

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1929.

Första kammaren.

Nr 17.

Tisdagen den 19 mars f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 2.30 e. m.

Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet **Borell**, som anmält, att han ämnade vid detta sammanträde besvara herr Roos' interpellation angående upprensning och fördjupning av Fårösunds norra gatt, erhöll ordet och yttrade: Herr talman, mina herrar! Med kammarens tillstånd har herr Roos till mig framställt följande spörsmål: Har herr statsrådet för avsikt att efter den förnyade undersökning, som eventuellt må finnas erforderlig, tillstyrka Kungl. Maj:t att hos 1930 års riksdag äska medel till ifrågasatt upprensning och fördjupning av Fårösunds norra gatt?

*Ang.
upprensning
av Fårösunds
norra gatt.*

Innan jag besvarar detta spörsmål vill jag, delvis i anslutning till vad i interpellationen anförts, lämna några uppgifter beträffande berörda farled samt redogöra för huvuddragen av frågan om farledens fördjupning.

Sundet mellan Gotland och Fårön, som i övrigt har avsevärd bredd och djup, är i sin norra del sammanträngt till en smal ränna av omkring 600 meters längd med å grundaste stället allenast omkring 3 meters — vid lågvatten blott 2.70 meters — djup. Även för fartyg med så ringa djupgående, att genomfart är möjlig, försvåras navigeringen av den ofta starka ström, som råder i sundet och vars hastighet vid vissa tillfällen kan stiga till 4 knop.

Den trafik, som framförallt har intresse av Fårösundsleden är *dels* den gotländska kustfarten, *dels* den trafik, som förmedlar kalktransporterna från kalkbrotten å Gotlands ostkust till avnämare å fastlandet — sockerfabriker, trämasseindustrier och järnverk — framförallt i norra och mellersta Sverige. Kalkexporten från Gotland uppgår till över 300,000 ton per år och besörjes i stor utsträckning av prämsläp, smärre ång- och motorfartyg samt segelfartyg med eller utan hjälpmotor. Till stor del har detta tonnage ett djupgående, som omöjliggör passerande av Fårösund. Trafiken är därför i avsevärd utsträckning hänvisad till leden norr om Fårön. Det därstädes belägna Salvorev innebär emellertid stora faror för en sjöfart, som icke är av den art, att den kan med fördel söka öppen sjö. Dessutom innebär användande av leden norr om Fårön en förlängning av färdvägen, för kustfarten mellan östra och västra Gotland uppgående till mellan 50 och 60 kilometer och för prämtrafiken till fastlandet — vilken söker sig in under land snarast möjligt för att där fortsätta inomskärs — mellan 10 och 25 kilometer.

Fårösunds hamn är vidare av betydelse som nödhamn, framförallt för seglare och smärre maskindrivna fartyg men även i viss mån för det större tonnaget. Med hänsyn till det norra gattets svårframkomlighet kan hamnen emellertid icke utnyttjas som nödhamn i den utsträckning, som vore önskvärd.

Redan år 1899 gjorde länsstyrelsen i Gotlands län framställning om åtgärder för fördjupning av Fårösunds norra gatt. Fiskehamnskommissionen framhöll jämväl på sin tid betydelsen av Fårösund som nödhamn och angelägenheten av farledens upprensning. Med anledning av en av länsstyrelsen i Gotlands län under år 1911 avlåten, förnyad framställning anbefalldes Kungl. Maj:t

Ang.
 upprensning
 av Fårösunds
 norra gatt.
 (Forts.)

väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att låta verkställa undersökning och upprätta förslag till fördjupning av sundet. Dylikt förslag avlämnades av styrelsen år 1916. Förslaget innefattade två alternativ, det ena avseende upprensning till 5 meters djup och 35 meters bottenbredd för en beräknad kostnad av 620,000 kronor och det andra 6.5 meters djup och 40 meters bottenbredd för en beräknad kostnad av 1,360,000 kronor. År 1918 gjordes framställning i ämnet av åtskilliga rederi- och kalkindustriföretag, och i skrivelse den 14 december 1920 upprepade länsstyrelsen sin hemställan om fördjupning av farleden. Ärendet remitterades till kommerskollegium, som efter vidtagen utredning avgav utlåtande den 23 december 1927. Kollegium överlämnade därvid yttranden av Sveriges allmänna sjöfartsförening, Gotlands handelskammare samt åtskilliga rederi- och industriföretag å Gotland, vilka samtliga tillstyrkte den ifrågasatta upprensningen. För egen del vitsordade kollegium, att en fördjupning av Fårösunds norra inlopp och anordnande av ändamålsenlig fyrbelysning i farleden skulle bli till gagn för sjöfarten, samt uttalade som sin mening, att en upprensning till 5 meters djup och 35 meters bottenbredd vore tillräcklig. Kollegium framhöll emellertid, att det för bedömande av fördjupningens tillräcklighet överhuvud taget vore nödvändigt att äga tillgång till möjligast exakta uppgifter om kostnaderna, i vilket avseende allenast funnes de före krigstiden verkställda beräkningarna.

Sedan chefen för marinstaben i infordrat utlåtande framhållit, att en upprensning av Fårösunds norra gatt till 5 meters djup skulle skänka Fårösunds hamn ökat värde som hjälpbas för marinen, anbefalldes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i samråd med lotsstyrelsen inkomma med *dels* förnyade beräkningar rörande kostnaden för en upprensning till ett djup av 5 meter och en bottenbredd av 35 meter, *dels* utredning angående kostnaderna för upprensning till större djup och *dels* utredning angående sättet och kostnaden för fyrbelysning i inloppet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgav de sålunda begärda utredningarna i skrivelse den 3 juli 1928. Kostnaderna för olika alternativ beträffande djup- och bottenbredd framgå av följande tablå:

	Djup under m. v. y. m.	Bredd m.	Kostnad kr.
Alt. 1	4.5	35	405,000
» 2	5.0	35	560,000
» 3	5.5	40	770,000
» 4	5.5	45	845,000
» 5	6.0	40	1,105,000
» 6	6.5	40	1,400,000

Med hänsyn därtill, att djupgåendet å de fartyg, som kunde tänkas komma att betjäna sig av leden i fråga, uppgivits vara 4.5 meter och då normalt lågvattenstånd vid Fårösund ligger 0.3 meter under medelvattenytan, ansåg sig styrelsen böra förorda upprensning av gattet till 5.5 meters djup. I anslutning till av undersökningsförrättaren och lotsstyrelsen — särskilt med hänsyn till ledens öppna läge — uttryckta önskemål föreslog styrelsen vidare, att rännan utfördes med en bredd av 45 meter. Det sålunda förordade alternativet skulle, som jag nyss nämnt, draga en kostnad av 845,000 kronor, vartill skulle komma utgifterna för anordnande av nödig fyrbelysning, beräknade till 50,000 kronor. Kostnadsförslaget var grundat på att fördjupningsarbetet skulle utföras *dels* inom fångdammar och *dels* medelst undervattenssprängning. Därest detta förslag av kostnadshänsyn icke ansåges böra komma till stånd, föreslog styrelsen alternativt, att arbetet skulle uppdelas i två stadier. Det första stadiet

skulle därvid innefatta, att den del av fördjupningen, som vore avsedd att verkställas i fångdammar, skulle ske till 5.5 meters djup men undervattenssprängningen verkställas till allenast 4.8 meters djup, vilket är det naturliga djupet i en avsevärd del av rännan. Detta första stadium skulle medföra en kostnad av omkring 600,000 kronor, vartill komme 50.000 kronor för fyrbelysningen.

Över det sålunda framlagda förslaget har utlåtande inhämtats av kommerskollegium. Kollegium har mottagit yttrande i ämnet av styrelsen för Sveriges allmänna sjöfartsförening, som ånyo vitsordat, att företagets genomförande vore mycket behjärtansvärt, samt, under framhållande att styrelsen givetvis funne kostnaderna avsevärda, såsom sin mening uttalat, att upprensningen helst borde företagas på en gång och icke uppdelas i olika stadier. För egen del har kollegium framhållit, att kollegium icke kunnat undgå att finna kostnaderna för ett genomförande på en gång av det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade förslaget högst betydande. Kollegium har vidare erinrat, att det billigaste av de tidigare förslagen avsåg ett djup av blott 5 meter och en bottenbredd av 35 meter samt att man även på trafikantvall på senare tid synts vilja åtnöja sig med allenast 5 meters djup eller i visst fall ännu mindre. Kollegium har därför föreslagit dels att bottenbredden skulle minskas till 40 meter, dels att man tills vidare skulle inskränka sig till det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen omnämnda första byggnadsstadiet med ett effektivt djup av 4.8 meter.

Slutligen har ärendet varit föremål för förnyat yttrande av chefen för marinstaben, som anført, att jämväl en upprensning till 4.8 meters djup och 40 meters bottenbredd tillgodosåge vissa militära önskemål men att en upprensning till 5.5 meters djup och 45 meters bottenbredd — för den händelse en sådan upprensning ansåges med hänsyn till sjöfartens krav erforderlig — skulle i viss mån förläna farleden ett ytterligare förhöjt militärt värde.

Otvivelaktigt skulle en upprensning av norra gattet i Fårösund till erforderligt djup bliva till stort gagn icke blott för kustfarten å Gotland utan även för de stora kalktransporterna från Gotland till fastlandet, vilka nu till avsevärd del nödgas taga den icke obetydliga och under ogynnsamma förhållanden riskabla omvägen norr om Fårön, och det är även ett behjärtansvärt önskemål att genom upprensningen kunna i större utsträckning än nu kan ske utnyttja Fårösund som nödhamn. Hur angelägen en upprensning av farleden sålunda än må synas, kan man dock icke undgå att med hänsyn till de mångahanda anspråken på statskassan ställa sig betänksam inför en utgift för detta ändamål av den omfattning, varom hittills varit fråga — kostnadsberäkningen för det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade alternativet, 5.5 meters djup och 45 meters bottenbredd, slutar, som jag nämnde, å sammanlagt 895,000 kronor och för utförande av allenast ett första stadium av arbetet å 650,000 kronor. Jag har därför i varje fall icke ansett mig böra utan ytterligare undersökning av möjligheterna till en kostnadsbegränsning, och en avsevärd sådan, inför Kungl. Maj:t framlägga ärendet för prövning av frågan om avlåtande av proposition i ämnet till riksdagen.

