



20—24 oktober.

Debatter m. m.

Onsdagen den 24 oktober.

Sid.

Minnesord över Hans Kungl. Höghet Prins Carl	5
Tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.	5
Interpellationer:	
av herr Nerman ang. underlåtet beivrande av visst brott	41
av herr Anderberg ang. bildandet av kommunalförbund för polisväsendet m. m.	42

Samtliga avgjorda ärenden.

Onsdagen den 24 oktober.

Bevillningsutskottets betänkande nr 61, ang. förslag till förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.	5
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

Lördagen den 20 oktober.

Kammaren sammanträdde kl. 2 eftermiddagen.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 214, angående ändrad lönegradsplacering för viss vård- och ekonomipersonal m. m.

Herr talmannen anmälde, att till kammaren överlämnats följande kungl. propositioner:

nr 216, angående rörlig kredit åt Svenska spannmålsaktiebolaget;

nr 217, angående anslag å tilläggsstat I för budgetåret 1951/52 till främjande av bostadsförsörjningen m. m.; samt

nr 218, med förslag till förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

De kungl. propositionerna föredrogs var för sig, och blevo därvid proposi-

tionerna nr 216 och 217 bordlagda, var-
emot propositionen nr 218 nu hänvisa-
des, såvitt angick medgivande till över-
skridande av viss anslagspost i avlö-
ningsstaten för kontrollstyrelsen, till
statsutskottet samt i övrigt till bevill-
ningsutskottet.

Anmälades och bordlades en av herr
Wistrand under sammanträdet till herr
talmannen avlämnad motion, nr 509, i
anledning av Kungl. Maj:ts proposition
angående ändrad lönegradsplacering
för viss vård- och ekonomipersonal
m. m.

Justerades protokollsutdrag för denna
dag, varefter kammarens sammanträde
avslutades kl. 2.02 eftermiddagen.

In fidem

G. H. Berggren.

Tisdagen den 23 oktober.

Kammaren sammanträdde kl. 4 eftermiddagen.

Justerades protokollen för den 16 och den 17 innevarande månad.

Upplästes en till kammaren inkommen ansökning, som jämte därvid fogat läkarintyg var så lydande:

Till riksdagens första kammare.

Med stöd av bifogade läkarintyg får jag härmed anhålla om ledighet från riksdagsarbetet under tiden $^{21}/_{10}$ — $^{27}/_{10}$ 1951.

Säter den $^{22}/_{10}$ 1951.

Gustaf Snygg.

Att ledamoten av riksdagens första kammare, förste uppsyningsmannen vid Sätters sjukhus Gustaf Snygg på grund av övre luftvägsinfektion är oförmögen att delta i riksdagsarbete under tiden $^{21}/_{10}$ — $^{27}/_{10}$ 1951 intygas härmed på heder och samvete.

Sätters sjukhus, Säter, den $^{22}/_{10}$ 1951.

Lars Olov Nordman.

Verksläkare.

Den begärda ledigheten beviljades.

Föredrogs och hänvisades till jordbruksutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 216, angående rörlig kredit åt Svenska spannmålsaktiebolaget.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 217, angående anslag å tilläggsstat I för budgetåret 1951/52 till främjande av bostadsförsörjningen m. m.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet herr *Wistrands* motion nr 509, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad lönegradsplacering för viss vård- och ekonomipersonal m. m.

Anmäldes och bordlades bevillningsutskottets betänkande nr 61, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 4.03 eftermiddagen.

In fidem

G. H. Berggren.

Onsdagen den 24 oktober.

Kammaren sammanträdde kl. 11 förmiddagen.

Herr TALMANNEN yttrade: Hans Kungl. Höghet, Hertigen av Västergötland Prins Carl har slutat sin långa levnad. Genom sin goda och ädla personlighet och sin uppoffrande gärning i människokärlekens tjänst har han rest sig ett äreminne, som kommer att fortleva. På olika områden gjorde han betydelsefulla insatser, men främst står hans välsignelsebringande verksamhet inom Svenska röda korset.

Även om dödsbudet icke kom alldeles oväntat, är dock sorgen i avskedets stund tung för hans närmaste. Riksdagens första kammare deltagar varmt och uppriktigt i denna sorg, som nu drabbat Konung och konungahus och främst Hennes Kungl. Höghet Hertiginnan av Västergötland och hennes familj.

Detta anförande åhördes av kammarens ledamöter stående.

Herr FÖRSTE VICE TALMANNEN erhöll på begäran ordet och anförde: Herr talman! Jag hemställer, att kammaren behagade uppdraga åt sin talman att till Hans Maj:t Konungen, Hennes Maj:t Drottningen samt Hennes Kungl. Höghet Hertiginnan av Västergötland och den övriga kungliga familjen framföra kammarens djupt kända och varma deltagande i den sorg, som drabbat dem.

Vad herr förste vice talmannen sålunda hemställt bifölls enhälligt.

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

Föredrogs bevillningsutskottets betänkande nr 61, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till för-

ordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet.

I en den 19 oktober 1951 dagtecknad proposition, nr 218, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

dels antaga vid propositionen fogade förslag till

1) förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.; samt

2) förordning om frihet i vissa fall från skatteplikt enligt förordningen den 25 maj 1951 (nr 283) om tillfällig automobilskatt;

dels ock medgiva, att för budgetåret 1951/52 den i avlöningsstaten för kontrollstyrelsen upptagna anslagsposten till icke-ordinarie personal finge för bestridande av vissa i propositionen angivna kontrollkostnader överskridas med högst 20 000 kronor.

I den kungl. propositionen hade i syfte att begränsa efterfrågan på personbilar och motorcyklar föreslagits uttagande av en särskild skatt vid tillverkning och import av sådana fordon. Skatten hade föreslagits skola utgå med 10 procent av fordonets beskattningsvärde, vilket definierats såsom fordonets pris, skatten inräknad, vid försäljning till konsument. Den föreslagna beskattningen, som skulle träda i kraft omedelbart vid utfärdandet av författningen med verkan från och med dagen för propositionens avlämnande till riksdagen, hade föreslagits skola bli till giltighetstiden begränsad till utgången av budgetåret 1952/53. Skatten hade beräknats giva en inkomst till statsverket å cirka 50 miljoner kronor för år räknat. I propositionen hade ut-

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

talats, att giltighetstiden för den under våren 1951 antagna förordningen om tillfällig automobilskatt, som gällde till och med den 30 juni 1952, icke borde förlängas. Vidare hade föreslagits, att fordon, som registrerades efter ingången av november 1951, skulle utom i vissa undantagsfall vara frikallade från dem eljest åvilande skatteplikt enligt sistnämnda förordning.

Propositionen hade hänvisats, såvitt angick medgivande till överskridande av nyssnämnda anslagspost i avlöningsstaten för kontrollstyrelsen, till statsutskottet samt i övrigt till bevillningsutskottet, vilket senare utskott i det nu föreliggande betänkandet på åberopade grunder hemställt, att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 218, i de delar propositionen hänvisats till bevillningsutskottet, antaga vid propositionen följande förslag till

1) förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.; samt

2) förordning om frihet i vissa fall från skatteplikt enligt förordningen den 25 maj 1951 (nr 283) om tillfällig automobilskatt.

Med hänsyn till ärendets brådskande natur hade utskottet tillika hemställt, att förevarande betänkande måtte företagas till avgörande efter allenast en bordläggning.

Herr talmannen hemställde nu, huruvida kammaren ville besluta, att betänkandet skulle företagas till avgörande inrevarande dag.

Herr ANDRÉN: Herr talman! Med hänsyn till det sätt, varpå det nu föreliggande förslaget blivit behandlat i förberedande instanser, ber jag att få yrka återremiss av utskottets betänkande. Jag vill erinra om att Kungl. Maj:t endast använt en utredningsman för utarbetandet av detta förslag och att det, såvitt man kan se av propositionen, icke varit föremål för någon remissbehandling. Jag vill vidare erinra därom, att

utskottet icke funnit nödigt att införskaffa de upplysningar, som så väl hade kunnat behövas i ett ärende, som blivit berett på det sätt jag nu omnämnt.

Jag finner det under föreliggande omständigheter knappast vara med kammarens värdighet förenligt, att detta förslag behandlas redan i dag, och hemställer alltså, herr talman, att detta utlåtande återremitteras till bevillningsutskottet.

Herr SJÖDAHL: Herr talman! De omständigheter, under vilka detta förslag lagts på riksdagens bord och sedermera behandlats av bevillningsutskottet, torde komma att bli mycket noggrant och omsorgsfullt ventilerade, försåvitt kammaren upptar frågan till behandling i dag. Herr Andréns korta anförande nu ger mig inte anledning att ingå på en debatt i denna sak, och jag nöjer mig alltså — om inte ytterligare inlägg skulle påkalla en mera ingående argumentering — med att yrka, herr talman, att ärendet måtte redan i dag bli föremål för första kammarens behandling.

Herr ANDRÉN: Herr talman! Vad som kommer att ske under en eventuellt följande debatt om detta utlåtande, därom vet jag lika litet som herr Sjö Dahl, men jag skulle föreställa mig att en sådan debatt i alla händelser kommer att bli ganska livlig. Som herr talmannen och kaumarens ledamöter torde ha observerat, lade jag emellertid tyngdpunkten i motiveringen för mitt yrkande på den synnerligen otillfredsställande behandling, detta ärende fått i förberedande instanser, och på att riksdagen bör få möjlighet att komplettera och närmare belysa det föreliggande förslaget.

Jag vidhåller alltså mitt yrkande om återremiss till utskottet.

Herr OHLON: Herr talman! Jag ber att få biträda herr Andréns yrkande om ärendets återremiss, av de skäl som anförts.

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

Herr SJÖDAHL: Herr talman! Jag vill bara erinra om att det finns många precedensfall på att snabbbehandling av ärenden skett i ungefärligen samma ordning som det här är fråga om.

Jag hemställer fortfarande om bifall till mitt yrkande att ärendet måtte tagas under första kammarens behandling i dag.

Herr HOLMBÄCK: Herr talman! Det är alldeles riktigt att snabbbehandling av ärenden förekommit tidigare och att våra grundlagar medge en sådan ordning. Men vad vi inte fått svar på är, varför just detta ärende behöver behandlas så snabbt, att oppositionen över huvud taget inte får någon möjlighet att motionsvägen göra sin stämma hörd.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att därunder yrkats dels, av herr *Sjödahl*, att kammaren skulle, med bifall till utskottets därom gjorda hemställan, företaga ifrågasvarande betänkande till avgörande innevarande dag, dels ock, av herr *Andrén*, att betänkandet skulle visas åter till utskottet.

Därefter gjorde herr talmannen propositioner enligt dessa båda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på bifall till herr *Sjödahls* yrkande vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Andrén* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren, med bifall till bevillningsutskottets därom gjorda hemställan, skall företaga utskottets betänkande nr 61 till avgörande i dag, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, visas betänkandet åter till utskottet.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen änyo upplästes, verkställdes till en bör-

jan omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Andrén* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 81;

Nej — 42.

Därjämte hade 7 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Med anledning av omröstningens utgång föredrogs nu utskottets hemställan i sakfrågan.

Vid betänkandet hade reservationer avgivits

1) av herrar *Velander*, *Petrén*, *Nordenson*, *Sandberg*, *Kristensson* i Osby, *Hagberg* i Malmö och *Gunnarsson*, vilka på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 218, i de delar propositionen hänvisats till bevillningsutskottet;

2) av herrar *Velander*, *Petrén*, *Nordenson*, *Sandberg*, *Kristensson* i Osby, *Hagberg* i Malmö och *Gunnarsson*, som anført:

»Skulle vår i reservation nr 1) gjorda hemställan icke vinna riksdagens bifall, yrka vi att i motiveringen för det fattade beslutet följande måtte infogas:

Enligt vedertagen princip skola statsverkets inkomster härflytande ur beskattningen av motorfordonstrafiken uteslutande användas för vägväsendets behov. Från denna princip bör något avsteg icke göras, varför de medel, som inflyta av skatten vid tillverkning och import av personbilar m. m., i sin helhet böra reserveras för vägväsendet.»

Herr *PETRÉN*: Herr talman! Det ärende, som vi nu ha att ta ståndpunkt till, har inte handlagts enligt riksdagsordningens anvisningar. Riksdagsledamöterna ha berövats sin rätt att genom motioner ta initiativ i frågan, utan att några godtagbara skäl härför kunnat

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

åberopas. Inte heller ha några rådslag med partiledarna ägt rum. Det inträffade är därför enligt min mening fullständigt unikt, och bakom detta övergrepp — som man väl klart får rubricera det — stå bevillningsutskottets samtliga socialdemokrater och bondeförbundsrepresentanter. Någon allvarlig skada skulle inte kunnat ske, om beslut i denna fråga fått anstå till nästa vecka; skatten kommer ändå att uttagas retroaktivt från den 20 oktober. Riksdagen skulle då också haft tillfälle att ta del av den varslade propositionen rörande investeringsavgifter, som nu åberopas av departementschefen. Allvarligt får det där emot anses vara, att riksdagsordningens 55 § åsidosatts. Vi vilja inlägga en bestämd protest häremot.

Remissyrkandet har emellertid nu blivit avslaget, och jag har då att övergå till sakfrågan. Departementschefens förslag om en 10-procentig skatt på tillverkning och import av personbilar och motorcyklar synes ha till huvuduppgift att åstadkomma en investeringsbegränsning. I propositionen framhålles nödvändigheten av att begränsa importen av bilar, och vidare åberopas den kommande propositionen rörande en mera allmän investeringsavgift. Hur den propositionen ser ut veta vi ingenting om, då vi ännu inte fått ta del av den. Detta är anmärkningsvärt, eftersom det i propositionen om den nu föreslagna skatten står att propositionen om investeringsavgift samma dag anmälts i konseljen. Investeringsbegränsning är givetvis nödvändig på grund av den överkonjunktur vi försatts i, men den bör framför allt och så långt det är möjligt åstadkommas med generellt verkande medel. Härvid borde i första hand en ytterligare åtstramning av penningmarknaden redan på ett tidigare stadium ha ägt rum. Att planlöst gå fram med punktskatter, som hårt och orättvist drabba vissa grupper av medborgare, kan inte vara riktigt. Bilen är ju i övervägande grad ett viktigt och ofta oumbärligt transportmedel. Den kan inte rubriceras som någon lyxartikel. För att speciellt begränsa investeringarna i bi-

lar behövs inte någon särskild skatt. Importen är nämligen begränsad genom den importkvotering, som infördes i april månad i år. Departementschefen förutsätter inte heller, att denna importreglering skall kunna slopas som följd av den nya skatten, utan importen kommer alltså att begränsas genom importregleringen.

Motiven till den nya skatten påminna mycket om dem, som framfördes när den dubbla fordonsskatten för mindre än ett halvår sedan beslutades. Den nya skatten kan ses som en motsvarighet till fordonsskatten; det framgår också av att den sättes in som en avlösning av denna. Går man då tillbaka till de uttalanden, som gjordes vid den extra motorfordonsskattens införande, blir man verkligen konfunderad. Departementschefen förkastade då alternativet med en sådan skatt som nu föreslås. Han framhöll i proposition nr 144, att skatten för att få effekt måste bli jämförelsevis hög, att den komme att få en inte önskvärd inverkan på handeln med begagnade bilar, att priserna på dessa skulle förskjutas uppåt och att man hade att emotse liknande osunda förhållanden på detta område, som härskade för några år sedan. Departementschefen ansåg vidare, att rättvisebehovet skulle bli sämre tillgodosett, då skatten endast komme att drabba en del av fordonsbeståndet. Han framhöll också, att det ofta nog kan bero på en tillfällighet, om ett fordon inköpes före eller efter det den nya skatten börjat verka.

Allt detta är enligt min mening riktigt, men vad är det då som inträffat sedan i våras och som gjort att regeringen ändrat uppfattning? Har kanske regeringsombildningen haft betydelse för denna ändring? Är det i dagens läge lättare att genomdriva en skatt som denna — lättare med tanke på den opposition som annars starkare skulle kunnat resas här i kammaren i en fråga, som särskilt gäller landsbygdens folk?

Ännu mer konfunderad blir man emellertid, när samma namn nu återfinnas under yrkandet om bifall till förslaget om denna nya skatt som man

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

för kortare tid än ett halvår sedan såg under yrkandet om avslag på den dubbla fordonsskatten. Helt kan man naturligtvis inte jämföra verkningarna av en tillfällig fordonsskatt och den nya skatten. Det finns en del olikheter, men enligt min mening är en av de väsentligaste den, att den nya skatten kommer att sjufalt värre än den gamla drabba dem, som komma att beröras av den. Den extra fordonsskatten — som liksom den nu föreslagna skatten angivits som tillfällig — betyder för en bilägare en kostnadsökning med 100—200 kronor på ett år. Varje nybliven bilägare kommer i fortsättningen att drabbas av en skatt på ungefär 1 000 kronor. Det förhållandet att den, som upphör att vara bilägare, får en extra vinst på 1 000 kronor vill inte jag betrakta som en fördel. I bevillningsutskottets betänkande i våras sades: »De stora avstånden på landsbygden och de ofta otillfredsställande kommunikationerna ha där gjort bilen till ett outhärligt transportmedel. — — — Genom den ökade användningen av lätta personbilar och motoreyklar har det på många orter blivit möjligt att delvis övervinna de problem, som sammanhånga med de stora avstånden, arbetskraftsbristen och svårigheten att skaffa bostad i närheten av arbetsplatsen.» Detta är förvisso riktigt.

I debatten här i kammaren den 5 maj sade herr Elofsson, som nu yrkar bifall till den föreslagna nya skatten: »Jag tycker för min del att det är orätt att beskatta en viss grupp människor för att de kanske ha en gammal bil.» Jag vill fråga herr Elofsson, om det är riktigare att sjufalt värre beskatta en person, som i dag råkar vara i det läget att han behöver skaffa sig en ny bil?

Bevillningsutskottet uttalade i våras liksom många gånger tidigare, att de inflytande automobilskattemedlen skola användas för vägväsendet och inte för andra ändamål. Detta har alltid varit bevillningsutskottets ståndpunkt, intill dess att det betänkande framlades, som vi nu fått på kammarens bord. Å bondeförbundets vägnar yttrade herr Werner i denna kammare vid debatten i

våras följande: »Jag har begärt ordet för att till kammarens protokoll helt kort anteckna min och mitt partis bestämda gensaga emot att bilismen skall användas såsom ett skatteinstrument för att täcka statens allmänna utgifter.» De medel, som komma att inflyta genom denna nya skatt, torde ganska säkert komma till annan användning än för vägväsendets finansiering, och det vore värdefullt att få upplysning om vad det är som kommit bondeförbundet att ändra mening härvidlag.