Under senaste tiden har emellertid framkommit ett uppslag, som möjligen kan komma att ställa frågan om företagets genomförande i ett gynnsammare läge. De tidigare kostnadsberäkningarna hava verkställts med utgångspunkt från att arbetet skulle utföras genom sprängning, till väsentlig del inom särskilt anordnade fångdammar, vilket arbets sätt måste ställa sig förhållandevis dyrbart. Det torde emellertid icke vara helt uteslutet, att arbetet kan utföras enbart genom användning av mudderverk av tillräcklig kapacitet. Statens vattenfallsverk förfogar över ett större mudderverk, med vilket under nästlidet år verkställts stora muddringsarbeten vid ett flertal hamnar till vä-

Aug.
upprensning
av Fårösunds
norra gatt.
(Forts.)

Ang.
uppremsning
av Fårösunds
norra gatt.
(Forts.)

sentligt lägre kostnader än eljest skulle hava blivit fallet. Detta mudderverk har även använts för fördjupningsarbeten å platser — bland annat i Trälleborgs hamn — varest botten såsom i Fårösund utgjorts av kalksten. Enligt vad vattenfallsstyrelsen meddelat mig, skulle uppmuddring i Fårösund till av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordat djup och bottenbredd, *under förutsättning att kalkstenen där icke är svårare att bearbeta än å nyssnämnda platser*, vilket vattenfallsstyrelsen efter inhämtade informationer förklarar sig hava anledning förmoda, icke behöva draga större kostnader än i runt tal omkring 300,000 kronor. Härtill skulle komma de förut nämnda kostnaderna för fyrbelysning, 50,000 kronor; totalkostnaden skulle under nämnda förutsättning sålunda bli omkring 350,000 kronor. För vinnande av erforderlig visshet, att berggrundens struktur är sådan som vattenfallsstyrelsen vid kostnadsbeloppets kalkylerande antagit, bör närmare undersökning medelst provmuddring eller annorledes företagas. Jag vill icke underlåta att i detta sammanhang nämna, att man från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida närmast är benägen antaga, att botten i Fårösund är av fastare beskaffenhet än vid skånska kusten och därför även erfordrar sprängning. Skulle det emellertid visa sig, att vattenfallsstyrelsens antagande är riktigt och att arbetet sålunda kan utföras på av nämnda styrelse angivet sätt samt inom nyssnämnda kostnadsram, synes mig förevarande fråga hava kommit närmare sin lösning. Såsom jag nämnde skulle dock kostnaden alltjämt röra sig om ett i och för sig så betydande belopp som 350,000 kronor. Givetvis måste detta anslagsbehov, liksom alltid är fallet, noga vägas mot övriga sådana och tillgodoseendet av de olika behoven samt tidpunkten därför bli beroende på deras ur skilda synpunkter mer eller mindre trängande beskaffenhet.

Att jag emellertid icke skall underlåta att hava uppmärksamheten fästad å förevarande fråga, torde framgå av vad jag nu anfört.

Herr Roos: Herr talman! Jag ber att få uttala ett värdsamt tack för svaret å min interpellation.

Såsom herr statsrådet uttalade, skulle en uppremsning och fördjupning av Fårösunds norra gatt bli till avsevärt gagn för sjöfarten i Östersjön och sannolikt komma att förebygga många sjöolyckor. De mindre fartygens färder norr om Fårön äro ju erkänt farliga, och bristen på nödhamnar på Gotlands västra kust har, såsom jag anfört i interpellationen, föranlett många skeppsbrott med förluster av liv och egendom. Fårösundet med sin vidsträckta skyddade yta skulle bli en ypperlig nödhamn för såväl den större som för den mindre sjöfarten och icke minst för fiskebåtarna.

Herr statsrådet har uttalat den förhoppningen, att en fördjupning skall kunna verkställas utan sprängning. Skulle denna förhoppning bli infriad, något varom jag givetvis icke kan döma, skulle kostnaderna enligt vad vi nyss hörde bli väsentligt nedbringade, ända till omkring 350,000 kronor. Jag ber att få erinra om, att i en motion vid 1921 års riksdag dessa kostnader beräknades till närmare 2 miljoner kronor. Frågans vikt har föranlett upprepade framställningar under en tid av trettio år. Att frågan, såsom framgår av herr statsrådets slutord, nu på allvar blivit upptagen på dagordningen, kommer att inom vida kretsar hälsas med djup tillfredsställelse och livlig tacksamhet.

Justerades protokollen för den 13 och den 15 innevarande månad.

Anmäldes och godkändes konstitutionsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 75, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående

anslutning till ett i Paris den 27 augusti 1928 avslutat internationellt fördrag rörande fördömande av krig.

Anmälades och godkändes andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 80, i anledning av väckta motioner om vissa ändringar i de sociala arrendelagsbestämmelserna; samt

nr 81, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 7 kap. 1 §, 8 kap. 1 § och 20 kap. 6 § i lagen den 18 juni 1926 (nr 326) om delning av jord å landet.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 190, angående godkännande av viss överenskommelse mellan kronan och Landskrona stad.

Föredrogs ånyo första lagutskottets utlåtande nr 14, i anledning av dels Kungl. Maj:ts förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon m. m. dels ock i ämnet väckta motioner. Lagförslag om trafikförsäkring å motorfordon m. m.

Genom en den 15 februari 1929 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 99, vilken behandlats av första lagutskottet, hade Kungl. Maj:ts föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

- 1) lag om trafikförsäkring å motorfordon;
- 2) lag om ändring i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik;
- 3) lag om ändring i 1 § lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal; och
- 4) lag om ändrad lydelse av 4, 5 och 10 §§ lagen den 24 juli 1903 om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket.

I samband med denna proposition hade utskottet till behandling förehåft fyra i anledning av propositionen inom riksdagen väckta motioner, nämligen

inom första kammaren:

nr 245, av herr *Möller*, samt

inom andra kammaren:

nr 368, av herr *Andersson* i Rasjön,

nr 382, av herr *Olsson* i Golvvasta, och

nr 384, av herrar *Andersson* i Dunker och *Johansson* i Bro.

Herr *Möller* hade i sin motion hemställt om avslag å Kungl. Maj:ts förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon samt om antagande av ett i motionen framlagt lagförslag i ämnet. Detta förslag skilde sig från Kungl. Maj:ts i främsta rummet därigenom att medan enligt Kungl. Maj:ts förslag trafikförsäkringsrörelse icke nu skulle drivas av statsanstalt, ehuru lagen icke lade hinder i vägen därför, herr Möllers förslag innebar införande av ett system med automatisk försäkring i riksförsäkringsanstalten, så att i sådana fall, där försäkring i enskild försäkringsanstalt ej tecknades, försäkring automatiskt skulle vara gällande i riksförsäkringsanstalten.

Herr *Andersson* i Rasjön hade i sin motion hemställt, att i 11 § av Kungl. Maj:ts förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon beloppet »ett hundra-tjugu tusen kronor» skulle utbytas mot beloppet »sextio tusen kronor».

Herr *Olsson* i Golvvasta hade yrkat sådan ändring i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon, att lagen icke skulle omfatta traktortåg.

Lagförslag om
trafik-
försäkring å
motorfordon
m. m.
(Forts.)

Slutligen hade herrar *Andersson* i Dunker och *Johansson* i Bro hemställt om avslag å propositionen.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på återopade grunder hemställt,

A) att riksdagen, med förklarande att Kungl. Maj:ts förslag ej kunnat av riksdagen i oförändrat skick antagas, måtte för sin del antaga fyra under punkten införda förslag till lagar i nu ifrågavarande ämnen;

B) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville skyndsammast möjligt verkställa utredning, huruvida och i vad mån skyldighet borde stadgas för trafikförsäkringsgivare att ersätta skada, som genom trafik med motorfordon uppkommit vid rena olyckshändelser. samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda:

C) att de i anledning av propositionen väckta motionerna måtte anses besvarade genom utskottets hemställan under A) och B).

Vidkommande utskottets hemställan i dess helhet hade reservationer avgivits

1) av herrar *Norling*, *Fredrik Julin* och *Johansson* i Brånalt, vilka ansett, att utskottets eget yttrande bort vara av den lydelse, reservationen visade. samt att utskottet bort hemställa,

A) att riksdagen måtte, med avslag å förevarande proposition, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om förnyad utredning rörande trafikförsäkringens organisation samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda;

B) att riksdagen — — — — — föranleda;

C) att de — — — — — och B).

2) av herr *Klefbeck* och herr *Lindqvist* i Halmstad, vilka, med instämmande i huvudsak av herr *Olsson* i Mellerud, anfört bland annat:

»Inom utskottet hava vi yrkat bifall i princip till herr Möllers i motionen I: 245 framställda förslag att anordna trafikförsäkringen i riks-försäkringsanstalten enligt det automatiska systemet, så att alla, som ej tecknat försäkring i enskilda anstalter skulle vara automatiskt försäkrade i riks-försäkringsanstalten. Vi hava ock hemställt, att utskottet skulle inhämta yttrande av riks-försäkringsanstalten över herr Möllers motion och en i anledning därav upprättad promemoria, angivande de ändringar i Kungl. Maj:ts förslag, som vi ansett böra vidtagas för genomförande av det automatiska systemet. Denna vår hemställan har utskottet emellertid icke biträtt. Med hänsyn till den avväsande hållning utskottet sålunda intagit mot försäkringens organisation enligt det automatiska systemet, har det icke varit möjligt att få till stånd en sådan granskning av ett i ämnet upprättat lagförslag, däri det automatiska systemet upptagits, att vi ansett oss böra hemställa till riksdagen om förslagets antagande. Under sådana omständigheter och då ett uppskov med frågans lösning skulle medföra allvarliga olägenheter, hava vi funnit oss böra i utskottet rösta för yrkandet om bifall i huvudsak till Kungl. Maj:ts förslag.