Herr talman! Kungl. Maj:t tillsatte på nyåret en utredning, som gällde just avvägningen mellan olika skatter på motorismen. För andra gången har nu denna utredning föregripits. Nog hade det väl varit lämpligt att få ta del av denna utredning liksom av den återopade propositionen rörande investeringsavgift, innan vi gå till slutbehandling av den föreliggande frågan. Den forcerade handläggningen av detta ärende med åsidosättande av riksdagsordningens 55 § är inte heller tillfredsställande. Hade jag delat utskottsmajoritetens uppfattning att det skulle vara nödvändigt att till varje pris forcera handläggningen av denna fråga, då skulle jag väl närmast haft anledning att nu be om överseende för att jag med mitt inlägg i denna debatt fördröjt handläggningen. Jag kan emellertid inte se frågan på det sättet.

Herr talman! Jag vill yrka avslag på propositionen och bifall till den lämnade reservationen, som innebär att förslaget om en ny skatt skall avslås samt att de medel, som inflyta från automobilbeskattningen, alltfört skola gå till vägväsendet och icke till andra ändamål.

Herr VELANDER: Herr talman! Den föregående ärade talaren gjorde vissa antydningar om hur utskottsbehandlingen forcerats. Hans skildring kan måhända kompletteras med den upplysningen, att det nu på kamrarnas bord liggande utskottsbetänkandet fanns utskrivet redan vid utskottsbehandlingen

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

under söndagen. Jag har därmed inte velat säga, att utskottets yttrande åtföljt propositionen vid dess avlämnande till riksdagen, men jag ville konstatera att det hade utarbetats före eller vid sidan av utskottsbehandlingen. I sammanhanget bör det kanske också nämnas, att ett försök gjordes i utskottet att begränsa reservationstiden till klockan 10 på söndagens kväll. De flesta av utskottets ledamöter hade ju efter telegrafisk kallelse rest till Stockholm natten mot söndagen, och en sådan begränsning av reservationstiden kunde därför inte förefalla särskilt motiverad.

Vad en snabbhandling som den nu ifrågavarande rent sakligt kan innebära, illustreras måhända av det förhållandet, att en mycket vaksam ledamot av utskottet efter överläggningens slut ställde frågan, huruvida det någonstans i propositionen stod omnämnt, vart avkastningen av den föreslagna skatten skulle gå. I den frågan låg en förmodan, att pengarna skulle komma vägväsendet till godo — jag tänker mig att den tanken låg i linje med den frågandes inställning. Men, herr talman, jag fruktar att den ärade ledamoten i dag icke kommer att rösta i enlighet med denna inställning.

Herr Petrén har klarlagt innebörden av det föreliggande förslaget. Den avsedda skatten ersätter ju delvis den fördubbling av fordonsbeskattningen, som genomfördes vid kamrarnas behandling av den frågan i maj månad. Motiveringen utgjordes den gången av bestämda uttalanden om att man måste tillföra staten ökade inkomster för att kunna finansiera ofrånkomliga statliga utgifter. Nu förekommer ingen sådan motivering. Den föreliggande propositionen innehåller ingen motivering alls. Vad man får veta är att vissa överväganden inom finansdepartementet lett till den slutsatsen, att personbilar och motorcyklar böra undantagas från den ifrågasatta lagstiftningen om investeringsavgift, en lagstiftning som vi hört talas om men vars slutliga konstruktion och utformning vi dock inte känna till.

Propositionen i ämnet lär ju vara beslutad samtidigt med den föreliggande propositionen, men den har inte avlämnats till riksdagen. Jag förmodar, att vederbörande departementschef menar, att det är självklart, att den propositionen kommer att godtagas av riksdagen, när den om en eller annan dag lägges på kamrarnas bord, och det efter en prövning, som med avseende å frihet och obundendet kan tävla med den som kommit den föreliggande propositionen till del. För den händelse propositionen om investeringsavgift verkligen innehåller motiveringar, som kunde utgöra ledning för kamrarnas ställningstagande till det föreliggande beskattningsförslaget, är det ju rätt anmärkningsvärt att man skall hämta skälen för och emot detsamma från en proposition, som vi ännu inte sett skymten av. I pressen har det talats om diktaturfasoner och maktkänsla. Jag har ingen anledning att ta sådana ord i min mun, men nog förefaller det hela vara ett uttryck för en självrådighet och missaktning i förhållande till riksdagen, som inte haft någon motsvarighet i tidigare sammanhang.

Det förefaller också som om bondeförbundets ledare, vår inrikesminister, skulle haft anledning att särskilt tänka över den förevarande propositionen. Han har nu lämnat en deklaration till allmänheten av innehåll, att propositionen inte har varit på tal i sammanhang med förberedelserna till den senaste regeringsombildningen. Herr Hedlund hade själv först under förra veckan, om jag fattat uppgiften rätt, fått kännedom om densamma. Nu är propositionen dagtecknad den 19 oktober, d. v. s. på fredag, och herr Hedlund har alltså haft kännedom om den endast ett fåtal dagar, innan den framlades. Jag tror obetingat på herr Hedlunds uppgifter, men de sätta inte honom och hans regeringskamrater från bondeförbundet i någon bättre ställning.

Det faktiska förhållandet blir ju att bondeförbundets regeringsledamöter antingen inte förmått eller inte sökt förbygga denna propositions avlämnande.

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

Propositionen ligger dock inte på något sätt i linje med det avgörande, som vi i maj träffade efter mycket ingående debatter och med bondeförbundet på precis samma linje som de övriga borgerliga partierna. Det inträffade betyder väl, att herr Sköld har rätt, när han i ett föredrag under söndagen säger, att den ekonomiska politiken kommer att bedrivas på samma sätt hädanefter som hitintills. Inneböörden av detta är, att det nya regeringsinslaget inte kan tänkas komma att få någon betydelse i sådana sammanhang.

Herr Sköld fann det tydligen påkallat att i sitt söndagsföredrag söka åstadkomma något slags motivering för den föreliggande propositionen. Han talade då om krisanordningar till inflationens bekämpande. Ja, ett dylikt tal ha vi hört i många sammanhang, och vi börja bli ganska okänsliga för det. De synliga resultaten av den hittills förda politiken utgöra ju ingen bekräftelse på att vår nådiga regering »klarar krisen». De förläna inte heller någon sanningshalt åt det lösliga talet om herr Skölds engångsinflation; utan de återspegla ständigt stigande priser, tyngre och tyngre skatter och ett alltmer omfattande och oroande regleringshot. Det är dock klart, att när det här göres en framstöt av den karaktär, som denna skatt reflekterar, måste man noga övertänka, vad den innebär och vilka verkningar den kan komma att få. Det är en skatt, som är utbruten ur varje annat sammanhang. Om man studerar den föreliggande propositionen, får man klart för sig, vad som på detta område har företagits och vad som under den närmaste tiden är att vänta. Jag har för min del litet svårt att följa med i den galoppen. En fördubbling av fordonsbeskattningen genomdrives, mot samtliga de borgerliga partiernas enhälliga mening, detta så sent som i maj månad. Några månader där-efter, alltså i dag kunna vi säga, skall denna beskattning upphävas. Samtidigt därmed genomdrives, i exceptionell ordning såsom det här sagts och utan anförande av några som helst bärande

skäl, en särskild skatt vid tillverkning och import av vissa slag av motorfordon. Övriga motorfordon, alltså lastbilar och bussar, skola drabbas av den omtalade investeringsavgiften, vars konstruktion och utformning, såsom också redan framhållits, vi inte veta någonting om. Sedan skola vi till nästa års riksdag få ett förslag om en provisorisk höjning av den ordinarie automobilbeskattningen, och till sist signaleras slutliga förslag om fordonsbeskattningens ordnande på längre sikt.

Departementschefen menar väl att allt detta är uttryck för klarhet, sammanhang och system! Att departementschefen icke på något sätt antyder, att dessa åtgärder eller förslag böra ha någonting att göra med eller äro avhängiga av den grundläggande principen för beskattningen av motorismen över huvud taget, alltså täckandet av den kostnad som motortrafiken orsakar vägväsendet, det anses väl inom det breddade regeringsunderlaget endast öka klarheten. Jag hoppas, att bondeförbundet i dag kommer att lämna besked på den punkten!

Syftet med den nya skatten säges enligt propositionen vara att motverka en alltför omfattande import av personbilar och motorcyklar. Herr Petrén var inne på den saken, och jag kan instämma med honom, då han bland annat säger, att denna skatt inte kommer att inverka på tillgången av personbilar och motorcyklar. För närvarande ha vi ju en importkvotering, och departementschefen säger, att denna importkvotering kommer att fortbestå. Det är ingenting som hindrar, att denna importkvotering göres ännu hårdare. Det måste alltså anses omotiverat att tala om att man här behöver en beskattning och en beskattning av så tveivelaktigt slag som denna för att inverka på tillgången på personbilar och motorcyklar. Man kan fråga sig, vilken betydelse denna skatts genomförande kommer att ha för bilmarknadens utveckling. Ja, det är klart, att denna lagstiftning kommer att i väsentlig utsträckning förbättra den säljarnas marknad, som råder på detta område, och denna säljarnas marknad kommer i

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

allra högsta grad att omfatta inte de nya bilarna utan de gamla bilarna, vilkas omsättning inte blir föremål för någon som helst beskattning eller några som helst restriktioner. Är det för övrigt på något sätt angeläget att i varje sammanhang söka förhindra, att en person, som behöver en bil och som anstränger sig för att samla slantar för det ändamålet, inte skall kunna fullfölja sin avsikt? Jag misstänker, att en sådan reglering innefattar skadeverkningar av kanske i många fall betydande räckvidd, åtminstone för dem som beröras av densamma.

Det kan måhända vara av intresse att beröra vad den nya skatten rent fiskaliskt betyder. Det tjänar kanske inte så mycket till att göra jämförelser, eftersom den ju inte avses att bli evig, men om man jämför den med den gällande fordonsskatten kan man inte underlåta att beakta, att alla ha varit ense om att denna senare beskattning endast skulle gälla för det nu löpande budgetåret. Hur länge den nya beskattningen kommer att gälla, veta vi inte. Den är i alla fall så pass betungande, att för dem, som ha att utgöra den, kommer den att motsvara ungefär tio gånger den fördubblade fordonsskatten, som nu bortfaller. Den kommer alltså att innebära en belastning som fördelad på tio år för vart och ett av dessa motsvarar ungefär vad den fördubblade fordonsskatten betyder.

Sedan är det en annan sak — om man nu skall fördjupa sig i dessa spörsmål — och det är att, fastän man ju inte vet någonting närmare om investeringsavgiften, det dock har sagts, att den skall bli avdragsgill i beskattningshänseende. Hur kommer det att ställa sig med denna nya beskattning i det avseendet? Ja, det är möjligt, att om det är fråga om bilar och motorcyklar, som kunna anses ingå i rörelse, läget kan bli i stort sett detsamma, men man har ju den inställningen, att dessa personbilar och motorcyklar inte ha något med rörelse att göra. Det är endast beträffande motorfordon, som användas i förvärvskällorna rörelse och jordbruksfastighet, som avgiften skall kunna bli avdragsgill i beskattningshänseende. Hur man än ser

den här saken kan man instämma i vad jag tyckte mig finna herr Petréren vara inne på, nämligen att denna beskattning kommer att vara hårdare än den fördubbling av fordonsskatten, som för närvarande gäller.

Jag skall inte i detta sammanhang förlänga diskussionen. Jag har i likhet med herr Petréren velat säga, att det enligt propositionens innehåll inte finns några skäl anförda, som motivera denna beskattning.

De andra skäl, som till äventyrs kunna komma att åberopas, ha ju vi i utskottet inte haft någon kännedom om. Vi ha inte varit i tillfälle att komplettera vårt vetande på något sätt, och jag misstänker, att kammarens ledamöter i gemen inte ha kunnat sätta sig in i dessa förhållanden i någon större utsträckning än vad utskottets ledamöter förmått.

Det vare mig fjärran att här söka kritisera utskottsmajoriteten. Den har visat sig vara lydig i förhållande till sina uppdragsgivare, och jag kan förstå, att det behövs ett visst mått av mod för att resa opposition eller motstånd mot dels det redan från början tillämnade sättet för propositionens behandling, dels ock mot regeringens ställningstagande i sak. Det var dock en fråga, som jag skulle vilja rikta till utskottets majoritet.

Utskottsmajoriteten anför i sitt betänkande, att den nya skatten är motiverad bland annat för att en nödvändig uppbyggnad av valutareserven skall möjliggöras. Med utgångspunkt från vad jag varit något inne på tidigare, således att det här föreligger en importkvotering, att den har tillämpats, att den kommer att tillämpas och att regeringen har i sin makt att gå fram ännu hårdare i det hänseendet än hitintills, vilket dock, såvitt man förstår, inte tycks vara meningen för närvarande, skulle jag vara mycket intresserad av att få veta på vad sätt man uppbygger valutareserven genom ett bifall till den föreliggande propositionen.

Jag vill sluta med en deklARATION rörande min inställning till motorismen över huvud taget. Jag kan förstå, att det med den regleringsmentalitet, som gör

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

sig allt bredare på olika områden inom vårt samhällseliga liv, kan vara lockande att även söka breda ut sig på detta område. Man skall emellertid inte glömma bort, såsom ofta framhållits, att bilen dock väsentligen utgör ett oundgängligt kommunikationsmedel av största betydelse för företagsamheten i vidsträckt mening, dess utveckling och trivsel. En strävan till frihet — inte till regleringar och tvångsåtgärder — bör därför känneteckna våra överväganden, då vi nalkas spörsmål eller problem, som beröra eller sammanhånga med bilismen, dess betydelse och möjligheter i vårt samhälle.

Från sådana utgångspunkter har jag, herr talman, funnit mig kunna biträda de reservationer, som äro fogade till bevillningsutskottets föreliggande betänkande, och jag ber att få instämma i det yrkande, som redan ställts, om bifall till desamma.

Herr SJÖDAHL: Herr talman! Bland de anmärkningar, som riktats mot här föreliggande förslag, har ju inte minsta utrymmet upptagits av anmärkningarna gentemot lagförslagets behandling, först inom regeringen och sedermera hos riksdagen. Man har därvid gjort uttalanden om att det icke är en grundlagsenlig ordning som den svenska riksdagen kommer att begagna sig av vid handläggningen av denna fråga. Ja, om så varit fallet, skulle vår ärade talman uppenbarligen ha inskridit genom att på något sätt försöka få ärendet underkastat en grundlagsenlig behandling. Detta påstående måste väl därför helt enkelt vara oriktigt.

Här har inte något grundlagsbud åsidosatts, men däremot kan man säga, att en parlamentarisk möjlighet eller sedvänja, som grundlagen har öppnat för riksdagens medlemmar, nämligen att väcka motioner, har bringats ur funktion genom det sätt, varpå ärendet har behandlats inom riksdagen. Det är jag den förste att erkänna. Nu kan man visserligen säga, att det inte är någonting som hindrar eller hindrat utskot-

tets medlemmar att föreslå ändringar av förslaget, att yrka avslag på förslaget — det har ju också gjorts — och det är ingenting som hindrar riksdagens medlemmar att här i plenum komma med ändringsförslag, avslagsyrkanden och uppskovsyrkanden, och sådana ha ju också ställts. Det enda som måhända är uteslutet är att föreslå skärpningar av skatten, men jag har inte från någon av talarna hört en önskan i den riktningen framföras. Men även om dessa möjligheter inte undanhållits riksdagens medlemmar, vare sig i utskottet eller här i plenum, har man ändå för dem undanhållit möjligheten att väcka motioner. Att efter utskottets behandling av ärendet i söndags väcka motioner var ju meningslöst, och det betraktar jag som en avigsida vid detta ärendes handläggning. En motion kräver ju ändå normalt vissa rätt långvariga överväganden, och denna möjlighet till överväganden — låt vara att det kan synas, som om den inte alltid tillvaratas, när motioner framläggas i riksdagen — har undaryckts riksdagens medlemmar, så att de inte kunnat låta dessa överväganden ta formen av motioner, och jag är den förste att beklaga, att så har blivit fallet. Men å andra sidan kan det ju finnas fall som äro så trängande, att man tyvärr måste beröva riksdagens medlemmar denna möjlighet att väcka motioner. Det är en utväg som inte får missbrukas, men den måste hållas öppen, och de äldre av oss ha ju varit med om åtskilliga fall, då ett sådant förfaringsätt har måst anlitas här i riksdagen. Jag har en uppgift om att det under de sista trettio åren skulle ha förekommit åtta sådana fall. Jag har inte kunnat kontrollera uppgiften, men jag har själv varit med om åtskilliga fall. Det första fallet under min riksdagstid var i samband med Kreugerhistorien, då det blev en snabbbehandling av en proposition. Jag tror det hela klarades upp på en eller på sin höjd två dagar, och jag kan nämna några andra exempel som jag har hört anföras eller själv bevittnat. År 1921, alltså för trettio år sedan, satt det en expeditionsministär

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

von Sydow, som kom med en proposition i en tullfråga en lördag. Bevillningsutskottet var färdigt redan klockan $\frac{1}{2}$ 8 på lördagen. Det fanns inte någon tid att väcka motioner, och riksdagen sammanträdde och fattade beslut på söndagen. Det var absolut utsiktslöst att komma med några som helst motioner. År 1933 under regeringen Per Albin Hansson, en minoritetsregering vid det tillfället, framlades en proposition också rörande en tullfråga på en måndag. Bevillningsutskottet kom med sitt betänkande klockan 8 på kvällen, och på tisdagen beslöt riksdagen. Under samlingsregeringen år 1942 lades det fram en proposition klockan 4 en lördagseftermiddag. Bevillningsutskottet hade beslutat vid $\frac{1}{2}$ 8-tiden på kvällen, och på söndagen beslöt riksdagen. Den gången gällde det en accis, närmare bestämt en spritbeskattning, alltså ett ärendet av ungefär samma art som det föreliggande, som också gäller en accis.

Det finns alltså åtskilliga precedensfall till det förfarings sätt som nu använts. Det är uppenbarligen ett tillväggångssätt som i trängande fall kan användas och bör användas, och man måste då frånga den goda parlamentariska sedvänjan att så långt möjligt är försöka värna om de enskilda riksdagsmännens motionsrätt.

Denna gång har det dock inte blivit någon sådan snabbhandling som vid de tre tillfällen jag nämnde. Propositionen lades fram en lördag. Utskottet sammanträdde på söndagen, alltså inte samma dag, och beslöt då. Det var ju till och med så, att vissa partiets förtroenderåd, efter vad jag har hört, fingo tillfälle att sammanträda och samråda, innan beslutet fattades. Det skedde alltså på en söndag, och en tidning har antytt, att det var betänkligt att bevillningsutskottet sammanträdde en söndag och beslöt; det var ju hart när sabbatsbrott! Sådant får man läsa i s. k. kulturradikala tidningar. Men detta sabbatsbrott har riksdagen i så fall begått många gånger, och bevillningsutskottet får ta kritiken med lugn. Men så dröjer det ända till onsdag, i dag alltså, innan riks-

dagen sammanträdde. Det innebär i alla fall en respit på fyra dagar. I de tidigare av mig återgivna fallen väcktes förslagen den ena dagen, varpå man beslöt den andra dagen. Det har alltså blivit något längre respittid denna gång, inte för att man skulle kunna väcka motioner — det var uteslutet — men man hade i alla fall större möjligheter till överväganden, och man hade större möjligheter att uppagera en stämning genom pressen och genom organisationerna, vilket ju också lyckats rätt väl. Den vanliga apparaten har i alla fall kommit i gång. Den offentliga diskussionen har varit rätt ingående, och allt detta har möjliggjorts genom den något längre respittiden.

Det har anmärkts, att den föreliggande propositionen inte har varit ute på någon remiss och att myndigheterna alltså inte ha fått yttra sig om den. Det var väl närmast det som herr Andrén åsyftade i sitt inlägg för någon stund sedan. När det gäller dessa ting kan man emellertid inte rimligen tillämpa ett remissförfarande. Meningen är ju att det hela skall slå ned som en bomb, att det skall vara så hemlighållet, att folk inte hinner göra några snabbinköp eller några spekulationsaffärer. Det har varit avsikten, att denna skatt skulle komma övverraskande.

Det är någonting helt annat med investeringsavgiften. Förslaget härom har ju varit ute på lång remiss. Det kräver inte, såsom en talare nyss antydde från denna plats, någon snabbhandling av riksdagen, utan det ligger i offentlighetens ljus redan nu. Men den fråga det nu gäller krävde hemlighållande och ett avgörande så snabbt som möjligt. Denna snabbhandling har tillämpats i fråga om tullar och acciser, och det gällde nu en accis, visserligen en accis på bilhandeln, men det är väl inte den omständigheten, att det gäller bilar just som gör att det är så otillrädligt att använda ett snabbförfarande. Det kan gå när det gäller tullar på sprit, säger man, men när det gäller bilar är det tabu; då får man gå fram ytterligt försiktigt. Precis samma skäl kunna anföras, när

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

det gäller behandlingen av detta förslag när det gäller andra.

Men man kan ju säga att man hade kunnat skjuta på behandlingen i riksdagen, eftersom det finns en bestämmelse i förslaget, som säger att skatten skall utgå retroaktivt från och med lördagen, och man menar, att eftersom en sådan bestämmelse har införts, så kunde man ta tid på sig. Detta om en retroaktiv skatt är en nyhet i denna lagstiftning. En så pass lång väntetid som fyra dagar var en nyhet när det gällde detta förslag, jämfört med de precedensfall som jag har talat om, men förutsättningen för en längre respittid var att inte några svårare olägenheter behövde befaras. Redan detta, att man dröjt med behandlingen av ärendet fyra dagar, har emellertid framkallat åtskillig olägenhet — bilar lämna eljest frihamnarna och tullen dagligen, och vi veta att det är överfyllt inom tullens lagerutrymmen och på kajerna, där det står bilar i långa rader. Så är det i Göteborg, och så är det i Stockholm. Det är uppenbart att ju längre tid det tar, innan skattefrågan blir fullt klar, desto besvärligare blir det att lösa detta problem. Man har, enligt vad jag hört, på sina håll slagit in på en sådan väg, att man låter importören deponera den beräknade skatten och få hämta ut sin bil. Bara tillgripandet av en sådan åtgärd visar, hur besvärligt det skulle bli att skjuta på ett avgörande längre än som behövs. Vad det gäller bilfabrikerna ha vi lyckligtvis inte så många här i landet, men vi ha två sådana och vi ha sex sammanställningsfabriker, alltså sammanlagt åtta stycken, och de få måhända också lämna ut bilar men äro efteråt skyldiga att betala skatt för varje bil, som de lämnat ut fr. o. m. i lördags. Redan detta är alltså besvärligt, fastän det bara gäller tre vardagar, varunder man gjort bilaffärer. Jag har hört, att Fordbolaget gjort framställning till departementet och frågat, vilket pris det skulle sätta på sina bilar. Bolaget synes mycket bekymrat, ända tills ett beslut blivit fattat.

Det är således inte på det sätt som re-

servanterna ha skrivit, att en längre behandling av frågan inte skulle dra med sig några som helst olägenheter; dröjsmålet har redan medfört betydande olägenheter. Gör det tankeexperimentet, att behandlingen skulle ha dragit ut på tiden! Vi ha ju tio dagars motionstid, och man får räkna någon liten tid däröver. Sedan kommer behandlingen, och skall det då bli en normal behandling inom utskottet av motionerna, så kräver det i alla fall åtminstone fjorton dagar, kanske tre veckor. Under hela denna tid skulle man ha denna fråga fullständigt svävande — man vet ju inte, hur riksdagen kommer att besluta — och då skulle för importörerna och för fabrikererna alla de svårigheter föreligga, som jag här skildrat och som ha förekommit redan under dessa förflutna tre dagar.

Jag tror att man måste betrakta detta fall som ett sådant där trängande fall, som kräver snabbbehandling enligt gammal parlamentarisk sedvana, men jag understryker, att sådan snabbbehandling endast får förekomma i undantagsfall. Men i dylika bör man ha denna möjlighet till en behandling på sätt som här är tänkt.

Man kan då fråga, och det har frågats här från denna plats: Varför skulle man inte kunna behandla denna proposition samtidigt med den väntade propositionen om investeringsavgifter? Ja, om man har den uppfattningen — som jag har och som regeringen har haft — att denna fråga kräver en snabbbehandling, så måste den, även om dessa propositioner komma samtidigt på riksdagens bord, ryckas ut och underkastas en snabbbehandling, och förhållandet blir då precis detsamma som nu. Eller också skulle man kunna tänka sig en sådan procedur, att man först framlade propositionen om investeringsavgiften. Men då måste man i den propositionen göra ett undantag för personbilar, och då komme folk strax att undra: »Varför äro dessa bilar undantagna? Det väntas kanske något?» Ryktena skulle komma i gång, och så bleve det hastiga köp av bilar och spekulationsköp, och så hade vi allt detta som man vill undvika ge-

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

nom en snabbbehandling. Man skulle helt enkelt kanske på ett sådant sätt omöjliggöra att nå syftet med den proposition som här har framlagts, ty en dylik proposition bör inte framläggas under sådana förhållanden, att den skulle praktiskt taget bli ineffektiv under en relativt lång tid framåt. Jag kan inte finna annat än att regeringen måste framlägga saken som den har gjort; den måste begära en snabbbehandling av dessa ting.

Man har i reservationen också riktat vissa anmärkningar emot utskottets behandling av frågan. Man har bland annat sagt, att utskottets behandling av den varit summarisk, och någon tidning har räknat ut, hur många minuter — det var sammanlagt två timmar eller något i den stilen — som utskottet hållit på med frågan. Man har väl då beräknat, hur lång tid debatten i utskottet tagit. Men hur lång tid debatter i utskott ta beror väl — som riksdagens ledamöter ha sig bekant — på utskottsledamöterna själva; ha opponenterna litet att säga, blir det en kort debatt, ha de däremot mycket att säga, blir debatten längre. Och denna gång hade de tydligen inte så värst mycket att säga — inte så värst mycket mer än som nu sagts. Allt som här har framförts i debatten i dag har redan sagts inom utskottet. Frågan vädrades precis som nu, och ändå ha herrarna, som sutto i utskottet, haft tre å fyra dagar för att gå och tänka på saken, men det blir inte mera sagt i sak än vad som sades i utskottet på de där två timmarna.

Vad det kanske blivit litet skillnad på är känslorna — man var rätt lugn i utskottet, och jag tyckte inte att det var någon explosionsartad stämning där bland opponenterna, men de ha kommit bra nära bristningsgränsen i dag. Känslorna ha sålunda laddats upp men inte skälen; man föredrog allt man hade i fråga om skäl redan i utskottet.

Jag kan inte betrakta den behandling denna fråga fått inom utskottet såsom summarisk; så har den blivit det, drabar ansvaret opponenterna.

Man säger också i reservationen, att

föredragningen i utskottet var »rent teknisk». Jag vet inte vad herrar reservervanter mena med detta uttryck, men jag vill bestämt påstå, att behandlingen även berörde det bakomliggande ekonomiska läget, att den berörde sambandet med investeringsavgiften, att den berörde det speciella läget beträffande import och försäljning av bilar och motorcyklar. Det var inte en rent teknisk behandling, utan det var en behandling av den art, som är normal åtminstone inom bevillningsutskottet. Jag tycker att denna beskyllning, om den riktar sig emot föredraganden, är otillständig, och om den riktar sig emot bevillningsutskottet så är den oriktig.

De sakliga skäl, som här ha framförts emot själva skatten, bottna ju, som redan den förste talaren fullt klargjort, i den motsättning, som finnes i den svenska riksdagen i fråga om hur man skall möta det inflationstryck, som vi faktiskt ha här i landet. Därvidlag säger man från folkpartiets sida tydligt och klart genom herr Petrén, och samma tanke hyser man sedan gammalt hos högern — det är väl bekant — att man bör begagna sig av räntevägen. Man skall låta räntan klara allting här i landet. Några andra regleringsåtgärder skulle nära nog vara obehövlige, och även när det gäller denna speciella fråga skulle de vara onödiga.

Ja, där stå två uppfattningar emot varandra. Folkpartiet och högern tro att det enda riktiga medlet är en kraftig räntestegring. Å andra sidan ha vi socialdemokraterna och bondeförbundet, som ha den uppfattningen att man bör undvika att använda räntevapnet och gå andra vägar för att vidtaga åtgärder gentemot en hotande inflatorisk utveckling. Det har grävts så stora diken mellan dessa uppfattningar, att vi få nöja oss med att konstatera faktum: där stå höger och folkpartiet på den ena sidan, och där stå socialdemokraterna och bondeförbundet på den andra.

Nu erkänner man, att en investeringsbegränsning är nödvändig — herr Petrén erkände det öppet — och om denna investeringsbegränsning är nödvändig,

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

måste man givetvis försöka att leda investeringarna i så samhällsnyttig riktning som möjligt.

Det har suttit en del herrar, mycket sakkunniga, så vitt jag förstår, och gjort upp vad de kalla ett ekonomiskt långtidsprogram. Där sitter även en mycket aktad representant, som enligt vad jag sett i dagarna har anställts inom industriförbundet såsom dess specielle utredningsman, en herr Nordenson. Och dessa herrar ha inom denna utredning alla kommit till den ståndpunkten — jag har inte kunnat läsa ut någon reservation någonstans — som är refererad i propositionen, att de »ställa frågan, huruvida de anspråk, som i olika avseenden skulle ställas på samhällets produktiva resurser till följd av de förutsedda starka expansionstendenserna på bilismens område under den framförliggande femårsperioden, kunna anses stå i rimlig proportion till utvecklingen av landets näringsliv i övrigt». De säga alltså, att denna utveckling på bilismens område har tagit en sådan omfattning, att man bör ha all anledning att fråga, huruvida den icke snedvrider hela investeringsverksamheten inom det svenska samhället. Dessa herrar påpeka, att på längre sikt är visserligen en ökning av motortrafiken både naturlig och nödvändig, och det vilja vi väl alla understryka. Men det är ju fråga om den hastighet, varmed denna utveckling skall ske, och man måste ju tillgodose även andra investeringsbehov än det, som kan anses föreligga i fråga om bilar. Det bör påpekas, att under tiden $\frac{1}{2}$ 1950— $\frac{1}{2}$ 1951 har antalet personbilar ökat från 194 000 till 290 000, d. v. s. en ökning med ungefär 100 000 personbilar på ett och ett halvt år. Man räknade vidare inom långtidsutredningen med att en ökning till frammet 400 000 bilar under några år var mycket tänkbar, såvida ingenting gjordes däremot. När det gäller lastbilar och busar förelåg inte någon liknande utveckling. Det är inte bara fråga om den direkta investeringen i motorfordon, utan härtill komma också investeringar — skrev denna beredning — i trafikle-

der både i städer och på landsbygd, i bilverkstäder och garage, och dessa investeringar gå till hundratals miljoner. Därtill komma utgifter för bilgummi och drivmedel, som också kräva betydande investeringsbelopp. Då fråga de sig: Ha vi råd till detta med hänsyn till andra investeringsbehov? Och de komma med det påståendet att detta är en allvarlig snedbelastning av samhällets ekonomi.

Det är däri man har att se bakgrunden till det förslag som här föreligger. Utredningsmännen ha kommit till den uppfattningen att det här är fråga om en allvarlig snedbelastning när det gäller vår samhällsekonomi. Denna snedbelastning visar sig också inte minst vad importen beträffar. Utredningen har gjort en beräkning, som visar att år 1950 importerades personbilar, andra bilar och motorecyklar för 340 miljoner kronor, däck, slangar och råvaror till dem för 75 miljoner och drivmedel för 150 miljoner kronor. Vi komma upp till en summa för 1950 på 565 miljoner kronor. Det är uppenbart att där kunde förutses en ökning med åtskilliga hundratals miljoner under de närmaste åren, om ingenting åtgjordes. Denna expansion kan inte förhindras, men den kan modereras och begränsas. Den kan begränsas så, att den äger rum i en takt, som motsvarar de möjligheter vi ha att tillgodose även andra investeringsbehov inom samhället. Vi ha visserligen vidtagit en importreglering från april i år, men en sådan kan inte drivas hur långt som helst. Den erfordrar stödet av en skatt.

I våras tänkte man sig, att detta stöd skulle kunna lämnas genom den extra fordonsskatt, som man då tillskapade. Den har nu gjort sin verkan; den är i det stora hela betald under september månad. Det stödet behövs även i fortsättningen för en avsevärd tidrymd. Man föreslår när det gäller denna skatt, som skulle utgå till och med nästa budgetår, alltså till den 1 juli 1953, således under litet mer än ett och ett halvt år, att den skulle rycka in och bli det stöd åt importregleringen, som man avsett. Det är ingen sinnesändring inom rege-

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

ringen, enligt vad jag tror — åtminstone har jag inte kunnat lista ut att det skett någon sinnesändring på den punkten — utan det är så, att när det ena stödet faller bort, får man ta till ett annat stöd för denna importreglering. Samtidigt bygger man på så sätt givetvis, om man kan genomföra tillräckligt kraftiga importregleringsåtgärder, upp valutareserven. Det är en självklar sak att man kan använda de pengar, som där sparas, antingen till annan import eller till att öka valutareserven, och detta sista är en ytterst angelägen uppgift just nu.

Jag har redan sagt, att den proposition om investeringsavgift, som vi få under behandling om någon tid, måste kompletteras med den accis, som det här är fråga om. Departementschefen har den uppfattningen, och jag tycker att den är riktig. Genom investeringsavgiften skulle man träffa de personbilar och motocyklar, som användas inom företagen, men man skulle däremot inte träffa dem som användas uteslutande eller väsentligen för vederbörande personliga behov, för nöje och rekreation. Jag vill inte alls bestrida att även detta kan vara legitima ändamål, men nog skulle det vara rätt orimligt att genomföra en investeringsavgift, som bara drabbade personbilarna inom företagen men inte sådana bilar, som användas för rekreations- eller, låt oss använda det uttrycket, nöjesåkning. Jag har den erfarenheten att detta är en punkt, som är ömtålig liksom liktornarna på en del människor. Men det måste nog anses rätt rimligt att även denna nöjes- och rekreationsåkning drabbas, och därför har man kommit med detta förslag. Det innebär alltså en komplettering av investeringsavgiften. Jag har redan meddelat skälen, varför inte denna fråga om investeringsavgiften kan tas upp i detta sammanhang.

Så kommer jag till en anmärkning, som man har uttalat här — jag har ju hört den så ofta — och som jag till slut måste säga några ord om: Varför användas icke dessa pengar till vägväsendet?

Principen är — den har hävdats, så länge jag varit med i riksdagen och med allt större styrka, och jag har själv biträtt den uppfattningen gång på gång — att de normala skatterna på bilväsendet under normala förhållanden skola användas uteslutande för vägväsendet och icke användas för något annat ändamål utom måhända för att ersätta dem, som få betala dessa skatter — såsom fiskarna exempelvis — fastän de inte begagna sig av vägarna. Med detta lilla undantag har man gått in för den saken. Men när det gäller att pålägga antiinflationiska skatter för att hindra inflationen att rulla vidare och växa som en lavin, som blir oss övermäktig, kan jag inte finna något skäl, varför man skulle inskränka sig exempelvis till punktbeskattning av spritdrycker, av tobak, av biografbiljetter och anse det fullt naturligt, men däremot anse att nöjesåkning med bilar är tabu; där får man inte gripa in. Jag tycker att skatten på tobak, som faktiskt är mycket hög här i landet, liksom skatten på biografbiljetter drabbar ofantligt mycket djupare ned i folkleden än den här föreslagna bilbeskattningen gör, eftersom medelpriset på bilar för närvarande är 9 000 kronor; även om det finns bilar till något lägre pris, 6 000—7 000 kronor, är det dock en utgift, som endast ett mycket begränsat skikt kan kosta på sig, fastän lyckligtvis en sådan allmän förbättring av den enskildes ekonomiska ställning ägt rum att det blir allt flera, som kunna kosta på sig att ha bil. Men man får ju säga, att det är orimligt att undantaga just den gruppen från en konsumtionsbeskattning av det slag det här är fråga om, medan man med tobaksbeskattningen och skatten på biografbiljetter drabbar personer i ett sådant inkomstläge, att de över huvud taget inte kunna ens fundera på att skaffa sig en bil. Jag anser att det skulle vara föga demokratiskt att göra undantag för bilägarna.