I syfte att främja den lösning av organisationen, som vi anse vara den lyckligaste, komma vi emellertid att vid ärendets prövning i kamrarna hemställa om ärendets återförvisning till utskottet.»

Angående sättet för utlåtandets föredragning yttrade

Herr **Åkerman**: Herr talman! I avseende å föredragningen av första lagutskottets utlåtande nr 14 hemställas,

att detsamma må företagas till avgörande punktvis och punkten A på det sätt, att de däri behandlade lagförslagen föredragas vart för sig, förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon, där så erfordras, paragrafvis med promulgationsstadganden, ingress och rubrik sist, varefter, sedan alla lagförslagen blivit genomgångna, utskottets hemställan i punkten A föredrages;

Lagförslag om trafikförsäkring å motorfordon m. m.
(Forts.)

att vid behandlingen av den paragraf, varom först uppstår överläggning, denna må omfatta utlåtandet i dess helhet;

att lagtext ej må behöva uppläsas i vidare mån, än sådant av någon kammarens ledamot begäres; samt

att för den händelse något av lagförslagen kommer att i sin helhet eller i en eller annan del återremitteras, utskottet lämnas öppen rätt att, vid ärendets förnyade behandling, i avseende å de delar, som blivit med eller utan förändring godkända, föreslå sådana jämkningar, som kunna föranledas av ifrågasatta ändringar i återförvisade delar.

Vad herr Åkerman sålunda hemställt bifölls.

Punkten A.

Utskottets förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon.

1 §.

Denna paragraf lydde:

Ägare av motorfordon, som brukas i trafik här i riket, är pliktig att å fordonet taga och vidmakthålla försäkring, som i denna lag sägs (trafikförsäkring).

Innehar någon motorfordon på grund av avbetalningsköp, åligger försäkringsplikten honom, ändå att äganderätten ännu icke å honom övergått.

Herr Klefbeck: Herr talman! Det lagförslag, som nu föreligger, söker ordna en fråga, som för oss litet var är av en mycket stor betydelse. Redan år 1925 skrev riksdagen och begärde förslag i det här ärendet, och sådant förelåg redan vid förra årets riksdag. Det föll då i andra kammaren, huvudsakligen, tror jag, på den grund, att i förslaget icke var beredd möjlighet för riks försäkringsanstalten att från början träda in i verksamheten.

Nu har departementschefen mycket välvilligt upptagit en del av de erinringar, som första lagutskottet gjorde i sitt utlåtande förra året, och vi ha allesamman inom utskottet varit villiga att tacksamt erkänna, att det förslag, som statsrådet detta år förelagt oss, i åtskilliga avseenden är bättre än det vi hade att behandla förra året.

Förslaget avser en försäkring, som bereder personer möjlighet till ersättning på grund av de skador, som de utsätta sig för genom den alltmer tilltagande motortrafiken. Försäkringen är därför anordnad såsom ansvarighetsförsäkring, och den är lagd så, att den skall vara obligatorisk för alla motorfordon. Den har lagts på det sättet därför, att man därigenom skulle bereda allmänheten säkert ekonomiskt skydd mot alla av biltrafiken föranledda skador, och den avser att tillgodose intressen hos två olika parter: dels bilägaren, som skulle få skydd för den ansvarighet, som åvilar honom och som han kommit i genom den av honom bedrivna automobiltrafiken, och dels den skadade, som skulle få rätt till skadestånd, när han råkat ut för en olycka, och kunna vara viss om att verkligen få ut detta skadestånd.

Att nu en dylik försäkring är av behovet påkallad, tror jag vi kunna vara ense om allesammans. Motortrafiken har ju under de senare åren varit stadd i en alldeles förunderligt stark stegring. Antalet registrerade motorfordon

Lagförslag om
trafik-
försäkring å
motorfordon
m. m.
(Forts.)

har nämligen på den lilla korta tiden från den 1 januari 1925 till den 1 oktober 1928 stigit från 84,700 till 175,000, och man beräknar, att antalet motorfordon ganska snart skall vara uppe i 200,000. Vår dagliga erfarenhet säger oss också, att en trafikförsäkring är i högsta grad av behovet påkallad. Vi kunna snart sagt icke slå upp en tidning utan att finna, att där skildras olyckor, för vilka stackars människor varit utsatta på grund av automobiltrafiken. Många gånger bli de endast skadade, men ibland förlora de livet, och den, som då skulle vara ersättningsskyldig, har i många fall varit obemedlad eller nästan obemedlad, så att den skadade eller hans efterlevande icke kunnat få ut någon som helst ersättning i sin nödställda belägenhet. Det synes därför, som om det enda verkliga botemedlet skulle vara en trafikförsäkring, ty därigenom träda *bolagen* in såsom ersättningspliktiga. De efterlevande få nog i alla fall lida; de få dragas med sorgen och smärtsamma förluster, men de bli vid en försäkring åtminstone icke ställda i det läget, att de icke ha möjligheter att försörja sig.

För att försäkringen skall kunna bli av denna effekt har i lagförslaget liksom även i utskottets förslag förutsatts, att den måste vara obligatorisk, ty endast i det fallet förefinnes någon verklig trygghet för den skadelidande eller hans efterlevande. Enligt den statistik vi fått är förhållandet nu, att ett antal av omkring 70,000 motorfordon, eller omkring 40 procent av alla registrerade motorfordon, äro oförsäkrade, och vi förstå vilken risk detta medför.

Men sedan kommer den stora stridsfrågan, och den gäller, huru denna försäkrings organisation skall vara beskaffad. I fråga om den saken äro vi nog alla också ense till en del, nämligen så till vida, att vi önska, att kostnaderna för försäkringen skola såvitt möjligt hållas inom rimliga gränser. Den börda, som den obligatoriska försäkringen lägger på bilägarna, bör vara så litet betungande som möjligt. Så långt äro vi, som sagt, nog ense. Men sedan kommer frågan, huru man skall förverkliga detta syfte, och då ha vi reservanter trots, att det säkrast förverkligas genom att riksförsäkringsanstalten från början får vara med och omhänderhava denna trafikförsäkring. Lagrådet, som granskat förslaget, säger också inledningsvis, att denna utväg »ligger nära till hands». Men Kungl. Maj:ts förslag går icke på den linjen. Jag skall villigt erkänna, att detta förslag i alla fall innebär betydligt ökade utsikter för att försäkringstagare skola erhålla billigare premier och billigare villkor i allmänhet än vad det förra förslaget innebar, ty departementschefen har i årets förslag inarbetat en mängd mycket stränga kontrollbestämmelser, som utan tvivel komma att få en mycket stor betydelse. Men vi reservanter mena, att en ännu säkrare väg att ernå så billiga premier som möjligt är, att riksförsäkringsanstalten får träda in från början, och detta hindrar naturligtvis icke, att dessa kontrollbestämmelser alltid få finnas kvar, oberoende av om riksförsäkringsanstalten är med eller icke. Det kan ju hända, att i det förra fallet kontrollbestämmelserna närmast komma att få betydelse för enskilda bolag, men det kan ha sin mycket stora betydelse att de under alla förhållanden finnas. Jag för min del vill därför icke begära, att dessa kontrollbestämmelser skola strykas, vilket riksdagens beslut än blir i fråga om andra detaljer.

Men det gäller nu för mig att söka visa, så gott jag kan, att premierna verkligen bli billigare, om riksförsäkringsanstalten får vara med. Jag vill då först vädja till erfarenheten, som visar, att *konkurrensen* med en statsanstalt måste driva ned förvaltningskostnaderna även för enskilda företag. Den saken tror jag icke, att jag behöver vidare utveckla. Men sedan har utskottet genom den utredning, som departementschefen tillhandahållit i sin proposition, fått sig tillhanda en ganska utförlig statistik, som synes mig vara mycket belysande. I denna utredning förekommer en hel mängd siffror, av vilka jag

naturligtvis endast skall anföra några få. Vad säga då dessa siffror? Jo, under åren 1918—1925 utgjorde inkomsterna av försäkringsrörelsen i runt tal 24 miljoner kronor, och av dessa inkomster utgingo i utgifter för försäkringar 12 miljoner kronor, i förvaltningskostnader 10 miljoner kronor och i vinst 1,750,000 kronor. Om jag räknar i procent, bli förvaltningskostnaderna 42 procent och vinsten 7 procent. För år 1927 äro förvaltningskostnaderna 37 procent och vinsten 4 procent. Vad kan jag draga för slutsats av dessa siffror? Jo, först och främst är det uppenbart, att hela den kostnad, som kommer under rubriken »vinst», alldeles bortfaller, när riks-försäkringsanstalten går in för försäkringen. Men även förvaltningskostnaderna synas mig bli betydligt lägre för riks-försäkringsanstalten än för de enskilda företagen. Dessa beräknas nämligen vid s. k. automatisk försäkring i riks-försäkringsanstalten till i runt tal 500,000 kronor, vari ingå kostnaderna för arbetet å försäkringsavdelningen och skaderegleringsavdelningen samt lokalkostnader och expenser. Om jag nu mot denna beräknade siffra sätter de enskilda företagens förvaltningskostnader för år 1927, så finner jag, att dessa uppgingo till 2,660,000 kronor.

Lagförslag om trafikförsäkring å motorfordon m. m.
(Forts.)

Nu är jag fullt på det klara med, att jag icke kan ställa dessa båda siffror sida vid sida och säga: »Så stora äro riks-försäkringsanstaltens kostnader och så stora de enskilda företagen», ty det är en del detaljer, som inverka och som jag icke vill trötta kammaren med att påvisa. Men så mycket visa ändå dessa siffror, synes det mig, att jag har full rätt att draga den slutsatsen, att förvaltningskostnaderna skulle i mycket, mycket hög grad kunna nedbringas, om riks-försäkringsanstalten finge hand om den s. k. automatiska försäkringen.