Herr talman, jag kan inte finna annat än att det i nuvarande läge är nyttigt och nödvändigt att vidtaga den av utskottet rekommenderade åtgärden så-

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

som ett led i kampen mot inflationen och för att bidra till en viss överbalansering av budgeten under de år, som komma, liksom för att stödja importregleringarna och därigenom åstadkomma en bättre handelsbalans samt för att komplettera investeringsavgiften.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i ärendet.

Herr **PETREN** (kort genmäle): Herr talman! Herr Sjödahl ägnade mycken tid åt att söka försvara, att riksdagsordningens anvisningar här ha åsidosatts, så att motionsrätten fråntagits riksdagens ledamöter, och han har sökt förklara den summariska behandling, som har ägt rum av detta ärende. Det var med intresse jag hörde herr Sjödahls livfulla skildring av vilka vådor och skador som skulle inträffa, om det beslut, som väl här kommer att fattas, skulle ha tillkommit efter vanlig ordning och vanlig handläggning. Herr Sjödahl skildrade, hur kajerna skulle blockeras av bilar, som man nu inte kunde få in genom tullen.

Riksdagens ledamöter ha inte haft mycken tid att följa denna fråga, ty de flesta av dem ha gjort bekantskap med propositionen först för två dagar sedan. Jag har för min del inte haft mycken möjlighet att sätta mig in i vilka verkningarna skulle bli av ett beslut, fattat vid den ena eller den andra tidpunkten, men jag vill som motvikt till vad herr Sjödahl har sagt föra fram ett uttalande från dem, som väl kanske äro mest intresserade av att här inte sker någon spekulation eller något uppstoppande av handeln genom stockningen vid kajerna, nämligen bilägarnas och bilhandelns organisationer.

Jag fick i dag på morgonen i likhet med, antar jag, övriga ledamöter av kammaren, en skrivelse, undertecknad av Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Bilverkstädernas riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund och Sveriges automobilimportörförbund. De ha i slutet av sitt brev skri-

vit följande: »Man frågar sig, vad det är som tvingar regeringen till en så extraordinär åtgärd. Genom att förordningen skall ges retroaktivt verkan torde i och för sig betryggande åtgärder ha åstadkommit för att undvika varje osund spekulation från köparens och säljarens sida. Detta kan alltså knappast vara ett bärande skäl för att tillgripa ett så drastiskt tillvägagångssätt som här skett. Detta har medfört, att tillräcklig tid icke funnits för att allsidigt överväga denna för vårt lands näringsliv betydelsefulla fråga.»

Inom dessa organisationer hyser man tydligen i motsats till herr Sjödahl inga farhågor för att ett senare fattande av beslutet skulle ha någon menlig verkan.

Herr **VELANDER** (kort genmäle): Herr talman! Herr Sjödahl förde många synpunkter till torgs här, en del, som hade med det föreliggande ämnet att göra, och en del, som kanske kunna sägas ligga helt utanför detsamma.

Herr Sjödahl utlovade i sin replik till herr André, att han senare under debatten skulle klarlägga de omständigheter, som hade lett till propositionens framläggande och motivera propositionens behandling på sätt som skett. Jag ber att få påpeka, att herr Sjödahl inte på något sätt har sökt angiva några omständigheter, som motiverat denna behandling.

Herr Sjödahl säger, att det var nödvändigt, att propositionen skulle komma såsom en överraskning, sålunda utan att vara känd på förhand. I det avseendet kan jag hålla med herr Sjödahl, men denna hemlighetsfullhet var motiverad endast beträffande propositionens framläggande, inte beträffande propositionens behandling. När propositionen upptar bestämmelser om den föreslagna skattens retroaktiva tillämpning, finns det nämligen skattemässigt ingenting, som kan komma undan det grepp på bilismen, som man genom denna beskattning avser att nå. Det kanske är nödvändigt att säga några ord på den punkten, så att kammarens ledamöter bli på det klara därmed.

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

Denna skatt drabbar ju import och tillverkning av bilar. Importörerna och tillverkarna ha att tillse, att skatten är erlagd, innan en bil släpps ut i marknaden. Inte en enda av de bilar, som nu ligga i frihamnen, kan komma undan skatten och inte en enda av dem som lämna fabrikerna, vare sig detta skedde i lördags eller söndags eller senare. Det förefaller mig då vara en ren konstruktion från herr Sjödahls sida att söka med det skäl han anförde motivera inte bara propositionens framläggande utan även dess behandling.

Herr Sjödahl faller tillbaka på en del precedensfall. Herr Holmbäck har redan upplyst oss om att intet av dessa precedensfall kan jämföras med det föreliggande fallet, och herr Sjödahl aktade sig också väldigt noga för att söka antyda innebörden av de precedensfall, som han åberopade. Det gäller fall som stodo i samband med handelsavtal och betydelsefulla tulländringar o. d, men i sådana fall ligger saken till på helt annat sätt. Där kan det gälla hamstring och ting av stor betydelse.

Jag vill också säga, att det måste förfalla anmärkningsvärt, att herr Sjödahl, som väl alldeles särskilt anser sig representera demokratin, kan tala om motionsrätten på det sätt, som här har skett. Han degraderar densamma till »en parlamentarisk sedvänja», som är bra, som man kan upprätthålla men som man också gärna må låta falla bort, om det i ett visst fall befinner sig lämpligt och bekvämt att inte tillämpa den. Jag tror det är farligt, om vi i likhet med herr Sjödahl börja betrakta motionsrätten såsom en parlamentarisk sedvänja.

Herr Sjödahl vill veta, varför man kunnat tala om att utskottet har behandlat denna fråga på ett rent tekniskt sätt. Ja, eftersom propositionen inte innehåller några sakskäl, har föredragningen inte varit något annat än ett återgivande av de fakta, alltså de tekniska förhållanden, som redovisas i propositionen. Men då propositionen sålunda inte innehåller några klarlägganden, hade det varit desto angelägnare, att man fått frågan belyst genom att motionsrätten kun-

nat utnyttjas för att vidga det material, på vilket utskottet haft att stödja sitt ståndpunktstagande.

Herr Sjödahl talade om denna skatt såsom en faktor, med vars hjälp man skulle åstadkomma samhällsekonomisk balans, och även en hel del andra ting. Ja, om denna skatt ses mot bakgrunden av en nationalprodukt på 32—33 miljoner och att det nu för att bemästra läget gäller att söka anpassa denna nationalprodukt på ett förnuftigt sätt, då förstår man, att talet om samhällsekonomisk balans med utgångspunkt från den föreslagna beskattningen inte är något starkt argument.

Jag kanske redan har överskridit den åt mig tillmätta tiden. Jag vill blott tillägga, att, när herr Sjödahl med fullföljande av långtidsutredningens uppslag avser att reglera den svenska bilismens ställning och propositionen i det ämnet framläggas, då hoppas jag, att denna proposition innefattar ett bättre klarläggande och en starkare motivering än i förevarande sammanhang förebragts eller herr Sjödahl här sökt prestera.

Herr SJÖDAHL (kort genmäle): Herr talman! Herr Petrén nämnde, att vissa bilintressenter inte hyste några farhågor för menliga följder av ett uppskov utan ansågo, att när beskattningen var retroaktiv man gott kunde dra ut på tiden både fjorton dagar och kanske längre. Ja, jag har också fått den där skrivelsen från dessa organisationer med KAK i spetsen. Vad de skriva ryms ju på en tättryckt sida och en bit av nästa, och det väsentliga i innehållet är ju de skäl de kunna anföra emot att skatten över huvud taget skall utgå. Det är deras huvudsyfte, och sedan ha de hängt på det där om att de inte hysa några farhågor. De ha väl resonerat som så: »När alla andra ulvar tjuta, varför skulle inte vi också kunna tjuta med?» Deras huvudsakliga bevisning ligger emellertid på en helt annan punkt. Med detta kan jämföras Fordbolagets mycket ivriga intresse av att få reda på: »Vad skola vi göra? Vilket pris skola vi sätta?» Där ha vi ett konkret

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

exempel på de svårigheter som föreligger.

Jag trodde att jag med mitt anförande hade understrukt, vilken utomordentlig vikt jag lade vid frågan om motionsrätten, men å andra sidan har jag fullt klart för mig, att det kan förekomma fall, då det föreligger så trängande behov av snabbt beslut, att man tyvärr måste avstå från motionsrätten. Herr Velander och jag ha olika meningar i det fallet. Jag har den meningen, att man här tyvärr måste göra ett undantag.

Sedan talade herr Velander om att det bara varit en teknisk föredragning i utskottet, men han sade i samma andetag, att de faktiska förhållandena belystes. Ja, tacka för det! Föredragningen rörde mycket mer än det rent tekniska, nämligen allt jag nämnde i mitt första anförande. På den punkten kan det inte riktas någon kritik mot utskottet och dess föredragning.

Herr NORDENSON: Herr talman! Även med risk att upprepa en del av de argument, som här framförts, måste jag ett ögonblick uppehålla mig vid formerna för denna propositions framläggande och behandling.

Herr Sjödahl har gjort sig mycken möda att här föra fram precedensfall för att visa, att detta behandlingssätt icke varit något ovanligt, och han har kommit till det resultatet att det under de senare årtiondena förekommit åtta precedensfall. Men det avgörande, herr Sjödahl, är ju, om man kan visa, att olägenheterna genom en långsammare behandling skulle ha blivit så stora, att de verkligen motivera en snabbbehandling. Det är det det hänger på. Det är detta man ansett vid tidigare tillfällen men som vi icke anse vara fallet här.

Herr Sjödahl dekreterar nu, att det är ett trängande behov av ett snabbt beslut. Och hans fundamentala motivering är ju, att det skulle kunna ske en massa bilköp under tiden och att det skulle kunna bli ännu fler, om man förlängde väntetiden. Men på grund av bestämmelsen om retroaktivitet kan det

ta över huvud taget inte hända. Säljare, respektive tillverkare, äro skyldiga att redovisa skatt för alla fordon som de lämna ifrån sig efter natten mellan den 19 och den 20 oktober, och då är det ju ganska klart, att om de äro medvetna om detta, sälja de inte bilarna utan att ta ut det belopp, som de sedan bli skyldiga att erlægga i skatt. Jag kan inte se annat än att här helt enkelt inte kan uppstå den olägenhet som herr Sjödahl talade om, och jag vill understryka, att det är mycket märkligt, att detta skäl inte alls framförts förut. Propositionen säger ingenting om olägenheten av ett dröjsmål, och inte heller i utskottet sades det någonting om dessa allvarliga olägenheter annat än i mycket allmänna ordalag. De karakteriserades inte, utan det enda man talade om var, att det fanns precedensfall, utan att jämföra precedensfallen med detta fall. Hela den Sjödahlska motiveringen för en snabbbehandling är i själva verket en efterkonstruktion, och jag ber att få konstatera, att den vilar på en felaktig tolkning av den sakliga innebörden av den bestämmelse som stadgar retroaktivitet. Jag måste därför, herr talman, för min del konstatera, att någon rimlig förklaring till och motivering för att vi här skola frågå det lagfästa remissförfarandet och riksdagens traditionella arbetsformer icke från regeringens eller utskottsmajoritetens eller herr Sjödahls sida kunnat framläggas.

Jag har försökt hitta någon rimlig förklaring till att man velat forcera detta ärende så mycket, och jag har med förlov sagt inte kunnat finna någon annan än möjligen den, att finansministern velat demonstrera sin nyfästa maktställning och sin möjlighet att driva igenom sina förslag utan hänsyn till riksdagens medinflytande. I belysning av de faktiska förhållandena framstår handläggningen av ärendet för mig som en direkt och klar utmaning mot riksdagen, och jag vill, herr talman, inlägga en bestämd och allvarlig protest.

Men inte bara genom formerna för sitt framläggande utan även i sak vittnar propositionen om en betänklig plan-

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

löshet. Syftet är att begränsa efterfrågan på automobiler och motorcyklar, således en konjunkturdämpande åtgärd. Den betraktas ju också som en utlöpare av investeringsavgiften, som kommer senare. Det förefaller mig klart, att båda dessa förslag måste behandlas samtidigt och att riksdagen för att kunna behandla dem måste ha kännedom om regeringens allmänna ekonomiska program. Vad vill den nya regeringen i övrigt göra för att uppehålla den samhällsekonomiska balansen? Regeringskommunikén var så pass svävande, att ur den kan man just inte utläsa någonting. Herr Sköld angav nyligen i ett tal, som här framhållits, att regeringens politik helt enkelt skulle fortsättas även efter koalitionen, möjligen med smärre modifieringar. Man vill ju i alla fall i det längsta hoppas, att bondeförbundet utverkat några modifieringar av betydelse och inte helt uppgivit sina tidigare positioner. Men härom måste man få ett besked för att kunna insätta förslagen i deras rätta sammanhang och ta ställning till dem.

Den viktiga frågan för närvarande är: Hur ser det modifierade ekonomiska regeringsprogrammet egentligen ut? Ryskigheten i den nuvarande ekonomiska politiken är när det gäller skatterna alldeles påtaglig, och den inger en känsla av olust och osäkerhet hos hela näringslivet. I våras fingo vi en investerings-skatt; nu skola vi få investeringsavgifter. I våras fingo vi dubbel bilskatt, nu skall den avvecklas, och vi skola få import- och tillverknings-skatt i stället. Systemet, om man nu kan tala om ett sådant, för osökt i tankarna den diskussion som under de senaste tre åren har förts i Tiden mellan socialdemokraternas unga ekonomer. Man har bland dem kommit underfund med svårigheten att dirigera samhällsekonomin centralt från kanslihuset med regleringar, restriktioner, priskontroll, licenser, kvoteringar och dylikt och sökt efter mera generella, mindre detaljbetonade medel. Då har man funnit lösningen i skatteinstrumentet. Men man har inte kunnat undgå att konstatera, att den direk-

ta skatten har fått sådan våldsamt tyngd, att talet om dess negativa verkningar på sparandet inte längre kan avvisas. Man har funnit, att man inte längre kan driva de direkta skatterna ytterligare i höjden.

Då återstå de indirekta skatterna. De ha nu plötsligt och på en gång kommit till heders. Från att ha betraktats som den mest odemokratiska och därmed mest motbjudande av skatteformer ha de plötsligt befunnits vara det tjänligaste medlet för ekonomisk centraldirigering och blivit de unga socialdemokratiska ekonomernas nya lösen. Tanken är, att man med indirekta skatter skall reglera den samhällsekonomiska balansen. När helst man finner anledning att på ett område dämpa en alltför stor efterfrågan, alltför stor expansionsbenägenhet eller alltför stora rörelsevinst, skall man sätta in en punktskatt — förmodligen även då med blixtnedslag. På detta sätt skall man suga upp de rikliga tillgångarna på en punkt och pressa ned konjunkturen. Skulle pressen bli för hård för den enskilde individen, skall man komplettera skatten med subventioner och skatteeftergifter, socialunderstöd och dylikt. Anmärkningsvärt är, att till och med företag, som drabbas alltför hårt, skola kunna få hjälp från det allmänna, och detta skall ske därigenom — för att använda en av de debatterande herrarnas egna uttryck — att företaget »duschas» med subventioner. När skatten sedan uppsugit så mycket medel, att konjunkturen hotar att sjunka för djupt, skall den bort, eventuellt för att sättas in på något annat område, och kanske ersättas med stimulerande medel. De indirekta skatterna skola sålunda bli ett slags klaviatur, som man spelar på och där man slår an än den ena, än den andra strängen. Jag har en känsla av att en finansminister som tillämpar detta system blir en sorts skattepolitisk hoppjerka, som slår ned än på den ena, än på den andra näringsgrenen för att pressa dem en tid med sina pålagor och sedan gå till nästa område. Detta är det unga gardets onekligen ganska omvälvande program,

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

och det skulle vara ytterligt intressant att höra av finansministern, om han till äventyrs accepterat denna nya giv.

Jag föreställer mig, att även bondeförbundet — inte minst dess ledare, som enligt egen uppgift fick kännedom om föreliggande proposition först två dagar innan den beslöts i konseljen — också skulle sätta värde på att få veta, om detta är den melodi, som den nya regeringsorkestern, där herr Hedlund numera är en av konsertmästarna, skall spela i fortsättningen eller om det är någon annan melodi, vi skola få höra.

Jag måste, herr talman, på det bestämdaste understryka, att riksdagen nödvändigt måste få besked om den ekonomiska politik, som regeringen nu har för avsikt att föra; utan det kan man inte taga ställning till frågor av denna art, och jag ber nu att i avvaktan på ett sådant besked få yrka bifall till den av herrar Petré, Velander m. fl. avgivna reservationen.

Herr HOLMBÄCK: Herr talman! Herr Sjö Dahl ägnade en väsentlig del av sitt långa anförande åt att leda i bevis, att den svenska grundlagen medger en snabbhandling av ärenden, en behandling, vid vilken ledamöter av kamrarna icke ha möjlighet att väcka motioner. Jag tror att herr Sjö Dahl i det hänseendet slog in fullständigt öppna dörrar. Jag har för min del i den tidigare debatten redan påpekat, att så är förhållandet och att snabbhandling flera gånger har använts. Herr Velander har sedermera understrukt samma sak. För egen del har jag dessutom i D. N. sagt detsamma, och det har också herr Herlitz gjort i samma tidning.

Jag har en gång varit med om en sådan snabbhandling, en av dem, som herr Sjö Dahl nämnde, nämligen av den kungl. proposition som kom efter Kreugers död. Det kanske intresserar ledamöterna att höra, hur det gick till. Man fick meddelandet om Kreugers död på middagen en lördag. Det hölls genast konselj, och propositionen kunde avlämnas till kamrarna klockan halv elva

på lördagskvällen. Kammarsammanträdena brötos för att ge första lagutskottet tillfälle att debattera. Klockan halvtolv kunde utskottsförslaget bordläggas i kamrarna, och klockan en kvart över tolv på natten till måndagen kunde kamrarna fatta sina beslut. Men det finns ett väsentligt karakteristikon för de beslut som fattats efter snabbhandling. Hur var det med Kreugerbeslutet? Hade det inte fattats, innan affärlivet började på måndagens morgon, hade det kunnat bli en ekonomisk kris i detta land av en fullkomligt förfärande storlek. Det var nödvändigt att fatta detta beslut, och alla visste, att det var nödvändigt. Partiledarna sammankallades, och alla voro med på saken. I övriga fall, då det varit fråga om snabbhandling, har det också varit en tvingande nödvändighet att behandla kungl. förslag hastigt. Låt mig säga att det gäller att införa en ny tull, som man är ense om, och att det är nödvändigt att införa den genast för att förhindra spekulation. Då förstär man, att det bör bli snabbhandling, och över huvud taget tror jag för min del, att en modern stat inte kan undvara en sådan. Men det måste föreligga en tvingande nödvändighet. Om det inte är fallet, blir bedömningen en helt annan.