Man har nu häremot invänt, att om det blir s. k. automatisk försäkring — jag kanske i förbigående skulle säga, att när vi tala om automatisk försäkring, så mena vi, att alla sådana bilägare, som icke av egen drift tagit försäkring i enskilda företag, skola automatiskt bli försäkrade i riks-försäkringsanstalten — skulle riks-försäkringsanstalten endast få hand om de allra sämsta och minst eftersträfvansvärda försäkringarna. Men den saken är icke alls så solklar, som man ibland kan tycka, när man icke tänkt sig in i frågan. Ty det upplystes inom utskottet från lantmannahåll, att det just ibland lantmännen var synnerligen vanligt eller åtminstone ofta förekommande, att de icke hade sina fordon försäkrade i enskilda företag, och dessa gamla hyggliga lantmän höra väl utan tvivel till de försäkringstagare, som i allmänhet vålla det allra minsta antalet olyckor, och deras försäkring skulle sålunda icke vara den mest kostbara utan kanske tvärtom.

På grund av dessa beräkningar, som jag i korthet anför, vågar jag hålla före, att det intresse, som jag tror är allmänt, nämligen att vi skola få så billiga premier som möjligt, säkrast tillgodoses, om vi från början få in riks-försäkringsanstalten i denna försäkringsrörelse. För att nu få ett förslag i den riktningen och då vi icke gärna ville, att frågan även i år skulle falla — vi känna vårt ansvar inför alla dessa, som råkat ut för olyckor och icke få något skadestånd — ha vi, naturligtvis med mycket god hjälp, fått inarbetade i lagförslaget just de bestämmelser, som skulle fordras för att riks-försäkringsanstalten skulle från början träda in i försäkringsrörelsen. Men nu visste vi ju, att det icke gärna var tänkbart att få riksdagen att gå med på detta lagförslag endast på grund av vad vi inom utskottet förmått åstadkomma, och därför yrkade vi inom utskottet, att vårt förslag skulle remitteras till riks-försäkringsanstalten, så att vi skulle få ett bestämt yttrande, om riks-försäkringsanstalten ansåg sig både kunna och vara villig att påtaga sig detta uppdrag, och då skulle vi samtidigt försöka att få de av oss föreslagna bestämmelserna så vitt det var möj-

Lagförslag om
trafik-
försäkring å
motorfordon
m. m.
(Forts.)

ligt tillbörligt granskade. Men detta yrkande avslogs inom utskottet, och då har för oss intet annat återstått än att lägga fram vårt förslag till påseende för kammaren och sedan yrka, att förslaget måtte bli återförvisat till utskottet för ny behandling. Härigenom skulle det bli oss möjligt att inhämta yttrande från riks-försäkringsanstalten och sedan, när ärendet kom tillbaka på kammarens bord, skulle vi vara fullständigt oförhindrade att träffa vårt val mellan regeringens förslag och detta av oss utvidgade förslag, genom vilket riks-försäkringsanstalten från början skulle träda in. Vi skulle då kunna dels vara säkra på att kunna få den här försäkringen anordnad på billigast möjliga sätt och dels också vara försäkrade om att detta vårt förslag skulle stå sig inför laggranskningen och vara praktiskt utförbart genom riks-försäkringsanstalten.

Det är på dessa grunder, herr talman, som jag ber att få yrka, att ärendet måtte återremitteras till utskottet för fortsatt behandling.

Herr Anderson, Erik: Herr talman! Som herr Klefbeck redan har nämnt, var den nu föreslagna lagen föremål för riksdagens behandling redan under förra året. Första lagutskottet hemställde då i utlåtandet nr 42, att propositionen icke måtte av riksdagen bifallas, men till utlåtandet anmäldes en reservation med yrkande om bifall till propositionen. Som bekant bifölls lagutskottets avslagsyrkande i andra kammaren, men i denna kammare bifölls reservationen.

Den förnämsta orsaken till lagförslagets fall i andra kammaren var, såsom ju herr Klefbeck i dag framhållit, frågan, huruvida riks-försäkringsanstalten skulle redan från början träda in som försäkringsgivare, antingen ensam eller vid sidan av enskilda bolag. I skrivelse den 14 juni 1928 anbefalldes därefter Kungl. Maj:ts riks-försäkringsanstalten att inkomma med utredning, dels huruvida och under vilka förutsättningar trafikförsäkringsrörelse i enlighet med Kungl. Maj:ts förenämnda proposition till riksdagen kunde bedrivas av riks-försäkringsanstalten, antingen ensam eller vid sidan av enskilda försäkringsbolag, dels ock rörande de förändringar i anstaltens organisation och personalbehov samt den kostnadsökning, som kunde bli erforderliga, därest förstnämnda rörelse skulle bedrivas av anstalten. Vidare har överdirektören och chefen för försäkringsinspektionen blivit tillfrågad om saken. Riks-försäkringsanstaltens svar innebär icke vare sig något tillstyrkande eller avstyrkande i frågan, huruvida anstalten skulle inträda som försäkringsgivare i enlighet med den nämnda lagen, men en av riks-försäkringsanstaltens styrelseledamöter har fullständigt avstyrkt, att riks-försäkringsanstalten skulle inträda som försäkringsgivare.

Det lagförslag, som är framlagt i år, har, vilket också redan omnämnts av herr Klefbeck, i vissa delar tillförsäkrat försäkringstagarna garantier för, dels att premierna icke skola få stiga i höjden och dels att regleringen vid olycksfall eller ansvarsfall skall ske på ett rättvist och fullt tillförlitligt sätt. Vidare ha också i lagen införts stränga bestämmelser därom, att innan en försäkringsanstalt får börja bedriva dylik rörelse, skall den erhålla Kungl. Maj:ts koncession. Jag anser för den skull, att det finnes tillräckliga garantier för att icke försäkringstagarna skola bli utsatta för vare sig den ena eller den andra olägenheten.

Under behandlingen i utskottet har utskottsmajoriteten haft som ögonmärke att göra lagen så enkel och försäkringen så billig och så litet betungande för försäkringstagarna som möjligt, ty vi ha ansett, att det är ändå bättre att nu få en lag, som reglerar dessa fall, vilka så talrikt förekomma ute i landet, än att alldeles sakna en dylik lag. Den rad av i samband med automobiltrafiken stående olyckshändelser, som justitieministern i fjol anförde som skäl för

lagens nödvändighet, har icke sedan dess minskats. Olyckornas antal kommer med all sannolikhet att ökas i samma takt som bilarnas antal stiger. För närvarande ha cirka 60 % av bilägarna försäkring för skada, som vållas tredje man. De återstående 40 % äro alltså oförsäkrade, vilket medför, att personer, som genom deras vållande tillskyndas skador, kunna gå miste om ekonomisk gottgörelse därför, om nämligen vederbörande bilägare äro medellösa, vilket ofta är fallet. Det är emellertid ej endast de, vilka färdas i bil, som äro utsatta för fara, utan också alla övriga, som gående eller åkande befinna sig i lagliga ärenden ute på vägar eller gator.

Då jag alltså, herr talman, anser, att lagen är både rättvis och behövlig, och då jag dessutom tror, att den icke skall bli alltför betungande för biltrafiken, hemställer jag om bifall till 1 § i utskottets förslag.

Herr Norling: Herr talman! Som kammaren finner, har jag jämte tvenne av andra kammarens representanter i utskottet reserverat mig för avslag på den föreliggande kungl. propositionen om trafikförsäkring å motorfordon. Det var helt naturligt med en viss tvekan vi reserverar gingo in för avslagslinjen, ty vi måste ju erkänna, att det är riktigt, när man säger, att det verkligen är av behovet påkallat, att denna viktiga fråga snarast möjligt vinner sin lösning.

Nu ligger emellertid saken till på det sättet, att valet i dag måste träffas mellan de båda alternativen att nu införa ett i väsentliga avseenden icke tillfredsställande system eller också dröja till nästa år, då vi ha möjlighet att få fram ett bättre förslag, på vilket riksdagen då skulle kunna grunda sitt beslut. I ett sådant läge har jag och mina medreserveranter vågat taga det i och för sig ganska allvarliga ansvaret att förorda ett uppskov. Förhållandet är ju det, att behandlingen av detta viktiga ärende på ett egendomligt sätt blivit snedvriden under en nu ganska lång följd av år. Redan 1925 skrev riksdagen och begärde utredning i frågan, men därefter inträffade det egendomliga, att hela saken fick vila från april 1925 till hösten 1927, innan någonting alls gjordes åt densamma. Så kom, som vi minnas, ett regeringsförslag till 1928 års riksdag, och då visade det sig, att den utredning, som riksdagen dock hade skrivit om så tidigt som 1925, på viktiga punkter ännu ej var verkställd. Det visade sig, att den utredning, varpå regeringen i fjol grundade sitt förslag, var ytterst bristfällig, trots den långa tid, som man hade haft på sig för att förbereda ärendet. När så fjolårets regeringsförslag avstyrktes av första lagutskottet och avslogs av andra kammaren, så skedde detta med en motiveering, som bl. a. tog sikte på det förhållandet, att ingen utredning hade verkställts rörande denna försäkringsforms upptagande av riks-försäkringsanstalten eller en annan, för ändamålet inrättad statsanstalt. Det framhölls på tal härom i utskottets yttrande, att när en trafikförsäkring av obligatorisk karaktär stadgas, så måste det vara statens plikt att tillse, att försäkringen göres så billig som möjligt. Utskottet erinrade i detta sammanhang även om 1925 års utskottsutlåtande i samma sak, där det uttalandet hade gjorts, att man borde överväga, huruvida icke riks-försäkringsanstalten kunde och borde bedriva trafikförsäkring.

Man kan således inte säga annat, än att frågan om riks-försäkringsanstaltens engagemang inom denna försäkringsgren är ganska gammal, men ännu har ingen fullt tillfredsställande och fullt klarläggande utredning skett på denna punkt. Man har ständigt försökt att komma förbi själva kärnfrågan, och det har inte varit möjligt att få ett ordentligt besked om, vad man på vederbörligt håll tycker och tänker om denna sak. Visserligen föreligger ju ett ganska omfattande yttrande av riks-försäkringsanstalten, vilket yttrande åberopas och utförligt citeras i den kungl. propositionen, men icke heller detta yttrande ger

Lagförslag om
trafik-
försäkring å
motorfordon
m. m.
(Forts.)

dock klart besked om vad man ville veta. Det betecknades i följ av en ärad talare i denna kammare som ett avgörande hinder mot att antaga lagen, att utredningen var så bristfällig, som den då var. Jag skulle vilja påstå, att detta hinder ännu i viss utsträckning kvarstår. Det är riktigt, att man delvis fått utredning sedan den tiden, men denna utredning är icke tillfredsställande. En del detaljer — och ganska viktiga sådana — lämnas alltjämt obelysta. De ha inte blivit klarlagda. Det borde väl inte vara alldeles omöjligt att verkligen få på riksdagens bord ett förslag, där riks-försäkringsanstalten eller någon annan statsanstalt blivit inkopplad i systemet, så att riksdagen finge tillfälle att ordentligt och grundligt överväga, vilketdera systemet som är att föredraga, ett system med eller ett system utan riks-försäkringsanstalten.

Man har, när det gäller denna sak, olika linjer att välja mellan. Antingen kan man tänka sig en monopolisering av försäkringsverksamheten, eller också finnes ju möjlighet att slå in på den vägen, som har anvisats i herr Möllers motion. Det kan givetvis råda delade meningar om, vilketdera av dessa båda system som är att föredraga, men i varje fall synes försiktigheten kräva, att man grundligt överväger dem båda, innan riksdagen går att fatta det för lång framtid avgörande beslutet i saken. Det är just för att öppna möjligheterna till ett sådant övervägande, som vi reservanter ha yrkat avslag på det nu föreliggande förslaget och i stället hemställt om skrivelse till Kungl. Maj:t i det syfte, som framgår av vår reservation. Om man verkligen vill vinna möjlighet att få fram ett bättre system, så har man enligt vår övertygelse inte någon annan väg att gå än den, som vi förordat, ty det ligger i sakens natur, att man inte kan vinna syftet genom en återremiss, sedan det i utskottet yppat sig allvarliga vanskligheter, när man skulle försöka att i lagförslaget inarbeta de bestämmelser, som skulle vara nödvändiga för att vinna beaktande åt de önskemål, som herr Möller givit uttryck åt i sin motion. I viktiga hänseenden är ju nämligen spørsmålet om statens engagemang, trots allt vad riksdagen och utskottet tid efter annan skrivit om saken, ännu så outrett, att det icke skulle vara förenligt med den ansvarskänsla, som riksdagen givetvis måste hysa, att i det kungl. förslaget nu söka inarbeta dessa bestämmelser.

Man anmärker nu antagligen mot detta resonemang, att det kunde gå an att taga det föreliggande kungl. förslaget sådant det är och sedan inkoppla riks-försäkringsanstalten eller någon annan statsanstalt, när det befinner sig lämpligt och om man en gång i framtiden skulle komma att anse det lämpligt. En formell möjlighet att göra på det sättet har ju öppnats genom formuleringen av § 6 i lagförslaget, men jag skulle vilja beteckna detta såsom rena spegelfäktet. Jag kan icke tänka mig, att det är någon, som på allvar föreställer sig, att, om man nu tar det kungl. förslaget och utelämnar statsanstalten, det sedan eventuellt om något år skulle kunna gå an att inkoppla en statsanstalt. Den enklaste eftertanke måste ju säga oss, att om staten skall engageras, så måste det ske genast från början. Ifall man först för någon tid monopoliserar försäkringen åt de enskilda bolagen, så blir det allt annat än lätt för en statsanstalt att sedermera uppträda som konkurrent på detta område. Många erfarenheter bland annat från socialförsäkringens område visa för övrigt, huru vanskligt det är att lägga om ett försäkringssystem, som hunnit verka under någon tid. Det klokaste är alltså att göra systemet så gott som det kan åstadkommas redan från början. Skulle man nu taga förslaget sådant det föreligger, kan man lika gärna stryka den där punkten i 6 paragraf om en eventuell statsanstalt, ty denna bestämmelse kommer i alla fall att stå där som ett praktiskt taget värdelöst offer åt den princip, man aldrig ämnat ge något annat än denna billiga och värdelösa vördnadsbetygelse.

Herr talman! Med dessa ord har jag velat ange den ståndpunkt, vi reservanter intaga i frågan. Vår mening är kort och gott den, att frågan inte kan

anses fullt mogen för lösning, så länge icke en allsidig och grundlig utredning om statens engagerande som försäkringsgivare företagits. För att tillbättra läggas möjligheten att erhålla en sådan utredning, är det just som vi ansett oss böra följa avslagslinjen. Jag anhåller att få yrka bifall till den av mig med flera vid betänkandet fogade reservationen, vilket ju innebär avslag å Kungl. Maj:ts förslag.

Lagförslag om trafikförsäkring å motorfordon m. m.
(Forts.)

Häri instände herr *Johansson, Johan*, och herr *Sandegård*.

Greve **Spens**: Den ärade förste talaren slutade sitt anförande med att yrka ärendets återremiss till utskottet. Jag skall be att först få yttra mig något i den frågan.

Jag tror för min del inte, att en återremiss skulle tjäna någonting till, och vi hörde av herr Norling, att även han hade samma uppfattning. Utskottsmajoriteten är nog fullt övertygad om, att riksförsäkringsanstalten åtminstone inte för närvarande bör övertaga automobilförsäkringen, inte ens automatiskt. Riksförsäkringsanstalten har ju, som herr Erik Anderson erinrade, så sent som den 1 oktober 1928 avgivit ett särdeles utförligt yttrande i denna fråga, men anstalten har icke definitivt vare sig till- eller avstyrkt förslaget, att anstalten automatiskt skulle övertaga detta slags försäkring. Nu anser jag för min del, att det är ganska olämpligt att genom att ånyo begära riksförsäkringsanstaltens hörande söka framtvunga ett bestämt till- eller avstyrkande från denna. Riksförsäkringsanstalten har nämligen endast anfört de fördelar och olägenheter, vilka enligt dess mening skulle följa, därest den övertog denna försäkring. Jag tycker mig också finna, att man nästan kan läsa mellan raderna i riksförsäkringsanstaltens yttrande, att den för närvarande avböjer att övertaga en sådan försäkring. Om nu emellertid riksdagen skulle besluta återremiss till utskottet och utskottet verkligen möt min förmodan skulle komma att hos Kungl. Maj:it begära, att riksförsäkringsanstalten ånyo skall höras i ärendet, närmast då i anledning av herr Möllers motion, skulle enligt min åsikt föreliggande fråga komma i ett ganska brydsamt läge. Utskottet kan inte fatta sitt beslut om en framställning till Kungl. Maj:it, att riksförsäkringsanstalten skall höras, förrän vid sitt första sammanträde efter påsk. Det dröjer givetvis sedan ännu någon tid, innan riksförsäkringsanstalten hinner avgiva ett yttrande av den invecklade beskaffenhet det här är fråga om. Herr Möllers lagförslag lider ju av mycket stora lagtekniska brister, och skulle riksförsäkringsanstalten anmodas yttra sig även om dessa, skulle den få ett ganska vidlyftigt arbete. Antag nu emellertid, att sedan riksförsäkringsanstaltens yttrande avgivits, utskottet kommer att föreslå riksdagen, att riksförsäkringsanstalten automatiskt skall övertaga automobilförsäkringen och antag vidare, att riksdagen långt fram i maj skulle komma att besluta detta. Då behövs det, för att anstalten skall kunna träda i verksamhet före nästa riksdag, att Kungl. Maj:it under denna riksdag framlägger en proposition om organisation av den nya avdelning av riksförsäkringsanstalten, som erfordras, och vidare fordras, att det anslås medel till rörelsekapital åt riksförsäkringsanstalten, innan premierna hinna inflyta. Sedan så skett, kunna ju premieinkomsterna användas. Jag tror således för min del, att det redan av formella skäl är omöjligt att i år fatta beslut om att riksförsäkringsanstalten skall övertaga denna försäkring.

Herr Klefbeck har ganska länge uppehållit sig vid att tala om behovet av trafikförsäkring. Den saken tror jag, att vi alla i det närmaste äro ense om — alla utskottets ledamöter ha för sin del varit ense därom — så att i den delen behöver man inte anföra vidare argument. Vidare önska nog också alla, att kostnaderna för bilägarna, eller premierna, skola bli så små som möjligt. Nu ha reservanterna fått för sig, att det skulle bli så mycket billigare, om riksför-

Lagförslag om
trafik-
försäkring å
motorfordon
m. m.

(Forts.)

säkringsanstalten från början finge vara med om försäkringen. Jag tror emellertid inte, att så blir förhållandet. Läser man noga både riksförsäkringsanstaltens utlåtande och departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet, får man den uppfattningen, att de privata bolagen komma att ombesörja denna försäkring fullt ut lika billigt som riksförsäkringsanstalten skulle komma att göra, och att de privata bolagen också lämpligare skola kunna sköta försäkringen, därför att de kunna arbeta under mycket lättare former. Även om riksförsäkringsanstalten, såsom man på något håll ansett, skulle bemyndigas att röra sig helt affärsmässigt på detta sitt nya område, kan i alla fall en statsanstalt icke arbeta lika snabbt och billigt som ett privat bolag. De privata bolagen träffa i regel överenskommelser om ersättning för trafikskador som uppstått, men det skulle aldrig riksförsäkringsanstalten kunna göra i på långt när samma omfattning, utan en hel del rättgångar komme säkert att föras, något som naturligtvis också drager kostnader.