Den svenska motionsrätten är mycket gammal; den reglerades först genom riksdagsordningen 1866. Då satte man ingen tidsgräns för riksdagsmännens möjligheter att motionera i anledning av kungl. propositioner, utan utskotten togo upp väckta motioner, även om de kommo mycket sent. Hur noggrann man var i det hänseendet under de första 40 åren av den nuvarande riksdagsordningens tid, kan man se av ett betänkande, som offentliggjordes 1907 och som gällde ändringar i riksdagens arbete. Det betänkandet avgavs ju efter en period, då vi så gott som hela tiden hade haft högerstyre här i landet. Där står, att utskotten ibland hade ansett sig tvungna att taga upp behandlingen av kungl. propositioner på nytt från grunden i anledning av motioner som avgivits sent. 1909 stadgades en tid, inom vilken

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

motioner i anledning av propositioner måste väckas, men även efter 1909 har man givetvis varit lika noggrann med att respektera riksdagsmännens intresse av att få väcka motioner i anledning av propositioner. Det måste vara nödvändigt, tvingande nödvändigt, om man skall inskränka på denna rätt, och detta är helt naturligt, emedan hela vårt statsskick, bland annat de proportionella valen, bygger på att vi här i riksdagen skola ha en behandling, där de enskilda riksdagsmännen och oppositionspartierna skola ha möjlighet att i full utsträckning göra sina synpunkter gällande.

Nåja, herr Sjödahl förnekar givetvis inte dessa satsar; deras giltighet framgår ju tvärtom av hans eget anförande. Då uppstår givetvis frågan: Var det i det här särskilda fallet tvingande nödvändigt att snabbt behandla propositionen?

För min del ställer jag mig tveksam till om propositionen över huvud taget uppfyller de anspråk, som riksdagsordningen ställer på en proposition för att den skall få framläggas vid så sen tidpunkt under en riksdag som fallet är med denna proposition. Riksdagsordningen fordrar ju att det skall vara riket till men, om den inte framlägges, eller att det eljest finns synnerliga skäl för propositionens framläggande. Motiveringen för propositionen är att begränsa bilimporten. Därvidlag har man emellertid, efter vad jag tror, ett fullkomligt tillräckligt medel redan genom importregleringen. Om motiveringen till propositionen är att skaffa staten inkomster — vilket ju inte har skjutits i förgrunden — borde man i alla fall givit riksdagen meddelande om i vilken omfattning dessa inkomster just nu behövas.

Men om man nu godkänner regeringens ståndpunkt och anser att det icke var konstitutionellt oriktigt att propositionen framlades, uppstår spørgsmålet, om det var nödvändigt med snabbhandling. Det spørgsmålet är icke behandlat i propositionen. Det spørgsmålet är icke heller behandlat i utskottsutlä-

tandet. Det spørgsmålet fingo vi behandlat först här av herr Sjödahl, och det är i varje fall jag honom mycket tacksam för. Han sade, att det eljest blir och redan har blivit en stockning av bilarna i hamnarna och vid fabrikerna — ja, det var hans motivering. Men han upplyste också om att affärlivet redan hade funnit möjligheter att begränsa denna stockning på så sätt, att man deponerade skatten och sedan fick ut sin bil. Så farligt kan det således inte vara. Den redogörelse, som herr Sjödahl gav, gjorde i varje fall inte på mig det intrycket — kanske dela många av kammarens ledamöter min uppfattning — att dessa olägenheter på något sätt äro av den betydelse, att man är tvungen att använda ett behandlingssätt av en kungl. proposition, som så helt och hållet strider mot det vanliga och som man bör begagna endast då det verkligen är tvingande nödvändigt.

Herr talman! Jag skall tillåta mig att sluta med att uttrycka den förhoppningen, att det aldrig kommer att upprepas att man tar till en sådan här behandling av en kungl. proposition på så svaga grunder som nu är fallet.

Herr ÖHMAN: Herr talman! Jag skall nöja mig med att avge en kortfattad deklaration om de synpunkter som det parti jag representerar lägger på denna fråga. Innan jag med några ord behandlar sakinnehållet i propositionen kan jag inte underlåta att liksom de flesta talare redan gjort i denna debatt påtala den formella handläggningen av ärendet, vilken innebär att riksdagen berövats möjligheten att på sedvanligt sätt pröva regeringens förslag. Genom regeringens överrumpling ha de enskilda riksdagsledamöterna och partierna inte fått möjlighet att väcka förslag och framlägga alternativ eller i egentlig mening påverka beslutets utformning. Riksdagen har sålunda på ett uppseendeväckande sätt skjutits åt sidan och frånhänts sin traditionella rätt att ensam besluta i ett skatteärende sådant

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

som detta. Jag tycker att detta oparlamentariska handlingssätt är en dålig start för en regering som tillkommit för att skapa ett fast parlamentariskt underlag. Handlingssättet komprometterar i förväg regeringens förslag i denna fråga.

Nu säges det emellertid i propositionen att själva syftet med skatteförslaget skall vara att »begränsa efterfrågan på personbilar och motorcyklar». En liknande motivering anfördes för den dubbla bilskatten. Då hette det att denna skatt skulle »dämpa expansionen av försäljningen av personbilar och motorcyklar». Jag skall inte här diskutera frågan, om det är önskvärt eller inte att så många som möjligt få tillfälle att skaffa sig en bil eller en motorcykel. Jag vill endast framhålla att någon dämpande effekt på bilförsäljningen uppnåddes tydligen inte genom beslutet om en fördubbling av fordonsskatten. Snarare satte den verkliga expansionen in, sedan riksdagen fattat sitt skattebeslut. Enligt vår mening kan man, om man anlägger sociala synpunkter på investeringsverksamheten, hysa en viss förståelse för det som regeringen säger vara dess strävan. Den ökning på omkring 50 procent av antalet inregistrerade bilar, som skett på något mer än ett år, ligger onekligen i överkant, om man tar hänsyn till hur investeringsverksamheten skötes på sådana områden där behoven ur sociala synpunkter äro mycket påtagliga. Jag vill i detta sammanhang erinra om att enbart ökningen av antalet personbilar och motorcyklar under 1950 och 1951 motsvarar i pengar räknat hela den minskning av bostadsbyggandet, som regeringen frampressat i enlighet med sin fyraårsplan och som gjort bostadsbristen till vårt kanske allra mest kännbara sociala problem. Skulle således den föreslagna bilskatten kunna vara ett verksamt medel i strävandena att planhushålla med landets tillgångar och skulle den bidra till en socialt anpassad avvägning av investeringarna, skulle regeringens förslag kunna vinna förståelse, i varje fall på det håll som jag representerar. Så är

emellertid inte fallet. Vi tro inte att man med skattepolitiska åtgärder kan reglera investeringsverksamheten på ett ur sociala synpunkter tillfredsställande sätt. För en sådan reglering erfordras andra medel, som regeringen inte förefaller villig att tillgripa.

Den föreslagna skatten drabbar ju verksamhet som i hög grad är både nyttig och nödvändig. Därtill kommer den att verka allmänt prisstegrande. Det förhållandet att skatten endast läggs på nya personbilar och motorcyklar innebär i praktiken inte att endast de nya bilarna och motorcyklarna komma att stiga i pris. Även priserna på begagnade bilar och motorcyklar komma med all sannolikhet att stiga som en direkt följd av den nu föreslagna skatten. Droskbilstaxan kommer att stiga, och omkostnaderna för hantverkare och småföretagare, som äro beroende av bil eller motorcykel, komma att öka och bidra till en allmän höjning av prisnivån. Om skatten hade uttagits enbart på lyxbilar skulle vi ha gett den vår anslutning, även om skatteprocenten skulle ha blivit högre än de 10 procent som nu föreslås. Men vi kunna inte godkänna regeringsförslaget sådant det nu föreligger, då skatten — med de verkningar som jag befarar — utsträckts till att gälla alla nya personbilar och alla tyngre motorcyklar. Högerns och folkpartiets reservation vänder sig ju emot *hela* den nya skatten och därvid inte minst mot beskattningen av lyxbilarna, men då vi anse att lyxbilar borde bli föremål för beskattning kunna vi inte heller stödja reservationen.

Herr talman! Som saken nu ligger till, när förslaget har framlagts på ett sådant sätt att det blivit omöjligt att ställa alternativa förslag eller i varje fall att få några förslag sakligt prövade, har jag ingen möjlighet att ställa något yrkande. Jag nöjer mig därför med denna deklaration, som klagör det väsentliga i vårt ställningstagande. Då vi inte kunna stödja vare sig regeringens förslag eller reservanternas, komma vi från kommunistiskt håll att lägga ned våra röster i den slutliga voteringen.

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

Herr ANDRÉN: Herr talman, mina herrar! I fråga om det rent materiella i det nu föreliggande skatteförslaget kan jag nöja mig med att instämma i de anföranden som tidigare ha hållits från denna plats av herrar Velandér, Nordensson, Petrén m. fl.

I den rent konstitutionella frågan, om den formella behandlingen av den nu föreliggande propositionen, har jag redan tillkännagivit min åsikt i det korta anförande jag höll när kammaren beslöt att frågan redan i dag skulle upptas till slutgiltig behandling. Men kanske är det rimligt att jag litet närmare motiverar den åsikt som jag då mycket kortfattat gav uttryck åt.

Jag vill redan från början säga att jag icke kan betrakta en konstitutionell fråga som en likgiltig sak. Grundlagarnas efterlevnad och lagarnas helgd kunna aldrig få bli en likgiltig sak i ett demokratiskt statsskick. När jag talade första gången fäste jag uppmärksamheten vid det förhållandet att till grund för denna proposition ligger en utredning gjord av en enda man, och varken denna utredning eller propositionen har sedermera varit föremål för någon remissbehandling, så vitt jag kan finna av propositionen. Jag kan delvis förstå detta, därför att det är självklart att om ett sådant förslag kom ut till offentligheten, skulle det i hög grad påverka bilmarknaden. Jag skall därför icke göra några invändningar på denna punkt. Men självklart är att om ett remissförfarande i en förberedande instans icke kan komma in fråga, är det så mycket viktigare att det kommer senare. Regeringsformen § 10 ger ju Kungl. Maj:t eller rättare sagt den föredragande departementschefen en ovillkorlig skyldighet att infordra upplysningar och uppgifter från de berörda verken.

Vad jag i dag vill påtala är väsentligen utskotts majoritetens förfaringsätt. Vi veta allesammans att denna proposition avlämnades i lördags. Den remitterades omedelbart till utskottet, som sammanträdde på söndagen efter telegrafisk kallelse och mycket snart blev färdigt med sitt utlåtande. Vad jag här

framför allt skulle vilja invända mot den behandling som sålunda kom till stånd är att riksdagsmännens motionsrätt alldeles omöjliggjordes. Denna rätt är inskriven i riksdagsordningen § 55. Den är alltså icke, som herr Sjö Dahl uttryckte det, endast en parlamentarisk sedvänja. Riksdagsmännen ha en ovillkorlig rättighet att kunna avlämna sina motioner, och denna ovillkorliga rättighet får icke åsidosättas. Om så sker måste i varje fall föreliggande ytterligt starkt vägande statsskäl, sådana skäl att riksdagsmännen själva måste inse att de i det föreliggande läget icke böra hävda sin rättighet. Så vitt jag kan finna har ett sådant läge denna gång icke förelegat.

Motionsrätten har ju, som en föregående talare, herr Holmbäck, här har framhållit, inte bara en fast ställning i våra grundlagar, utan också djupa traditioner i det svenska statsskickets historia. Meningen med denna motionsrätt är naturligtvis att på grundvalen av olika förslag en mångsidig saklig prövning skall kunna komma till stånd, att alternativt skola kunna bjudas till de propositioner som regeringen förelägger riksdagen, att man med ett ord skall kunna undvika överrumplingar av det slag som denna gång har förekommit.

Utskottet blev mycket snabbt färdigt med denna fråga. Så vitt jag har mig bekant var utskottet redan efter ett par timmars överläggning berett att tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag. Man handlade som en hop springpojkar, och man var inte rädd för att kränka grundlagen i sin iver att vara regeringen till lags. Men en riksdag får ju i alla fall icke degradera sig själv till något slags kaserngård som blint lyder en högste befälningssman. Jag anser för min del att kränkningen av motionsrätten är den kanske allvarligaste saken i detta sammanhang.

Jag är rädd för att dessa synpunkter äro ganska främmande för herr statsrådet och chefen för finansdepartementet, som alldeles nyss har kommit in i kammaren. Det är därför jag med sådan emfas har understrukt dem.

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

Enligt riksdagsordningen § 40 är det bevillningsutskottets skyldighet att bereda alla från kammaren hänvisade frågor. När Kungl. Maj:t av skäl som jag måste respektera icke har kunnat remittera förslaget till olika myndigheter, hade det varit så mycket angelägnare att utskottet kunnat göra det. Så har icke skett.

Jag förstår att herrarna i bevillningsutskottet ha glömt en av de grundläggande bestämmelserna i hela den svenska grundlagen, nämligen den som vi möta i regeringsformen § 57 och som säger, att svenska folkets urgamla rätt att sig beskatta utövas av riksdagen *allena*. Hur riksdagen denna gång har utövat beskattningsmakten, därom torde vi vid det här laget vara till fullo underrättade. Jag har redan i sammanhang med frågan om Kungl. Maj:ts ovillkorliga skyldighet att remittera ett förslag till olika myndigheter antytt, att det kan finnas tillfällen, då en sådan remiss icke kan komma till stånd. Riksdagen har också varit med om att snabbbehandla frågor utan att utskottet har varit i tillfälle att genom remisser eller på annat sätt infordra alla nödiga upplysningar. Men jag vill erinra — och det var också huvudpunkten i det anförande som hölls här av herr Holmbäck — om att vid de tillfällena ha starka skäl förelegat, så starka skäl att alla ha respekterat dem, för att tillgripa den snabbhandling som då förekommit. Men ingen har denna gång kunnat visa att sådana skäl ha förelegat.

I detta sammanhang vill jag påminna om att herr Sjødahl gång efter annan har framhållit att riksdagen nu har haft fyra dagar på sig. Dessa fyra dagar ha icke haft någon som helst betydelse, ty redan efter något mer än ett dygn fattade utskottet sitt beslut att tillstyrka Kungl. Maj:ts proposition, och sedan har det varit fullständigt lönlöst att motionera, och det har icke kunnat gå för sig att inhämta yttranden eller föredragningar från de olika verken.

Jag vill också fästa uppmärksamheten på vad reservanterna ha understru-

kit och vad som här har framförts, senast av herr Nordenson, att det denna gång icke var någon fara å färde, om man behandlade propositionen i vanlig ordning. Det finns nämligen i övergångsbestämmelserna till författningsförslaget stadgat att förordningen skall gälla retroaktivt från och med ingången av den 20 oktober. Om man utgår från den bestämmelsen, måste man förutsätta att snabbbehandlingen motiverats av misstankar att antingen tullmyndigheterna skola fuska eller våra bilindustrier fiffla med bokföringen. Jag har ännu inte hört någon, som har velat utkasta en sådan misstanke mot de organ och organisationer, som här kunna komma i fråga.

Det är i alla fall något anmärkningsvärt som här har skett. Här ha vi fått en ny regering. Den har fötts i lönndom, men sådant har hänt förut, och jag skall inte säga någonting om det. Som sin första morgongåva till det svenska folket kommer den med en proposition, även den född i lönndom. Den har inte remitterats, den har inte kunnat bli föremål för motioner, den har icke blivit föremål för en tillfredsställande utskottsbehandling, och så snabbbehandlas den här i kammaren. Jag måste liksom tidigare herr Nordenson i dag fråga mig, om detta beror på att den nya koalitionsregeringen på detta sätt har velat manifesteras och illustrera sin maktfullkomlighet. Har den velat visa att den med ett förstärkt garnityr av jaherrar kan göra ungefär vad den vill?

Regeringen har givit det svenska folket sin morgongåva. Nu undrar jag vad det svenska folket kommer att säga. Vad komma t. ex. våra lantbrukare att säga? Komma de att framföra några särskilda tacksägelser till regeringen för det förslag som här föreligger? Jag skulle inte tro det. Ty finns det några i detta land som äro i behov av bilar, så är det landsbygdens befolkning, vilken ofta har långa vägar när den skall sköta sina affärer och få de kulturella kontakter den behöver.

Jag vill tillägga att jag yrkar avslag på det förslag som här föreligger, d. v.

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

s. bifall till den första reservationen. Det finns starka sakliga skäl för ett sådant yrkande, och därtill komma som sagt de formella skäl som för mig väga minst lika tungt. Jag har vid olika tillfällen, under kriget och efter kriget, varit angelägen att hävda riksdagens rättigheter. Det förslag som nu föreligger till behandling och den behandling som har kommit det till del har enligt min mening kränkt inte bara riksdagens rättigheter utan också riksdagens värdighet.

Herr SJÖDAHL (kort genmäle): Herr talman! Jag påstod i mitt första anförande att stämningen inom utskottet var rätt lugn mot den som fick uttryck här. Hettan har stigit avsevärt under debatten i denna kammare.

Herr Andrén sade att behandlingen av detta ärende skulle vara en kränkning av grundlagen. Jag förstår inte hur en gammal statsrättsprofessor kan komma med ett sådant påstående, när vi ha så ofantligt många precedensfall. Det skulle vara rätt egendomligt om talmännen skulle låta en sådan här procedur äga rum, om den skulle innebära en kränkning av grundlagen.

Herr Andrén sade vidare att jag skulle ha betecknat motionsrätten bara som en parlamentarisk sedvänja. Jag vet mycket väl att motionsrätten är starkt inskriven i vår grundlag — en ytterst viktig bestämmelse för riksdagens arbetssätt. Men jag har sagt att det kan finnas tider och tillfällen, då man måste beskära den och måste inskränka den för att vinna andra syften, för att vinna effekten av en viss lagstiftning och i detta fall en viss beskattning. Det är därför jag har menat att den för tillfället, i rent undantagsfall skulle kunna föras åt sidan. Motionsrätten är oförkränkt, men riksdagens rätt att besluta i en sak på en tidig ståndpunkt får inte kränkas. Det är riksdagen som här kommer att besluta, om skatten skall antagas eller inte. Den har avgörandet helt och hållet i sin hand.

Så talades det om bevillningsutskot-

tet som rena jaherrar. Ja, om bevillningsutskottets reserver till äventyrs ha samma uppfattning som deras partiledningar — vilka efter vad det påstods hade sammanträtt någon timme, innan utskottet behandlade saken — så medför det inte att jag riktar den beskyllningen mot utskottets reserver, att de bara äro jaherrar till sina partiledare, som använda och vilja demonstrera sin maktställning genom att kommandera dem till det eller det. Det är ju så som herr Andrén menade att vi i majoriteten hade uppträtt gentemot regeringen.

Herr Andrén sade vidare att detta är en fråga om svenska folkets urgamla rätt att sig självt beskatta. Nu har ju riksdagen trätt i funktion, och beslut kommer att fattas i bägge kamrarna. Jag vet inte — det kan herr Andrén bättre än jag — vad man ursprungligen tänkte då man införde denna bestämmelse i våra grundlagar, men ett faktum är ju att hela utvecklingen blivit den, att riksdagen praktiskt taget icke kan antaga någon beskattningslag utan att det föreligger en kungl. proposition. Man kan ändra den, och man kan avslå den, man kan begära den, men det är mycket sällan man går till direkta skattebeslut i stora och viktiga ting utan förberedelser av Kungl. Maj:t. Det är en praxis som man kan bryta när som helst, men det är en praxis som finns, och denna beredningsmakt hos regeringen är mycket väl förenlig med riksdagens urgamla rätt att beskatta svenska folket.

Herr ANDRÉN (kort genmäle): Herr talman! Jag är rädd för att herr Sjö Dahl på väsentliga punkter missförstått vad jag sagt. När jag talade om riksdagens beskattningsmakt och bestämmelserna i regeringsformen § 57, som förutsatte att denna beskattningsmakt skulle utövas av riksdagen allena, så förstod tydligen inte herr Sjö Dahl att det hade sin udd emot den praxis som vi ha för närvarande och som innebär att riksdagens beskattningsmakt i realiteten utövas av finansministern allena. Jag tror att det är ett system som i hög grad passar vår nuvarande finansminister.

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

Herr Sjödahl gjorde vidare gällande att bevillningsutskottet i alla fall hade tillfälle att ge uttryck åt sin egen uppfattning. Jag skulle våga uttala den miss-tanken, att under den korta tid då be-villningsutskottet sammanträdde på sön-dagen hade det knappast tid att komma fram till en *egen* uppfattning. I varje fall kom det, om det lyckades, fram till en uppfattning som hade skapats utan att någon berörd myndighet hade haft tillfälle att framlägga *sin* kanske mera väl grundade uppfattning.

Herr statsrådet **SKÖLD**: Herr talman! Åtskilligt av vad som sagts i denna kam-mare kan ge mig anledning att här framföra mina synpunkter.

Jag vill börja med att säga att det nog kan vara riktigt, som det har sagts, att jag har ändrat ståndpunkt. Det beror på att sedan riksdagen sist var samlad har arbetet med förslaget till en ny investe-ringsavgift fortskridit så långt, att jag har kunnat se konsekvenserna på bilom-rådet av investeringsavgiften. Förslaget om investeringsavgift kommer på riks-dagens bord på fredag, hoppas jag, och jag skall inte här gå in på det, ty det få vi tillfälle till nästa tisdag. Jag vill bara säga att grundtanken där ju är, att det skulle stadgas en avgift för 1952 och 1953 på de utgifter, som en företagare gör för investeringar. Avsikten är att man skall kunna säga till företagaren: Om du anser att dina investeringar äro så viktiga, att du behöver göra dem de närmaste två åren, då får du ta på dig en tioprocentig fördyring av dem, men vill du vänta två år, skall du icke få den skatten. När man under förarbetet kom in på frågan om olika slag av inves-teringar, som skulle drabbas av avgiften, ställdes man inför spørsmålet: Skola mo-torfordon vara med? Det är väl klart, att företagens anskaffning av motorfordon inte kan betraktas som angelägnare än anskaffning av maskiner och mycket an-nat. Då kom nästa fråga: Skall då an-skaffningen av bilar för privatpersoner ligga utanför och sättas i en gynnsam-mare ställning än anskaffningen av for-

don hos företagen? På den frågan måste jag svara: Det kan ju inte komma i fråga. Jag kan heller inte gå med på att man skall säga att anskaffningen av mo-torfordon är något som man inte får håll-a tillbaka eller som man skall vara myc-ket försiktig med att hålla tillbaka. I själva verket har ju ansvällningen av motorfordon — som var och en så väl vet — varit oerhört kraftig under de se-nare åren. Vi ha fått en ansvällning av motorfordonstrafiken som är väsentligt större än vad vi på så kort sikt ha möj-lighet att på ett hyggligt sätt införliva med vårt samhällsliv. Jag fäster bara uppmärksamheten på att det ju dock va-rit så i sommar, att en person har dö-dats varje dag vid motoreykelolycka. Det är väl inte på grund av annat än att det har varit en alltför snabb ansvällning av motorcyklar i förhållande till våra vä-gars och gators kapacitet och utseende. Jag vill bara rekommendera kammarens ledamöter att gå ner halv sex en efter-middag till Riddarhustorget och ta en promenad till Tegelbacken. Det står en kö av personbilar i tre till fyra led, och den kan stå stilla en kvart. Vid den tiden finns det t. ex. icke någon möjlighet för en ambulans att ta sig över Vasabron. Det är väl ändå en ganska utbredd me-ning inom svenska folket med undantag av vissa exklusiva kretsar att vi här stå inför ett område där det sannerligen icke finns någon anledning att påskynda utvecklingen, utan där man snarast bör hålla igen. Därför har jag icke kunnat anse, att man skulle lämna de motorfor-don, som inköpas av privatpersoner, utanför den särskilda hämmande verkan som investeringskatten innebär.

Det har inte varit möjligt att lägga in de privatägda bilarna i investerings-skatteformen. Det skulle leda till en ut-byggnad av vårt administrativa system, som visserligen är möjlig att genomföra, men som skulle vara ytterst ovälkom-men. Därför kom jag till den slutsatsen, att det enklaste sättet att lösa denna frå-ga var att ta personbilar och motoreyk-lar som en sak för sig och pålägga dem den administrativt sett enklaste möjliga skatteformen, nämligen en accis. Jag ser

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

svagheterna. Det är bara nya motorfordon som komma med. De motorfordon, som funnos i lagerhållningen i lördags morse, falla utanför skatten. Men jag har funnit, att enkelheten här är så betydelsefull, att jag har velat se bort från dessa inadvartenser.

Det har sagts, att vi ju redan ha en hämmande verkan genom importregleringen, och det har i andra kammaren dragits slutsatser av statistiken, som borde få håren att resa sig på en statistiker. Det har nämligen påvisats, att importen har minskats månad för månad. Varför? Jo, därför att en importreglering bestämdes i början av april. Den beräknades så, att man skulle kunna ta in bilar för jag tror 270 miljoner kronor för hela året. Nu har det varit en sådan kolossal importanhopning i början av året, att man av dessa 270 miljoner kronor hade med vissa övergångsanordningar konsumerat 190 miljoner vid halvårsskiftet, och då blev det inte mer än 80 miljoner att portionera ut på de återstående sex månaderna. Men detta säger ingenting om den bilimport som skall komma nästa år. Eftersom importregleringen kommer att gälla hela året, blir importen då jämnare och betydligt större än som framgår av månadssiffrorna nu i slutet av året. Av handelspolitiska skäl kunna vi nämligen icke snörpa åt importregleringen på personbilar så långt som kanske varit önskvärt. Därför är importregleringen icke något argument för att personbilarna skola falla utanför den tänkta beskattningen. Det finns alltså enligt mitt sätt att se mycket starka sakliga skäl för att gå den väg som regeringen här har föreslagit.

Här har särskilt herr Andrén gjort ständiga antydningar om att vi socialdemokrater i regeringen ha satt oss på våra bondeförbundskolleger i denna fråga och att de ha fått spela en underordnad roll. Men om man erkänner, såsom här har skett, att denna sak måste hemlighållas för att man skulle förhindra en spekulation, då skall man inte komma med några sådana insinuationer. Av regeringens ledamöter ha somliga känt till saken tidigare och andra fått veta den senare.

Jag tog upp frågan med statsministern och handelsministern och diskuterade med dem om jag skulle fortsätta, men jag nämnde inte saken för någon annan i regeringen, som vid den tiden var helt socialdemokratisk. Därför är det så att det stora flertalet av regeringens ledamöter — vare sig de ha tillhört det ena partiet eller det andra — fått veta detta samtidigt. Därefter har det varit ordentliga överläggningar i regeringen, och regeringen har bestämt sig för att följa denna linje. Det är icke något diktat från min sida.

Det har kommit fram några anmärkningar av formell natur, som jag i all korthet skall gå in på.

Man har sagt — jag förstår det, och jag erkänner rättmätigheten i anmärkningen — att när nu denna sak hänger så nära samman med investeringsavgiften, borde riksdagen ha fått förslag i dessa båda frågor på samma gång. Det hade jag verkligen i det längsta trott att jag skulle kunna genomföra. Men jag fann, att om jag skulle hålla detta hemligt och hindra spekulation, så var det inte möjligt att få fram propositionen om investeringsavgift samtidigt, ty detta förslag är en omfattande sak — ett tryckalster på 125 sidor. Det innefattar många intrikata frågor. Innan vi kunde framlägga det för riksdagen, måste vi ha ut vårt korrektur till granskning hos verk och myndigheter. Och jag måste ju säga mig, att om jag skickar ut ett korrektur till granskning, där det står att från investeringsavgift undantagas personbilar och motorecyklar, skulle det vara slut med sekretessen. Då skulle man snart ha listat ut, varför detta undantag hade gjorts, och då skulle det komma i gång spekulativa rörelser, som skulle göra det meningslöst att komma med en proposition. Jag beklagar detta, men jag har inte kunnat finna någon väg förbi, utan har måst välja den linje som jag här har valt. Jag vill visst inte säga, att den är bra, ty jag förstår att man kan anmärka på den.

Sedan kommer jag över till frågan om brådskan. Jag hörde ju herr Andréns yttrande. Jag vill inte säga, att det förvånade mig, ty jag har ju i olika egen-

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

skaper känt herr Andrén så länge, att jag vet att det ibland kokar till i levern på honom och att han därför säger saker och ting, som han kanske inte skulle ha velat säga, om han satt sig hemma vid sin forskarlampa.

Jag måste för min del här slå fast, att alla de av herr Andrén framförda statsvetenskapliga funderingarna om hur grundlagens bestämmelser i det och det avseendet ha trätts för när och hur riksdagens rättigheter och värdighet ha åsidosatts är kallprat. Ty jag frågar: Vem är det som tillämpar grundlagarna? Det är i främsta rummet riksdagen och dess konstitutionsutskott och riksdagens talmän. Jag frågar vidare: Vilken ståndpunkt har man tagit till tidigare förslag av denna natur? Herr Sjødahl har här redan tagit fram ett knippe av precedensfall som ha förelagat i riksdagen under de sista 30 åren. I alla sådana frågor, som ha gällt beskattning eller tullar eller liknande och där man har kunnat räkna med att uppskov skulle leda till spekulation, har man tillämpat detta förfarande med kort behandling i riksdagen. Det vanliga har ju varit, att förslagen ha kommit på lördagen och slutbehandlats på söndagen. Hur har det då gått med alla dessa rättigheter och hela den värdighet som herr Andrén här har talat om? Han eller någon annan använde det uttrycket, att alla då varit eniga. Det har man visst inte varit i gångna tider. Man har gjort så ändå, och det går inte att komma och säga, att precedensfallen avvika så helt från det nuvarande fallet. Det är alldeles tvärtom. När t. ex. finansminister Beskow år 1921 framlade ett förslag om höjda finanstullar och genomförde förslaget i riksdagen från lördag till söndag, gällde det ingenting annat än en förstärkning av statens inkomster med ett belopp som per år räknat utgjorde 13 miljoner kronor. Det var ingen opposition då i riksdagen. Men en av landets främsta industrimän var ju finansminister, riksdagens majoritet var borgerlig, och vi socialdemokrater — det dåvarande oppositionspartiet — sågo kanske litet mindre hetlev-

rat på sådana ting än vad herr Andrén gör.

Jag skulle därför vilja slå fast, att praxis är sådan, att herr Andréns anmärkningar mot att man här har gjort någonting som kränker riksdagens rättigheter och värdighet äro oriktiga. Vi ha tillämpat en sedan många årtionden av riksdagen godtagen ordning i denna fråga.

Det enda man nu kan säga för att motivera motsatsen är den omständigheten, att jag i propositionen har inskrivit en retroaktivitet för skatten. Jag vill säga, att jag har varit mycket mera känslig, när det gäller frågan om att göra en skatt retroaktiv, än när det gäller den vedertagna form av snabbhandling som här skulle komma i fråga. Jag förundrar mig över att statsvetenskapsmannen Andrén för att kunna hävda sin andra ståndpunkt kryper bakom skatteretroaktiviteten. Denna är väl om någonting en bekymmersam fråga. Att jag tillgrip retroaktiviteten berodde helt enkelt därpå, att vi numera ha kommit i den situationen, att det är ytterligt svårt att samla riksdagens ledamöter till stora arbetsplena på söndagarna. Det var inte så i gamla tider, ty då hade vi vårt hårdaste arbete på natten mellan lördagen och söndagen. Då gingo vi i gemen hem klockan sex på söndagsmorgonen, och det var ingen konst för oss att vara med om ett plenum på söndag eftermiddag. Men eftersom man får ta hänsyn till de faktiska förhållandena, ansåg jag här, att jag borde bereda något längre rådtrum för behandlingen än man gjorde förr i tiden, och därför införde jag denna retroaktivitet, som gör att vi kunna behandla denna fråga på onsdagen i stället för på söndagen.

Nu kan det ju sägas: Då kan man väl fortsätta och låta riksdagen arbeta normalt med motioner och dylikt. Jag tycker ändå, att man skall vara känslig för den synpunkten, att ju längre retroaktiviteten består, desto värre blir det. Vi skola dock komma ihåg, att varenda dag ända sedan i lördags kommer det från frihamnarna bilar och motoreyk-

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

lar som skola förtullas. Det finns ingen bilaccis. Men de bilar och motorecyklar som tas ut kunna komma att bli beskattade, om riksdagen bifaller Kungl. Maj:ts proposition. Vad gör tullen? Tullen säger: »Vi skola förtulla bilen eller motorecykeln nu, om ni vill deponera den presumtiva skatten.» Jag vet inte vad tullen gör, om man inte deponerar skattebeloppet. Kanske tullen inte får tid att förtulla just då. Jag frågar: Är detta en ordning som ur statsrättslig synpunkt bör få pågå längre än alldeles nödvändigt? Det skickas ut bilar och motorecyklar varje dag från våra fabriker. Det finns icke någon skattekontroll anordnad, fastän dessa bilar och motorecyklar kunna komma att bli beskattade, om riksdagen bifaller detta förslag. Man kan visserligen säga, att det inte är någon risk, ty det är ju hederliga företag med en hederlig bokföring. Men kunna ni gå i god för dem alla? Och kunna ledningarna i dessa industriföretag gå i god för alla sina underlydande? Kom ihåg, att det ligger en frestelse här. De som vilja köpa bilar trycka på och vilja kanske försöka förmå en tjänsteman att antedatera ett papper. Är det ett tillstånd, som man skall låta råda hur länge som helst?

Jag vill inte säga, att det hade varit alldeles nödvändigt att fatta beslut i dag. Det hade kanske gått lika bra i morgon. Men jag tror inte, att vi skulle kunna ta på vårt ansvar att låta denna flytande retroaktivitet stå kvar i de fjorton dagar eller tre veckor som skulle behövas, om vi helt lugnt skulle låtit propositionen komma i lördags, bordläggas i går, ligga på bordet i tio dagar och därefter behandlas — kanske remitteras, som herr Andrén säger, med yttranden under en månad. Det är inte något praktiskt sätt att resonera. Det finns mycket starka skäl för att riksdagen här gör som riksdagen alltid har gjort vid liknande tillfällen och behandlar dessa saker i extraordinär ordning. Så har skett förr, och det är inte mera brott mot grundlagen om det göres nu än när det gjordes då. Om det just nu är en litet irriterad politisk situation,

tycker jag ändå att herr Andrén skulle kunna kalmera sig en smula.

Jag skall säga ett par ord också om en annan sak, nämligen frågan om vart dessa pengar skola gå. Det har ju sagts, att all bilskatt skall gå till vägarna. Det är oppositionspartiernas ståndpunkt. Det är en hård ståndpunkt. Den har intet stöd i några riksdagsbeslut eller riksdagsuttalanden. Vi ha gått med på att all ordinarie bilskatt skall komma vägarna till godo. Det är naturligtvis ingenting som hindrar, att även denna skatt går till vägarna, om vi vilja besluta det. Men jag frågar: Skola vi dra konsekvenserna så långt, att vi säga, att all inkomst som staten har av bilväsendet skall tillföras vägarna? Skola t. ex. tullavgifterna på bilar också gå till vägarna? Jag tror inte, att man kommer på den idén, att man på det sättet skall slå sönder statens inkomstitlar och placera inkomsterna i specialbudgeter. Nu är ju denna accis ingenting annat än ett led i vår varubeskattning. Den är en varuskatt, och det är väl naturligt, att den behandlas som andra varuskatter. Då skall den inte speciellt anvisas för vägarna.

Jag vill anföra en synpunkt till. Här göra vi många ting i syfte att hålla tillbaka och dämpa konjunkturerna. Många av dessa anordningar tillföra staten inkomster. Jag vill varna för att vi vidta åtgärder som göra, att dessa av konjunkturläget framkallade tillfälliga inkomster till statsverket bindas fast för statens ordinarie utgifter. Vi böra hålla dessa pengar fria, så att vi när vi vilja kunna ta bort anordningarna utan att vi skola hejdas av vårt behov av pengar.

Jag skulle därför vilja sluta med att säga, att jag tycker, att det här föreligger så starka formella skäl för denna frågas behandling och så starka sakliga skäl för frågans lösning, att riksdagen bör bifalla det föreliggande utskotts- betänkandet.

Herr ANDRÉN (kort genmåle): Herr talman! Det sägs, att Homeros tog sig en lur, och jag får säga att vår finans-

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

minister i hög grad begagnade sig av det privilegium som en gång tillkom Homeros.