Herr Klefbeck anförde åtskilliga siffror ur en statistik, som utarbetats, men det har anmärkts om alla dessa siffror, att de äro i hög grad otillförlitliga. Och då herr Klefbeck yttrade, att riksförsäkringsanstalten nog skulle få en vinst av omkring 7 % på rörelsen, tror jag för min del icke att så bleve fallet. I stället komme denna förmodade vinst helt och hållet att uppslukas av de ökade omkostnader, riksförsäkringsanstalten skulle komma att få vidkännas. Det är icke nog med, att riksförsäkringsanstalten skulle behöva en avsevärd utvidgning, utan riksförsäkringsanstalten skulle även nödgas i ganska vidsträckt mån anlita länsstyrelserna för ändamålet. Länsstyrelserna skulle först hava att lämna riksförsäkringsanstalten uppgift på alla motorfordon, för vilka försäkringsplikt föreligger. Uppgifter härom skulle länsstyrelserna erhålla från sina automobilregister. Sedan skulle hela uppörden av försäkringsavgifterna ske i sammanhang med uppörden av automobilskatten och det gäller inte bara den årliga skatten som betalas i början av varje år, utan därjämte finge länsstyrelserna vid varje registrering av nya motorfordon i samband med upptagande av den automobilskatt, som då påläggas, för riksförsäkringsanstaltens räkning påföra försäkringsavgift för återstående del av löpande kalenderår i samtliga fall, då vid registrering av automobil bevis icke företes, att försäkring tecknats i enskild försäkringsanstalt. Detta skulle komma att medföra ett ganska omfattande arbete, och såvitt jag kan se, finge man säkerligen för att möta denna arbetsbörda inrätta ytterligare en landskanslisttjänst vid varje länsstyrelse, möjligen med undantag för de allra minsta länen, ehuru även i dem arbetsbördan nog är så nära bristningsgränsen, att den knappast tål någon väsentlig ökning, utan att arbetskrafterna måste ökas. Jag tror följaktligen, att förvaltningskostnaderna för en statsanstalt med en dylik försäkringsorganisation icke skulle bli så små som man sökt göra gällande.

Herr Norling har yrkat rent avslag och han har liksom herr Klefbeck framhållit, att en statsanstalt borde bli fördelaktig för försäkringstagarna. Detta har jag delvis redan bemött, men jag skall tillägga några ord ytterligare om de dåliga risker, som riksförsäkringsanstalten skulle få övertaga. Det är väl tämligen givet, att då riksförsäkringsanstalten skall automatiskt övertaga till försäkring de bilar, som inte äro försäkrade i privata bolag, är riksförsäkringsanstalten tvungen att övertaga alla försäkringar, för vilka premier icke ordentligt betalas i de privata bolagen eller som dessa bolag även eljest på grund av försäkringarnas riskfylldhet icke vill hava. Dessa försäkringar skulle automatiskt övergå till riksförsäkringsanstalten, och det är givet, att härigenom komme att uppstå ganska stora förluster för riksförsäkringsanstalten. Jag är övertygad om riktigheten av den mening, jag nyss anförde, att de privata bolagen på ett fullt ut lika billigt och på mera lämpligt sätt än riksförsäkringsanstalten kunna omhänderhava denna försäkringsrörelse. Samma åsikt har också över-

direktör Laurin uttalat för utskottet. Och såsom ordförande i försäkringsinspektionen är han naturligtvis därvidlag en mycket stor auktoritet.

Det är också alldeles givet, att om riksförsäkringsanstalten, såsom även ifrågasatts, skulle komma att driva annan automobilförsäkring än blott och bart ansvarighetsförsäkring, skulle den behöva i ännu högre grad öka sin personal. Den skulle därigenom till stor del förlora sin karaktär av social anstalt, som den för närvarande har, och skulle bli ett affärsdrivande och mycket riskfyllt verk. Jag tror, att man skall akta sig ganska noga och se sig väl för, innan man beslutar sig för en sådan ordning.

Herr talman! På grund av vad jag nu anfört, skall jag be att få avstyrka återremiss och yrka bifall till 1 § i utskottets förslag till lag om trafikförsäkring a motorfordon.

Herr Möller: Herr talman! Jag erkänner, att då jag tar till orda här, sker det inte med någon vidare optimism. Inte därför att jag inte anser, att reservanterna, vare sig de nu gå på återremiss eller på avslag i frågan, ha rätt, utan helt enkelt därför, att jag är tämligen säker på, att man, åtminstone väsentligen, kommer att marschera upp efter partilinjer i denna sak.

När greve Spens påstår, att en försäkring, varigenom man överlämnar åt enskilda att åstadkomma så att säga ett enskilt monopol på trafikförsäkringen, måste komma att bli lika billig, som om riksförsäkringsanstalten här deltoge i försäkringsverksamheten, måste jag fråga efter åtminstone något försök till bevisning. Om riksförsäkringsanstalten, såsom undertecknad föreslagit i motionen och som vissa reservanter i utskottet önska, får rätt att automatiskt övertaga vissa försäkringar, innebär detta ju framför allt, att riksförsäkringsanstalten inte behöver åsamka sin förvaltning några anskaffningskostnader. Om jag ser på administrationskostnaderna hos de enskilda företagen, så uppgår den lägsta siffran, jag kunnat upptäcka eller den, som herr justitieministern anfört i propositionen, till 37 % på premierna. Jag tycker, att bara den siffran i och för sig vittnar om, att det måste vara ett radikalt fel i administrationssystemet för denna försäkring. Om man tager ett genomsnitt, som också gjorts i beräkningen uti en till propositionen fogad promemoria, kommer man upp till 42 % i administrationskostnader för tiden 1918—1926. Tager jag ett sådant år som 1926, uppgår förvaltningskostnaderna på en premieinkomst av 5,800,000 kronor till 2,200,000 kronor under det året. Jag skulle känna mig generad över att försvara ett system, som leder till sådana förvaltningskostnader. Om nu riksförsäkringsanstalten kommer med, slipper den, som sagt, alla anskaffningskostnader. Jag förmodar nämligen, att anskaffningskostnaderna utgöra en mycket väsentlig del av dessa förvaltningskostnader. Vad blir då följden? Jo, då måste de enskilda bolagen följa med. Det innebär, att ensamt tillvaron av en statsanstalt, i vilken försäkring automatiskt kan ske, måste komma att medföra en allmän sänkning av premierna för detta slag av automobilförsäkring. I annat fall komma inte de enskilda bolagen att kunna konkurrera med riksförsäkringsanstalten. Det är riktigt, att de enskilda företagen ha ett övertag därigenom, att de få meddela stöld-, brand- och vagnskadeförsäkring och sådana försäkringsformer. Det övertaget tycker jag borde kunna elimineras på det sätt, att åtminstone vagnskadeförsäkring också finge tagas i riksförsäkringsanstalten. Detta övertag är emellertid i varje fall inte tillräckligt för att de enskilda bolagen skola kunna så att säga maskera sina högre premier på bilförsäkringen genom att lägga in dem i de andra försäkringsformerna. Jag kan inte förstå annat, att liksom man enligt motionen skulle automatiskt försäkra dessa bilar i riksförsäkringsanstalten eller i annan statsanstalt — gärna för mig — skulle en sådan inkoppling av en statsanstalt också automatiskt komma att medföra en allmän sänkning av premierna

Lagförslag om trafikförsäkring a motorfordon m. m.
(Forts.)

Lagförslag om
trafik-
försäkring å
motorfordon
m. m.
(Forts.)

för trafikförsäkringen. Det är för mig ett alldeles avgörande skäl att förorda, att staten skall träda in.

Sedan kan jag ju gott säga, att jag har ett principiellt skäl också. Jag betraktar det som fullkomligt principvidrigt, att staten genomför en tvångsförsäkring, utan att ställa något medel till förfogande, varigenom de tvångsförsäkrade så att säga tagas om hand av staten, utan i stället tvingar varje medborgare, som äger en bil, att försäkra sig hos enskilda bolag. Jag tycker, att denna tankegång är mycket besynnerlig. Jag vet dock, att den inte spelar någon roll i denna kammare, ty här har man sina intressen förankrade hos eller i varje fall sina synpunkter stända till förmån för de enskilda intressena.

Nu tager jag för givet, att om denna försäkringsform varit i gång en tid och staten har sagt till de enskilda intressena: »bilda ett bolag, så tvinga vi varje bilägare att försäkra sig hos er», kan detta i längden knappast leda till något annat resultat än att varje bolag, som bedriver trafikförsäkring, söker åstadkomma en monopolanstalt i någon form för sig på detta område, bland annat därför att bolagen då själva slippa anskaffningskostnaderna. Det blir ju därigenom på sitt sätt alldeles onödigt även för de enskilda att vidkännas några anskaffningskostnader, ty om de sammansluta sig till monopolbolag för trafikförsäkring, skickar staten på dem alla människor, som äga en bil, och därmed är den saken klar. Jag medger, att detta utan tvivel är en utväg att sänka premierna. Men nog är det väl en ganska osympatisk tanke, att staten skall genomföra en lagstiftning, som direkt inbjuder de enskilda försäkringsgivarna till att bilda ett monopolföretag, till vilket staten då enligt denna lag skickar varenda bilägare i detta land. Jag kan inte inse annat än att detta blir utvecklingsgången, därför att jag inte tror, att dessa enskilda försäkringsgivare äro blottade på vanligt ekonomiskt sunt förnuft, och de måste säga sig, att denna anordning är förmånligare för dem själva.

Nu lugnar man oss på denna punkt med försäkringsinspektionen. Jag har den största vördnad för försäkringsinspektionen, men så länge det finns konkurrens om försäkringstagarna, och så länge följaktligen bolagen måste räkna med anskaffningskostnader, lär man inte kunna inbilla oss, att försäkringsinspektionen kommer att föreskriva vilka provisioner bolagen få ta på försäkringarna. Man lär inte kunna inbilla oss, att försäkringsinspektionen kommer att föreskriva direktörslönerna. Det är nämligen på det viset, att då man vill undvika höga utdelningar, har man all möjlighet i den enskilda försäkringsverksamheten att ändå få den inkomst för sina pengar, man tycker, att man är berättigad till. Om alla de möjligheter begagnas, som stå till buds för att åt enskilda personer i alla fall åstadkomma verkligt stora inkomster på denna försäkringsrörelse, torde försäkringsinspektionen få ganska svårt att med maktspråk göra sig gällande. Inte lär försäkringsinspektionen kunna säga, att om ett sådant bolag avlönar en direktör med en lön av. låt oss säga, 60,000 kronor om året, i stället ett belopp av 25,000 kronor är lagom eller att ett belopp av 20,000 kronor är lagom, eller, låt mig säga, att den lön, som överdirektören i försäkringsinspektionen åtnjuter, är lagom som lön för direktören i ett sådant företag. Det blir därför ganska besvärligt för försäkringsinspektionen att här ingripa. Och om man förser sig med några stycken direktörer i bolagen, kan detta ha mycket betydande inflytande på premiesättningen i företaget.

Det är sådana synpunkter, som gjort, att jag för min del tycker, att då man vid denna riksdag med all säkerhet inte kan åstadkomma någon förändring i den riktning, jag motionsvis föreslagit, hela frågan borde falla. Jag tycker, att det är ett ganska oximligt anspråk, när man uppställer krav på, att riksdagen skall medverka till en lagstiftning, vilken som sagt, skickar varje bilägare till enskilda företag av ena eller andra slaget. Det är för mig helt prin-

cipvidrigt, och dessutom tror jag, att det även i andra avseenden är olämpligt, framför allt med hänsyn till försäkringstagarna. Det har sagts och säges även i propositionen, och jag skulle tro även i utskottets utlåtande, att om staten genomför en tvångsförsäkring, är den pliktig att tillse att premierna hållas så låga som möjligt. Ja, det är en mycket vacker läpparnas bekännelse, ty i varje fall förklarar man uttryckligen, att man inte vill tillgripa just de medel, som säkrast leda till att premierna skulle bli så låga, som försäkringen överhuvud kan medgiva. Jag fäster inte så stort avseende vid riks-försäkringsanstaltens egna siffror på vad förvaltningskostnaderna skulle komma att utgöra. Anstalten har antagit, att de skulle komma att stanna vid 10 %. Låt mig säga, att detta är en underskattning, och att dessa kostnader i stället bleve 15 %, så betyder det dock, om jag lägger ned 15 % i förvaltningskostnader i rörelsen, en sänkning av 1927 års siffror med över 20 % på förvaltningskostnaderna, det vill säga en besparing, som i detta fall uppgår till åtminstone någon miljon kronor, ingalunda något belopp att förakta.

Jag medger, att jag själv är rätt tveksam om vilken av reservationerna jag skall ansluta mig till. Jag skulle naturligtvis anse återremiss vara det bästa, om det finnes den ringaste utsikt till, att återremissyrkandet kunde segra. Men jag står bestämt på den ståndpunkten, att om återremiss nu inte går, är det bättre att även i år, liksom i fjol skedde, avslå förslaget. Riksdagen borde i en sådan sak — detta rör ju inte första kammaren, därför att den biföll ju förslaget i fjol — visa den fasta vilja, som tvingar vilken regering som än sitter att på den här punkten respektera denna dess vilja och således sörja för, att en statsanstalt blir inkopplad i systemet.

Jag kommer sålunda att för min del medverka till en återremiss, men jag anser, att man bör avslå förslaget, därest icke återremissyrkandet i kammaren kan vinna något mera allmänt gehör, så att det kan finnas utsikter för att det skulle kunna segra. Och jag tror, att ett avslag vore riktigt ur många synpunkter. Ingen kan mera än jag behjärta själva behovet av den försäkring, varom förslag nu föreligger. Men man behandlar faktiskt oss, som äro anhängare av förslaget, att staten här skulle inkopplas, nästan som barn. Man tröstar oss med, att man skrivit en lag, som möjliggör, att staten *sedan* kan träda in. Först stiftar man en lag, varigenom alla bilar tvångsförsäkras och ägarna alltså tvångsvis skickas till de enskilda försäkringsanstalterna. Sedan säger man: »Då vi om två år ha sett till, att alla bilägare äro försäkrade i enskilda anstalter, kunna vi möjligen tänka på att släppa in staten i systemet. Sådant innebär ju ett försök att leka med anhängarna av min linje. I varje fall är det fullständigt orimligt att då man inte vill låta staten komma med nu göra det senare, sedan man ordnat saken på detta enligt min mening fullständigt felaktiga vis.

I detta anförande instämde herrar *Björck, Norman, Björnsson, Sandén, Östergren* och *Larsén*.

Herr statsrådet **Bissmark**: Herr talman! Då denna fråga föll vid förra årets riksdag, berodde detta inte därpå, att andra kammaren uttalat sig för, att det skulle ske ett statsingripande på detta område, utan det berodde på, att man ville ha en utredning härom. Denna utredning föreligger nu, och trots vad herr Norling yttrade, måste jag säga, att den är ganska fullständig. Riksförsäkringsanstalten har framhållit skälen för och emot och har — det kan man ju förstå — sagt, att den lojalt ställer sig till förfogande för genomförande av det alternativ, vilket det än blir, som riksdagen beslutar sig för. Det är inte på grund av ofullständighet i riks-försäkringsanstaltens utredning, som dess yttrande måste tolkas på sätt lagrådet gör, då lagrådet säger: »Riksförsäk-

Lagförslag om
trafik-
försäkring å
motorfordon
m. m.
Forts.)

ringsanstalten har emellertid i sitt utlåtande utvecklat, att på grund av den ifrågavarande försäkringens särskilda karaktär praktiska svårigheter möta mot anstaltens deltagande i försäkringen.» Detta är alltså den slutsats, som lagrådet dragit av de skäl mot riksförsäkringsanstaltens deltagande i försäkringen, som anstalten anfört.

Om man då går närmare in på de skäl, som tala emot riksförsäkringsanstaltens deltagande, skall jag först lämna åsido monopolförslaget, det vill säga förslaget, att staten skulle övertaga hela denna rörelse. Detta är uppenbart omöjligt från praktisk synpunkt, då det skulle tvinga bilägare, som ha olika slags försäkringar, att vända sig till olika bolag. De intressekonflikter, som därigenom skulle uppstå mellan de olika bolagen och riksförsäkringsanstalten i följd av deras olika ansvarighet, skulle komma att bli så svåra att lösa, att det fullständigt komme att trassla till förhållandena. Däremot kan man naturligtvis diskutera den linje, som herr Möller går in för i sin motion och som riksförsäkringsanstalten själv synes anse vara den rimligaste, om något i den riktningen skall göras. Se vi då efter, hur riksförsäkringsanstalten har resonerat, så finna vi, att den först gör en beräkning över kostnaderna och slutar med att beräkna, att anstalten skulle få försäkra ungefär 70.000 bilar, det vill säga hela det antal, som nu är oförsäkrat. Riksförsäkringsanstalten skulle inte ha någon anskaffningsorganisation utan skulle endast automatiskt uppsaga vad som inte försäkrades på andra håll. Anstalten räknar med, att kostnaden för de nya tjänstemännen och ombud vid skaderegleringar o. s. v. skulle uppgå till 500,000 kronor, om man beräknar nu nämnda försäkringsstock. Det är på denna punkt jag funnit en avgjord brist föreligga. Här beräknas, att riksförsäkringsanstalten skulle få till försäkring mottaga alla bilar, som nu äro oförsäkrade, och detta utan att ha någon anskaffningsagentur. Hur är det möjligt att räkna så? Såvitt min erfarenhet säger mig, äro försäkringsagenter i allmänhet ganska svåra att emotstå, även om man inte är skyldig att taga någon försäkring. Men om man skulle vara *skyldig* att taga en försäkring av visst slag, då fruktar jag, att de för den stora majoriteten av inbyggare här i landet skulle bli fullständigt oemotståndliga. Då skulle staten inte göra något för att få dessa försäkringar, men alla de enskilda bolagens agenter skulle släppas lösa för att söka få försäkringar av den i lag stadgade arten. Vad bleve resultatet? Jo, riksförsäkringsanstalten finge naturligtvis ingalunda dessa beräknade 70.000 bilar till försäkring, utan den komme att få ett betydligt lägre antal — man kan därvidlag nästan tänka sig ett så lågt antal som helst. Men säkerligen skulle riksförsäkringsanstalten komma att få försäkra alla dem, som inte betala eller inte kunna betala sina premier, och vidare finge anstalten kanske en del andra försäkringstagare, som av principiella skäl hellre vända sig till en statsanstalt. Hurudan blir då statens ställning, om den skall uppträda och reglera premierna? Vi få antagligen ett statsföretag, som visar att dess kostnader bli i förhållande till försäkringsstocken betydligt större än de enskilda bolagens motsvarande kostnader. Hur skulle en statsanstalt då kunna pressa ned premierna för de enskilda bolagen? Det förefaller, som om detta skulle vara en mycket svag utgångspunkt för den ifrågasatta åtgärden. Just genom att staten deltar i försäkringsrörelsen och, som jag föreställer mig, misslyckas, får staten en oerhört svag ställning. Naturligtvis vore konsekvensen, om man skulle gå in för statlig verksamhet, att man skulle släppa all kontroll över de privata bolagens premier, därför att om staten själv konkurrerar och sätter premierna för sina försäkringar så låga som möjligt, har den ju ingen anledning att hålla nere premierna för konkurrerande bolag. Tvärtom vore det ju till statens fördel, att dessa hölle sina premier höga, så att statens försäkringsstock på det sättet ökades. Detta är alltså den första huvudinvändning, jag vill göra mot det resonemang, som förts från olika

håll, nämligen att beräkningarna av riksförsäkringsanstaltens försäkringsstock äro för höga och att i följd därav kostnadsberäkningarna äro i hög grad otillförlitliga.

Men de äro otillförlitliga även på en annan grund. Riksförsäkringsanstalten har icke haft någon erfarenhet av vad skaderegleringarna komma att medföra för kostnader. Det är endast de enskilda bolagen, som ha erfarenhet om dem, och det är de kostnaderna, som gå upp till så höga belopp, att bolagens omkostnadssiffror svälla ut.