Först och främst vill jag erinra där- om, att jag icke med ett enda ord har berört den speciella roll som bondeför- bundet har spelat i denna sak. Men jag skulle kunna erinra om att enligt ett uttalande som förekommer i dagens nummer av Dagens Nyheter skulle bondeförbundets partiledare, herr Hedlund, — om jag inte missuppfattat det — ha deklarerat, att han först i mitten av förra veckan fick ta del av detta för- slag. Tydligen ha inte heller bondeför- bundets möjligheter att studera det nu föreliggande förslaget varit så stora.

Sedan kom herr statsrådet in på den konstitutionella frågan och ville göra gällande, att jag i debattens hetta skulle ha gjort mig skyldig till kallprat. Jag får säga, att det vore en högst besynner- lig professor i statskunskap och jag vill tillägga en högst besynnerlig svensk politiker, som betraktade konstitio- nella frågor i detta land som kallprat. Jag kan förstå att finansministern gör det, ty han gjorde redan under sista världskriget ett uttalande som visar hans djupa förakt för ideologiska motsättning- ar. Han ansåg, att det var likgiltigt vil- ken ideologisk ståndpunkt som segrade i kriget.

Herr Sjödahl och sedan finansmini- stern ha varit inne på olika precedens- fall. Jag har velat hävda, att dessa pre- cedensfall icke gälla denna gång på grund av att regeringen genom att in- föra retroaktivitetsklausulen undanröjer de olägenheter som skulle infinna sig vid en ordinarie behandling. Men rege- ringen har föredragit att i stället för att ta bara endera av de olägenheter, som det här var att välja mellan, ta bägge. Regeringen har på en gång tagit snabb- behandling och retroaktivitet. Snabb- behandlingen strider otvivelaktigt mot våra grundlagar, och finansministern har inte heller gjort något försök att döl- ja det — han har endast försökt ursäkta och på det sättet försvara den. Retroak- tiviteten är självklart inte någonting som man kan glädja sig åt. Men jag vill erin-

ra finansministern om att förbudet mot retroaktiva bestämmelser — som inte är inskrivet i våra grundlagar, men som sedan gammalt är en västeuropeisk rätts- grundsats — väsentligen gällde straff- lagen. Jag kan dessutom tillägga, att vi inom vår skattelagstiftning redan ha haft ett par exempel på att lagar ha givits retroaktiv giltighet. I Norge har man ett förbud mot retroaktiv lagstiftning. Detta är inskrivet i grundlagen, och där hade alltså det förslag, som finansministern nu har kommit med, inte gärna kunnat genomföras.

Herr talman! Det skulle vara mycket att tillägga, men jag skall bara till sist protestera mot de antydningar som fi- nansministern tillät sig att komma med, nämligen att det dock icke skulle vara uteslutet, att våra bilindustrier skulle göra sig skyldiga till sådant fiffel, att det redan därför är nödvändigt med den snabbbehandling som Kungl. Maj:t den- na gång har funnit lämpligt att förorda.

Herr statsrådet **SKÖLD**: Herr talman! Jag tror inte att bilindustrien kommer att instämma i herr Andréns protester, så som jag formulerade saken.

Jag vill vidare säga, att jag beklagar att jag fick för mig, att det var herr Andréns som varit inne på bondeförbun- dets roll i denna fråga. Jag har hört så mycket i dag, och det var tydligen någon annan som uttalade sig därom — någon av herr Andréns värda partivänner i andra kammaren.

Till sist skulle jag vilja säga till herr Andréns, att det i våra grundlagar icke finns något förbud mot en snabbbehand- ling sådan som denna.

Herr **ANDRÉN** (kort genmäle): Nej, herr talman, det finns inte något för- bud mot en snabbbehandling — utom det förbud som är involverat i den ovillkor- liga rättighet som svensk riksdagsman har att avlämna en motion. Dessutom finns det ett bestämt stadgande i riks- dagsordningen § 40 om bevillningsut- skottets skyldighet att utreda en sak.

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

Medan jag ändå har ordet, vill jag i detta sammanhang konstatera, att herr Sjödahl, som ju sitter i bevillningsutskottet och dessutom är något av en konstitutionell expert, tycks ha glömt att bevillningsutskottet har en självständig motionsrätt, en rättighet att självt framlägga förslag oberoende av dem som äro framlagda av Kungl. Maj:t.

Herr SJÖDAHL (kort genmäle): Herr talman! Jag skulle bara gent emot herr Andrén vilja säga, att det inom utskottet fanns en hel rad av reservanter från högerhåll och folkpartihåll. Varför använde de inte denna rätt att väcka ett förslag på det sätt som herr Andrén här har antytt?

Herr ANDRÉN (kort genmäle): Herr talman! Herr Sjödahl har tydligen inte observerat, att denna bevillningsutskottets motionsrätt eller initiativrätt tillkommer utskottet, d. v. s. majoriteten. De som äro i minoritet, alltså reservanterna, kunna inte använda den.

Herr SJÖDAHL (kort genmäle): Herr talman! Varför begagnade sig inte reservanterna av möjligheten att komma med förslag som underställdes majoriteten?

Herr statsrådet SKÖLD: Herr talman! Förlåt att jag lägger mig i denna kontrovers. Det hade icke funnits något hinder för reservanterna i utskottet att i riksdagens kamrar avge en motion, som sedan av dem kunde läggas till grund för yrkande och reservation i bevillningsutskottet. Jag vill fästa uppmärksamheten på att det år 1921 var en annan professor som använde denna möjlighet, nämligen dåvarande professorn Wohlin.

Herr ANDRÉN (kort genmäle): Herr talman! Det fanns i denna situation så

starka skäl för ett rent avslag, att det redan därför kunde vara motiverat att komma med ett rent avslagsyrkande i en reservation. Att reservanterna, sådant som läget var, skulle först yrka avslag i utskottet och sedan komma med ett positivt yrkande i en motion, som icke kunde ha lett till något resultat, skulle väl inte gå ihop. Jag är glad över att reservanterna icke ha ägnat sig åt en så osammanhängande politik.

Herr NORDENSON (kort genmäle): Herr talman! Jag vill endast påpeka, att minoriteten i utskottet omedelbart begärde bordläggning av frågan för att möjliggöra utredning och övervägande och för att inkomma med ett förslag. När denna begäran klubbades ned av majoriteten, hade vi inte någon anledning att då omedelbart komma med något förslag. Tiden medgav det heller inte.

Herr VELANDER (kort genmäle): Jag är, herr talman, förekommen av herr Nordenson. Det förhåller sig ju så, att det ställdes ett bestämt yrkande på bordläggning inom utskottet.

Sedan vill jag fråga: Hur skulle det ha varit möjligt för reservanterna att åstadkomma en motion, som hade legat till grund för utskottsbehandlingen under söndagen, när propositionen vid denna enda utskottsbehandling genomdrevs?

Herr statsrådet SKÖLD: Herr talman! Jag tycker nog att både herr Nordenson och herr Velander ha alldeles rätt här, men det förändrar ju inte den situationen, att herr Andrén i sin motivering klart uttalat, att något behov av motionsrätt icke förelåg för reservanterna.

Herr ELOFSSON, GUSTAF: Herr talman! I folkparti- och högerpressen har man gått till synnerligen kraftiga angrepp mot bondeförbundet under den

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

senaste tiden på grund av den regeringssamverkan, som bondeförbundet har inlett med socialdemokraterna. Och jag har kunnat konstatera, att dessa angrepp ha upprepats här i kammaren.

Jag begärde ordet närmast i anledning av att herr Petréns påkallade ett svar från min sida. Jag skall försöka lämna det svar, som han begärde. Men innan jag gör detta, vill jag bara säga att jag inte vill upprepa vad som sagts här förut. Jag har emellertid suttit i denna kammare under 12 år, och jag vet att jag speciellt vid fyra tillfällen har varit med om att sådana ärenden snabbbehandlats. Jag har varit med om att riksdagen, när det var tal om att höja skatten på sprit och tobak, fick propositionen på kvällen, varefter den behandlades på söndagen, och på måndagen trädde förslaget i kraft. Man kunde då säga detsamma, som herr Andréns säger här, att förslaget hade retroaktiv verkan, varför behandlingen inte var så brådskande. Men sprit och tobak fanns ju på motböcker och på kort, och följaktligen kunde folk inte utnyttja situationen mer än till att köpa ut sin tilldelning.

Jag vill bara säga, att sådana förfaranden som detta ha förekommit ganska ofta i denna kammare. Men jag vill inte med dessa ord ha sagt, att de äro de mest sympatiska. Jag hoppas och tror att vi skola slippa sådana här överraskningar, ty inte är detta någonting att sträva efter, utan jag skulle helst, liksom föregående talare här ha sagt, vilja slå vakt om motionsrätten och upprätthålla den utom i rent exceptionella fall.

När det gäller importen av personbilar och motorcyklar och tillverkningen därav inom landet, vill jag säga att jag blev förärad ett brev av Kungl. automobilklubben m. fl. organisationer, i vilket redogjordes för hur mycket pengar det går åt just på detta område. I skrivelsen framhålles att föregående år användes 570 miljoner kronor för import och tillverkning av bilar och motorcyklar, och då beräknades ju att toppkurvan skulle vara nådd, varför man nog kunde utgå ifrån, säges det i bre-

vet, att kurvan skulle kunna pressas ned under 450 miljoner kronor för innevarande år. Det rör sig här om ganska avsevärda belopp i en tid, då vårt land befinner sig i ett mycket svårt finansiellt läge. Av den anledningen ansåg jag, att vi borde kunna vara med om att genomföra en viss begränsning av efterfrågan på bilar. Från landets sida är det mycket önskvärt, att den skatt, som nu pålægges, kommer att få den verkan, att tillverkningen och importen av bilar i någon mån begränsas.

Herr Petréns var vänlig nog att läsa upp ett yttrande, som jag hade fällt i maj, när frågan om den extra bilskatten behandlades. Jag hade där sagt att man inte bör tro att en människa, som köper en gammal bil, besitter en överflödigt köpkraft och därför på det sättet bör beskattas. Ja, herr Petréns, jag står fortfarande fast vid den ståndpunkten, men i det föreliggande förslaget äro de gamla bilarna, som jag talade om i mitt yttrande, undantagna från beskattningen. Det må väl ankomma på priskontrollnämnden att se till, att skattefriheten beträffande de begagnade bilarna inte utnyttjas i vinningssyfte i och med att skatt pålægges de nya bilarna, utan att priserna på begagnade bilar hållas inom rimliga gränser. Av den anledningen, att också såväl lastbilar som omnibusar undantagits från beskattning, ansåg jag att vi kunde följa det förslag regeringen framlagt.

Jag blev litet förvånad, när jag hörde herr Andréns säga att utskottets majoritet verkade som springpojkar, som voro mycket angelägna om att vara regeringen till lags. Och sedan säger han, att regeringen föddes i lönndom, och det har även denna proposition gjort. Men detta hindrar inte herr Andréns att från denna plats sedan säga, att han inte yttrat ett ord beträffande bondeförbundet. Ja, jag vet inte vad herr Andréns vill kalla det för, men säger man att en regering, som består av socialdemokrater och bondeförbundare, föddes i lönndom, måste det väl ändå innebära bondeförbundet. Jag vet inte vad herr Andréns fått det ifrån, ty långt

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

innan jag blev kallad till sammanträde med anledning av denna regeringskoalition, läste jag i en tidning, som står herr Andrén mycket nära, att bönderna och socialdemokraterna nu skulle regera och att de skulle bilda en regering tillsammans. Således hade ju herr Andrén reda på detta långt innan den nya regeringen föddes, och jag menar därför, att det inte kan bli tal om att regeringen fötts i löndom.

Jag har förut sagt, att sådana här brådskande ärenden äro mycket oop-
tilliga, och jag skulle vilja uttala den förhoppningen, att vi skola slippa att behandla ärenden av detta slag med en sådan brådska, som just nu skett. Men i det läge, vari vi befinna oss, när man anser att man bör stänga till möjligheterna att undgå beskattning och inte släppa ut vad som är i görningen beträffande beskattningen, är det väl inte farligare att ett ärende behandlas på detta sätt nu än det var under samlingsregeringens tid, då såväl högern som folkpartiet satt med i regeringen.

Jag förstår ju mycket väl, att detta förslag kan väcka en viss oro ute i bygderna. Jag tror att det var herr Nordenson som sade att han önskade besked, om bondeförbundet även i fortsättningen kommer att oreserverat ansluta sig till de socialdemokratiska förslagen. Jag skall inte svara på denna fråga, utan den få partikamraterna i regeringen själva svara på, men nog tror jag ändå att vi kunna säga att den ställning, som vi från bondeförbundets sida intagit när vi gingo in i denna koalitionsministär, komma vi också att hålla fast vid utan att man behöver ha alltför mycket bekymmer om den saken på andra håll.

Jag skall med dessa ord bara deklarerera som min synpunkt, att det naturligtvis inte är behagligt att behöva vidtaga extra åtgärder för beskattningen av bilarna. Men med hänsyn till att det föreligger utsikter att inskränka på nyförvärven av nya bilar och på så sätt spara en viss valuta och att denna skatt inte har pålagts begagnade bilar, anser jag inte att man härigenom berövat de

mindre välsituerade möjligheterna att skaffa sig en bil även i fortsättningen.

Jag skall med dessa ord, herr talman, be att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr PETRÉN (kort genmäle): Herr talman! Herr Elofsson anförde såsom skäl för sin ändrade ståndpunkt nu gentemot den han intog i våras, att importen av bilar ökat. Herr talman, jag vet inte om något nytt läge — importen är av samma storlek nu som då.

I likhet med finansministern anknöt sedan herr Elofsson till det förslag till investeringsavgift, som vi ha att vänta och som vi ännu inte ha fått se, och åberopade att en avgift enligt detta förslag skall utgå för lastbilar och bussar. Vi veta väl inte, hur denna investeringsavgift kommer att se ut, men såvitt jag kunnat utläsa av tidigare förslag, som kommit från finansdepartementet, syftar man här till en tioprocentig investeringsavgift, som för företagen är avdragsgill. Det innebär, att det i verkligheten blir en femprocentig avgift, medan det när det gäller personbilar och motorcyklar är tal om en tioprocentig eller, rättare sagt, 11,1-procentig skatt. Det måste ju stå klart för alla här, att det inte är möjligt för alla ägare av personbilar och motorcyklar att få göra avdrag för denna skatt.

Jag hade väntat, att herr Elofsson sedan med några ord skulle beröra skälen för sin ändrade ståndpunkt nu gentemot den han intog i våras i fråga om det ändamål, vartill automobilskattemedlen skola gå, och varför man inte nu som då bör hålla på att dessa medel skola gå till vägväsendet. Den extra fordonsskatt, som behandlades i våras, var också liksom denna en tillfällig skatt, och jag kan inte förstå annat än att vi få se på båda dessa frågor på samma sätt och vidhålla den gamla, sedan länge erkända principen, att skattemedel från bilismen skola gå till vägväsendet.

Herr VELANDER (kort genmäle): Herr talman! Det var mycket intressant

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

att konstatera, att herr Elofsson hade den inställningen, att vad som nu skett inte borde upprepas för framtiden!

Sedan yttrade herr Elofsson någonting om att den här skatten kommer att minska tillgången på bilar. Ja, men det är ju inte meningen, herr Elofsson. Finansministern sträcker inte sina förhoppningar längre än att denna skatt skall komma att underlätta fördelningen av de i anslutning till den tillämpade importkvoteringen och den inhemska produktionen tillgängliga bilarna. Man hoppas inte på att det skall bli någon minskning i tillgången på bilar, som komma att omsättas inom landet. Sedan är det ju en annan sak, att bilarna, som omsätts inom landet, komma att fördyras, och den fördyringen kommer i synnerhet att gälla de gamla bilarna.

Slutligen hade herr Elofsson en del att säga i anledning av ett uttalande av herr Andrén, att regeringen hade fötts i lönnedom. På den punkten vill jag endast säga, att den 24 september hade den då sittande regeringen underhandlingar med samtliga de borgerliga partiernas ledare rörande den ekonomiska politiken och i det sammanhanget anade ingen att det förestod en regeringsombildning, fastän regeringsombildningen blev officiell två dagar senare. Uttrycket »född i lönnedom» passar sålunda utmärkt.

Herr ELOFSSON, GUSTAF (kort genmäle): Herr talman! Herr Petrén sade, att han hade väntat sig att jag skulle säga något om skälen till att de medel, som inflyta genom den nya skatten, inte skola användas för vägväsendet. Jag vill då för herr Petrén upprepa vad som sades i utskottet, nämligen att det här egentligen är fråga om ett led i den allmänna investeringsskatt, som enligt vad finansministern i dag meddelat inom kort kommer att föreläggas riksdagen. Menar herr Petrén verkligen, att riksdagen bör föreskriva, hur de medel, som komma att inflyta genom investeringsskatten, skola användas? Om den nu föreslagna skatten på bilar hade behandlats samtidigt med den förebådade in-

vesteringskatten, förmodar jag, att det icke hade gjorts något undantag i fråga om medlens användning för de belopp som inflyta genom skatten på bilar. Det vore naturligtvis i och för sig önskvärt, att de belopp, som tillföras statskassan genom den extra bilskatten, kunde användas för vägarna, och det vore faktiskt min högsta önskan att så kunde ske. Men om herr Petrén nu är så angelägen att föreskriva, att dessa pengar blott få användas för vägväsendet, måste jag fråga honom, varför han inte hävdade samma uppfattning under krigsåren, då faktiskt en mycket stor del av de bilskattemedel, som då inflöto, användes för ändamål inom den allmänna statsbudgeten och icke tillfördes vägväsendet. Huvudavsikten med det nu framlagda förslaget är väl ändå att genom denna extra skatteläggning av nya bilar i någon mån försöka stoppa importen och kanske också tillverkningen av bilar inom landet för att därigenom om möjligt förbättra våra valutaförhållanden.

När det sedan gäller frågan om regeringsombildningen, som herr Velander var inne på, vill jag bara nämna, att innan jag själv hade fått reda på den förestående regeringsombildningen, läste jag en del uppgifter därom i en högertidning på kvällen två dagar innan jag fick kallelse till ett sammanträde angående denna sak.

Herr PETRÉN (kort genmäle): Herr talman! Såvitt jag kan erinra mig voro herr Elofsson och jag år 1948, när den extra bensinskatten beslutades, överens om att de medel, som inflöto genom den extra bensinskatten, skulle reserveras för vägväsendet. Jag intar för min del samma ståndpunkt i dag, när det gäller den nu föreslagna skatten på personbilar och motorcyklar.

Herr Elofsson begärde, att jag skulle klargöra vilken ställning som jag i visst avseende kommer att intaga till en proposition, som kommer att framläggas för riksdagen om några dagar och som jag således ännu inte haft tillfälle att ta del av. Detta är väl mycket begärt, och jag

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

vill erinra om att, som jag nyss sade, den investeringsavgift, som det där gäller, blir icke av samma hårda slag som den nu föreslagna skatten på importerade eller inom landet tillverkade bilar och motorcyklar.

Jag konstaterar också, att jag inte har fått något tillfredsställande svar på min fråga till herr Elofsson tidigare i dag. Jag citerade ett uttalande av herr Elofsson i denna kammare för fyra, fem månader sedan, då herr Elofsson yttrade: »Jag tycker för min del att det är orätt att beskatta en viss grupp människor för att de kanske ha en gammal bil.» Jag önskade veta, varför herr Elofsson anser det kan vara rätt att nu beskatta den, som råkar köpa en ny bil, sjufalt värre.

Herr SVÄRD: Herr talman! Det förhållandet att finansministern har avlägsnat sig ur kammaren gör det omöjligt för mig att till honom framföra det tack för en lektion om den nuvarande regeringens uppfattning av innebörden i riksdagsmans motionsrätt, som jag känner ett starkt behov av att rikta till herr Elofssons nye regeringskamrat.

Propositionen avlämnades i lördags i en i stort sett folktom kammare. Inte ens herr Sköld torde haft möjlighet att på de tre minuter, som plenum då pågick, skriva ihop och avlämna en motion i ärendet. Nästa tillfälle, då en motion kunde avlämnas, var vid plenum i går. Då förelåg bevillningsutskottets betänkande i frågan i tryck — genom en underlig tillfällighet förelåg det i maskinskrift redan i omedelbar anslutning till bevillningsutskottets sammanträde. En motion, som inte rör kammaren enskilt, kan icke avgöras utan vederbörlig utskottsbehandling. En remiss av en motion i går till bevillningsutskottet skulle väl inte ha kunnat medföra annat resultat än ett utlåtande med en hänvisning till att frågan redan varit föremål för utskottets uppmärksamhet och redan föranlett utskottet att avgiva ett betänkande. Den motionsrätt, om vilken herr Elofssons regeringskamrat talar, är all-

så en ren fiktion, och även som fiktion av allra blodfattigaste slag.

Jag vill emellertid gärna ha begagnat tillfället att, som sagt, tacka för denna undervisning om den nya regeringens uppfattning av de rättigheter och skyldigheter som tillkomma en svensk riksdagsman. Jag tror att herr Skölds här i dag lämnade dekret i frågan är ganska belysande för den nya regeringen. Jag hoppas bara att det icke skall bli absolut avgörande som prejudikat för den närmaste framtiden, utan att vi gemene riksdagsmän även reellt skola få behålla någon rätt att uttala vår mening, vilken måhända en och annan gång kommer att avvika från den som nu företrädes av såväl socialdemokratien som bondeförbundet.

I sakfrågan om den föreslagna nya skatten har det sagts så mycket att jag inte finner det nödvändigt att tillägga något. Det har också vittnats så ingående om den moraliska upprustning, som bondeförbundet har genomgått sedan i slutet av september, att jag helt skall avstå från att på den punkten ge uttryck åt den inre glädje som jag känner över hur djupt disciplinen redan hunnit tränga in i det tidigare oppositionspartiet. Jag skall, herr talman, endast tillåta mig en vördsam anhållan, att herr Elofsson här måtte upprepa sin uppgift att under andra världskriget delar av de medel, som då inflöte i form av bilskatt, användes inom den allmänna budgeten. Vill herr Elofsson samtidigt förklara, hur under denna tid den särskilt av herr Wigforss omhuldade skuld, i vilken vägväsendet säges stå till staten, uppkom, blir min tacksamhet dubbelt så stor.

Avslutningsvis vill jag bara säga, att om bondeförbundets omtanke om de svenska vägarnas bestånd och utveckling icke sitter djupare än att den smälter som snö för en nådig sol inför diverse formalistiska invändningar, här icke utan talang företrädda av statsrådet Sköld, så är denna omtanke inte mycket värd, lika litet värd kanske som den omtanke om de långa avståndens människor, om dem som bo isolerade ute på den svenska landsbygden, om de många för vilka

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

bilen är ett ofrånkomligt nyttföremål, som blommade så rikligt i våras men som slokar betänkligt när nu höstlöven falla.

Herr WAHLUND: Herr talman! Mitt anförande har formen av ett kort genmäle, vilket jag av rent tekniska skäl inte kunde rikta till herr Velander omedelbart efter hans anförande.

Herr Velander sade, att en påpasslig ledamot inom utskottet hade fört på tal, att dessa pengar borde gå till vägarna. Det var jag som var denne »påpasslige» ledamot. Herr Velander yttrade, att det skulle intressera honom att se, hur jag skulle rösta senare i dag. Ja, jag kanske var påpasslig. Representanterna för högern och folkpartiet voro inte lika påpassliga eller i varje fall inte så påpassliga att de i utskottet framställde ett yrkande om att dessa medel skulle gå till vägarna. Men de voro desto mer påpassliga efteråt och skrevo en reservation i ämnet. Jag gläder mig över det intresse, som från folkpartiets och högerens sida nu visats för vägarna. Jag vill bara förklara, att då jag inom utskottet icke framställde ett formellt yrkande i samma riktning som reservation nr 2, berodde detta på att det, såsom det påpekades inom utskottet, här är fråga om ett slags förelöpare till den investeringsavgift som skall komma. Dessutom visste jag, vilket för mig var det väsentliga, att vi ha vår egen vägminister i regeringen, och jag har goda skäl att tro att han skall tillse, att vägväsendet får de pengar som det behöver. I en dylik situation intresserar det mig inte så mycket från vilken kassa pengarna tas.

Eftersom jag nu ändå har ordet, herr talman, kanske jag också skall säga något till herr Andren. Det är klart att jag kände mig litet underlig till mods, när jag av honom blev inrangerad i kategorien springpojkar. Jag skall, med risk att herr Andren får vatten på sin kvarn, erkänna, att när jag liksom utskottets övriga ledamöter per iltelegram, expressbrev och jag vet inte hur många

telefonsamtal kallades till söndagens sammanträde, kände jag mig tillhöra ett slags exekutivorgan. Jag medger gärna, att jag kom att tänka på den tid i vår historia, då riksdagsmännen kallades till Stockholm och på milstolparna längs vägarna till huvudstaden fingo läsa följande anslag:

»Vad göras skall är allaredan gjort. I herredagsmän, reser icke så fort!»

Jag vet inte, om vi denna gång under vår resa upp till riksdagen befunno oss i den situationen att vi kunde säga oss att »vad göras skall är allaredan gjort», men låt gå för den saken. När jag emellertid fick höra de sakliga skälen varför man här måst tillgripa ett hastigt förfarande och erinrades om de många precedensfallen, lugnade jag ned mig och kunde då utan tvekan förena mig med utskottsmajoriteten.

Jag vill i alla fall, herr talman, innan jag slutar, säga precis som herr Elofsson nyss, att det faktum att man på detta vis sätter ur spel motionsrätten för minoritetspartiernas riksdagsmän, liksom naturligtvis också för de andra partiernas riksdagsmän, är en högst allvarlig sak. Det finns skäl att säga ifrån, att något sådant icke får göras annat än i allra yttersta undantagsfall.

Herr VELANDER (kort genmäle): Herr talman! Herr Wahlund ville, såvitt jag förstod, göra gällande, att den ståndpunkt, som kommit till uttryck i reservationen nr 2, icke hade varit föremål för diskussion inom utskottet. Jag måste då säga, att herr Wahlund missminner sig på den punkten. Det kan mycket väl hända, att herr Wahlund inte hade sin uppmärksamhet riktad på vad högerens och folkpartiets representanter hade att anföra i utskottet, men han hade bort uppmärksamma vad utskottets ordförande yttrade. Utskottets ordförande inlät sig på en mycket vidlyftig argumentation mot den ståndpunkt som från högerhåll anfördes just beträffande dessa medels användning. Den ståndpunkt, som utskottets ordförande därvid utvecklade, innebar att ef-

Förordningsförslag om tillverknings- och importskatt å personbilar m. m.

tersom det här, som det sades, är fråga om en konsumtionsskatt, kunna de medel, som inflyta på grund av densamma, icke komma vägväsendet till godo. Jag vill, herr talman, begagna tillfället att deklarerera, att jag icke förstår, varför avkastningen av en konsumtionsskatt, som drabbar bilismen, icke skulle kunna komma vägväsendet till godo.

Herr WAHLUND (kort genmäle): Herr talman! Mitt genmäle skall bli mycket kort.

Jag vill bara fastslå, att jag icke sagt att denna ståndpunkt inte diskuterats inom utskottet. Jag sade endast, att något yrkande i denna riktning icke framställdes i utskottet från högerns eller folkpartiets sida.

Herr NILSSON, BROR: Herr talman! Det har här talats mycket om att bondeförbundet skulle ha ändrat inställning från i våras, då vi röstade mot förslaget om extra fordonsskatt. Jag ber då att få anföra en synpunkt, som jag inte tror har kommit fram tidigare i debatten, nämligen att det här icke är fråga om att lägga någon extra skatt på lastbilar och bussar, vilka ju för landsbygdens vidkommande spela en mycket stor roll. Det har vidare för mig varit en avgörande synpunkt, att vi måste söka att ta verkliga kraffttag för att hejda inflationen och därvidlag verkligen gå från ord till handling. Det synes mig då lämpligt att ingripa på ett område, där utvecklingen, enligt vad vid sedan länge haft klart för oss, tagit våra resurser i anspråk i större utsträckning än vad som egentligen motsvaras av våra tillgångar. Faktum är att vi ha för många bilar i landet och att en årlig utgift av 570 miljoner kronor för inköp av nya bilar och motorcyklar är för stor för våra ekonomiska förhållanden. Utöver detta belopp 570 miljoner kronor måste vi för övrigt även räkna med att bilarna dra stora kostnader för service, reparationer o. s. v. Vi måste nu söka inskränka oss något på detta område, till dess att vår ekonomiska situation blir ljusare. Då vi så-

ledes äro tvungna att vidtaga vissa åtgärder för att söka hejda de inflatoriska tendenserna i samhället, böra vi, anser jag, kunna ena oss om vad som här föreslås.

Jag ber, herr talman, att få instämma i yrkandet om bifall till utskottets förslag.

Herr PETREN (kort genmäle): Herr talman! Herr Bror Nilsson synes anse det vara särskilt värdefullt att ingen extra avgift lägges på lastbilarna. Jag vill inte oro herr Nilsson, men han lär väl liksom vi andra få möta ett sådant förslag om fredag i propositionen om allmän investeringsavgift, som även kommer att gälla lastbilar. Det skall bli intressant att få höra diskussionen den gången.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad yttrade herr talmannen, att, utom beträffande motiveringen, till vilken han ville återkomma efteråt, om anledning därtill gäves, hade i avseende på det nu ifrågavarande betänkandet yrkats dels att vad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock att kammaren skulle bifalla den av herr Velander m. fl. vid betänkandet avgivna, med 1 betecknade reservationen.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till utskottets hemställen vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Petrén* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter givna varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 61, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles den av herr Velander m. fl. vid betänkandet avgivna, med 1 betecknade reservationen.

Interpellation ang. underlåtet beivrande av visst brott.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästs, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Petrén* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 87;

Nej — 40.

Därjämte hade 5 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Vidkommande motiveringen, yttrade nu vidare herr talmannen, hade yrkats dels att utskottets yttrande skulle godkännas, dels ock att utskottets motivering skulle godkännas med det tillägg, som förordats i den av herr *Velander* m. fl. vid betänkandet avgivna, med 2 betecknade reservationen.

Därefter gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med dessa båda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på godkännande av utskottets yttrande vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Petrén* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som beträffande motiveringen i bevillningsutskottets betänkande nr 61 godkänner utskottets yttrande, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes utskottets motivering med det tillägg, som förordats i den av herr *Velander* m. fl. vid betänkandet avgivna, med 2 betecknade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästs, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr

talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Petrén* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 86;

Nej — 38.

Därjämte hade 7 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Ordet lämnades på begäran till herr **ANDRÉN**, som anförde: Herr talman! Jag ber att få begagna mig av den rätt som tillkommer svensk riksdagsman att till protokollet anmäla sin reservation mot det beslut som fattats.

I herr **Andréns** yttrande instämde herrar *Velander, Lundgren, Bergh, Arrhén, Svärd, Isaksson, Carl Sundberg, Mannerskantz* och *Eskilsson*, fröken *Andersson* samt herrar *Lundqvist, Ewerlöf, Nordenson, Wistrand* och *Ebbe Ohlsson*.

Anmäldes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 347, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet.

Skrivelseförslaget godkändes under förutsättning att utskottets hemställan i betänkande nr 61 bifölles även av andra kammaren.

Interpellation ang. underlåtet beivrande av visst brott.

Herr **NERMAN** erhöi på begäran ordet och yttrade: Herr talman! Den s. k. Kejneaffären är officiellt utagerad frånsett att man alltjämt avvaktar de åtgärder av t. f. åklagaren, som utredningskommissionens anmärkningar allmänt väntas föranleda. Det är heller inte min

Interpellation ang. bildandet av kommunalförbund för polisväsendet m. m.

mening att här återuppta en avsmnad debatt i ärendet som sådant. Men bland dess många och delvis ännu ouppklarade detaljer är det en, som enligt min mening allvarligt berör själva rättsväsendet som sådant och där en utebliven åtgärd utgör ett farligt prejudikat för undantagsbehandling av ett allvarligt brott.

Det gäller den å s. 52 och 112—113 i utredningsrapporten behandlade utpressning, som en fru Svensson skulle ha bedrivit mot statsrådet Quensel på basis av beskyllning för kriminell handling, något varom polisintendent Zetterquist yttrat, att »det här är väl utpressning om något», och varom kommissionen säger, »att ett skandaliseringshot — — — förelegat — — — synes uppenbart» och att man »haft att göra med ett fall av försök till utpressning».

»Detta är», säger kommissionen, »ett brott, som hör under allmänt åtal och vars beivrande sålunda skall ske oberoende av anmälan från målsäganden». Det skulle, heter det vidare, »alltså ha ålegat Zetterquist att låta inleda förundersökning mot fru Svensson och detta oberoende av den önskan i motsatt riktning som enligt det föregående funnits hos Quensel». Kommissionen finner det emellertid »naturligt», att Zetterquist, kallad till rådgivare hos statsrådet, »icke fann det tillbörligt att mot Quensels önskan föranställa om förundersökning mot fru Svensson».

Här har alltså enligt såväl en polischefs som kommissionens mening ett mycket grovt brott begåtts emot en av rikets högsta ämbetsmän, men mot tydlig lag ha åtgärder för brottets beivrande underlåtit. Som kommissionen formulerat sitt slutomdöme kommer kanske heller inte underlåtelsen att föranleda någon efterräkning.

Fallet synes mig oroande från rätts-samhällets synpunkt, och jag anholder om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för justitiedepartementet få framställa följande interpellation:

Anser statsrådet, att uttrycklig lag under några förhållanden må få suspenderas, om någon, som utsatts för brott

som kräver allmänt beivrande, av något skäl icke önskar sådant beivrande?

På gjord proposition medgav kammaren, att ifrågakvarande spörsmål finge framställas.

Interpellation ang. bildandet av kommunalförbund för polisväsendet m. m.

Ordet lämnades härefter på begäran till herr ANDERBERG som anförde: Herr talman! Jag anholder att till herr statsrådet och chefen för inrikesdepartementet få framställa följande interpellation.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 236/1946 med förslag till ny indelning av riket i borgerliga kommuner framhölls bl. a. att kommunalförbunden icke förmått eliminera olägenheterna av småkommunerna. Det betecknades som betänkligt att den kommunala beslutanderätten splittrades då avgörandet av viktiga frågor överflyttades från primärkommunernas organ till specialkommuner och kommunalförbund. Enhetlig budgetbehandling och planmässig finansförvaltning inom primärkommunerna hade härigenom avsevärt försvårats.

Onekligen var ett av de viktiga syftena med den kommunindelningsreform, vars genomförande nu befinner sig i slutstadiet, att så långt som möjligt onödiggöra kommunalförbundsinstutet. Så mycket mera egendomligt finner man det nu därför på kommunalt håll vara att länsstyrelser, landsfogdar och landsfiskaler kalla kommunerna till överläggningar för att försöka förmå dem att landsfiskalsdistriktsvis bilda kommunalförbund för polisväsendet. På många håll går man med på de förslag, som framläggas från länets polisleddning. Man plägar i kommunerna icke i oträngt mål bråka, när länsstyrelsen kommer med sina önskemål. Att man ändå i många fall icke godvilligt kommer att finna sig i den föreslagna omorganisationen, kommer väl att visas genom besvär, som torde komma att anföras mot eventuella tvångsförelägganden. Man har inte så

Interpellation ang. bildandet av kommunalförbund för polisväsendet m. m.
goda erfarenheter av de hittillsvarande kommunalförbunden att man utan vidare vill gå med på att bilda nya, redan innan de gamla avvecklats.

Nyligen har polisutredningens betänkande angående polis- och åklagarväsendets organisation varit ute på remiss i en hel del kommuner. Det kan inte hjälpas att man åtminstone i dessa kommuner får ett intryck av att man nu ute i länen är i full färd med att söka genomföra betänkandets förslag och att man därvid handlar som om det kommunala alternativet redan vore antaget av statsmakterna. Det är inte bara fråga om bildande av kommunalförbund. Flerstädes krävas dessutom nya befälstjänster. I den mån kommunerna bifalla omorganisationsförslagen, sker detta endast skenbart frivilligt. Det är också givet, att många av de nybildade kommunerna ännu inte fått sådan stadga i sin förvaltningsorganisation, att

man kan motstå de ofta starka påtryckningarna i denna fråga.

Med anledning av vad jag här anfört anhåller jag om första kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för inrikesdepartementet få framställa följande fråga:

Finner herr statsrådet det vara lämpligt att länsstyrelserna på sätt nu sker och innan ställning tagits till polisutredningens förslag söka genomföra en genomgripande omorganisation av landsbygdens polisväsen?

Det sålunda begärda tillståndet lämnades av kammaren.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 2.50 eftermiddagen.

In fidem

G. H. Berggren.