Nu vill jag emellertid framhålla, vilken ställning riksförsäkringsanstalten enligt herr Möllers förslag skulle ha i förhållande till de enskilda bolagen. De enskilda bolagen ha, utom denna ansvarighetsförsäkring, brandförsäkring, vagnskade- och stöldförsäkring för bilar. Det tages i en försäkring. Kostnaderna för en sådan fullständig försäkring av en bil gå till närmare 300 kronor, under det att en vanlig ansvarighetsförsäkring av en vanlig personbil på 4,000 kronors värde kostar 85 kronor. Då kunna bolagen slå ut sina kostnader för varje bil, som försäkras, på de olika försäkringsgrenarna, och de kunna betrakta ansvarighetsförsäkringen som en bigren till den övriga försäkringsrörelsen. Staten skulle däremot driva *endast* denna ansvarighetsförsäkring och nödgas bekosta denna med hela skaderegleringskostnaden, som ju icke alltid blir billigare än vid en mera omfattande försäkring.

Nu vore detta förslag möjligen oundvikligt, om, som herr Möller säger, vi hade utlämnat de enskilda på nåd och onåd till de enskilda bolagen utan *något* försök att skydda dem — det var väl innebörden av de starka ord han använde här — men om herr Möller läst igenom propositionen ordentligt, skulle han ha funnit, att vi vidtagit en mängd åtgärder för att skydda de enskilda bilägarna. Jag vill först och främst påpeka, att det uttryckligen i propositionen sagts, att några konkurrenskostnader inte få räknas med bland bolagens omkostnader och inte heller några höga anskaffningskostnader, utan dessa senare måste hållas inom skäligen gränser. Vidare är det sagt ifrån, att premierna inte få bestämmas högre än att de täcka omkostnaderna — alltså klämda ned på detta sätt — plus en skälig vinst. Det är en ganska kraftig tumskruv, som staten här fått i sin hand gentemot de enskilda försäkringsbolagen.

Vidare vill jag, när man här talar om monopol, erinra om att vi ha våra ömsesidighetsbolag, som ju äro fullt fria från alla tariffavtal, och vi ha möjligheten att bilda nya ömsesidighetsbolag. Jag vill särskilt erinra om denna möjlighet då jag här bland reservanterna ser företrädare för lantmännen, som yrka på att man skall upptaga en statlig försäkringsverksamhet, och detta av större omfattning än vare sig herr Möller eller riksförsäkringsanstalten tänkt sig, d. v. s. att man skulle taga upp en fullständig statsdrift på detta försäkringsområde med både stöld- och brandförsäkring och all annan därmed sammanhängande försäkring. Jag tror emellertid inte jag misstar mig, om jag gissar, att detta bottnar i en viss motvilja emot försäkring överhuvud taget. Man anser, att för lantmännen, som använda sina bilar i ringa utsträckning, blir denna försäkring rätt betungande. De köra sina bilar själva och äro säkra på att de äro försiktiga och icke ådraga sig några risker, och därför vilja de icke dragas in i ett försäkringstvång, som ålägger dem en viss kontant uppföring. I varje fall har den uppfattningen ju kommit till uttryck i ett par motioner, som väckts i andra kammaren. Då får jag säga, att detta resonemang är inte hållbart. Det är nämligen så enligt ansvarighetslagen, att även den allra försiktigaste person kan bli utsatt för skadeståndskrav, om han kör bil eller om han låter sin bil köras av annan. Det är ju nämligen så, att det skall visserligen principiellt föreligga vållande å bilförarens sida, men det skall utvisas, att *icke* vållande föreligger; bevisskyldigheten är omkastad, så att även den försiktigaste människa blir dömd att betala, om det icke utrönes att han

Lagförslag om
trafik-
försäkring å
motorfordon
m. m.
(Forts.)

varit försiktig. Här kan på detta sätt en enskild bilägare, som inte har någon större förmögenhet men äger sitt lilla hemman gravationsfritt, förlora detta i ett enda slag, utan att han gjort sig skyldig till minsta vårdslöshet. Jag tror, att det finns ett moraliskt försäkringstvång redan nu, av den innebörd att var och en som har en bil och icke är så förmögen, att han kan tåla vilka förluster som helst, av sin ansvarskänsla bör tvingas att ha sin bil försäkrad. Det är samma tvång som numera anses föreligga i fråga om brandförsäkring. Därvidlag finns intet lagligt tvång, men det föreligger ett faktiskt tvång.

Jag har förut angivit huvudskälen till att jag icke nu kunnat gå in för inrättandet av en statlig verksamhet. Jag tror, att en statlig försäkringsanstalts upptagande av en dylik verksamhet skulle visa sig olycksbringande. Vi skulle där få ett sorgebarn, som endast vållade bekymmer. Däremot ha vi med de föreslagna bestämmelserna en stark hand över försäkringsväsendet, varigenom vi kunna utestänga alla osunda utväxter på omkostnadsområdet, och jag vill säga herr Möller, att även de omtalade direktörslönerna kunna mycket väl ingå i den kontroll, som där utövas. Man kan mycket väl säga: »Detta är alldeles för stora omkostnader.» För övrigt är det inte meningen, att premierna skulle bestämmas för varje enskilt bolag, utan det skall ske genom en generell uppskattning av vad omkostnaderna böra gå till. Det är således ingalunda bara en kontroll på papperet, som här är avsedd, utan en verkligt sträng kontroll, och jag tror, att försäkringsinspektionen, som läser Kungl. Maj:ts proposition, skall fatta de direktiv, som ligga i de bestämda uttalandena i den.

Jag tror inte, att jag nu har någon anledning att ytterligare uppehålla kammaren. Här har ju i det föregående berörts en hel del frågor, och jag tror därför att jag kan inskränka mig till det nu sagda och hoppas, att kammaren liksom förra året biträder Kungl. Maj:ts proposition.

De ändringar som äro föreslagna av utskottet har jag icke något att erinra mot. Beträffande höjningen av maximum från 60,000 till 120,000 skulle jag dock gärna ha sett, att regeringsförslaget godtagits. Det skulle enligt av mig inhämtade upplysningar medföra en höjning av premien med ungefär en procent. Enligt erbjudanden från återförsäkringsbolag skulle dessa nämligen för sin del kunna återförsäkra den ökade risken för en procent av premiesumman. Det skulle för en vanlig bil göra 85 öre om året. Det är visserligen sant, att dessa katastroffall förekomma ytterligt sällan, men man kan ju inte säga annat än att det är möjligt, att de kunna förekomma, och då skulle möjligen denna ökning av en procent på premien vara mer än väl motiverad, ty man skulle då slippa tillgripa reduktioner.

Herr Möller: Jag kan efter detta fatta mig mycket kort.

Jag har visst observerat de bestämmelser, som finnas beträffande försäkringsinspektionens uppgift rörande kontrollen över premiesättningarna, men när det särskilt understrykes, att inga konkurrenskostnader få räknas in, måste man genmäla, att det kan väl inte vara någon svårighet för bolagen att faktiskt lägga in i anskaffningskostnaderna även en viss del av konkurrenskostnaderna. Frågan om vilka provisioner man ger, hur pass energiska agenter man skaffar sig och vilken uppmuntran man ger dem, innebär sådana möjligheter, att det knappast blir görligt för försäkringsinspektionen att i de enskilda fallen kunna ingripa. När sedan själva premiesättningen skall ske efter en mera allmän och generell beräkning, måste den ju grundas bland annat därpå, att man icke alltför många granskar, hur de enskilda bolagen sköta sig. Att de icke få överflytta kostnader för andra försäkringar på trafikförsäkringen eller föra över inkomster, som höra till trafikförsäkringen, på annat håll, är ju i och för sig fullkomligt självklart, såvitt jag förstår. Att en sådan kontroll icke var föreslagen i fjöl, var ju en av de stora bristerna i det förslag, som då förelåg, men att den skulle

vara en så stor förtjänst hos detta års förslag, att den skulle uppväga alla de anmärkningar, som jag tillåtit mig framställa, kan jag omöjliggen förstå. Det är efter min och jag tror all erfarenhet faktiskt omöjligt för en statlig inspektion — den må vara hur samvetsgrann som helst — att ingripa även emot ganska allvarliga missbruk av bolagens premieinkomster, då det gäller löner och sådana ting.

Vad sedan gäller frågan om att riksförsäkringsanstalten endast skulle få försäkra dem, som icke betala sina premier, så kommer väl ändå systemet att verka på det viset, att en person, som inte betalar sina premier, heller inte har försäkrat sin bil. Det kan väl inte beviljas annat än en viss respittid, inom vilken premierna skola vara betalda. Har vederbörande inte betalt dem inom viss tid, hotas han ju av ganska stränga straff, om han överhuvud taget kör bil. Han åtar sig följaktligen en ganska stor risk. Det är klart, att bland bilägarna kommer det också att finnas personer, som bli insolventa, om de inte äro det, och alla möjliga livets tillfälligheter drabba också bilägarna, men att deras natur skulle vara sådan, att så fort någon av dem får dålig ekonomi, upphör han att vara försäkrad i den enskilda försäkringsanstalten och övergår till riksförsäkringsanstalten, där man efter herr statsrådets uttalanden inte tycks behöva betala några premier, det förefaller mig knappast möjligt. Det är klart, att det finns en risk — det bestrider jag ingalunda — men att den skulle vara så stor, att riksförsäkringsanstalten icke skulle få praktiskt taget några andra försäkringar, tror jag är en oerhörd överdrift. Redan det, att ägaren av en bil, så fort den skall registreras, så att säga blir hänvisad till riksförsäkringsanstalten, om den inte dessförinnan är försäkrad, utgör, så vitt jag kan förstå, en viss garanti för att riksförsäkringsanstalten får en ganska stor stock av bilförsäkringar. Även om riksförsäkringsanstaltens egen beräkning, att den skulle få försäkra alla, som nu äro oförsäkrade, naturligtvis inte är hållbar, så betyder ju inte detta, att man tvärtom skall gå till en alldeles motsatt överdrift och reducera det antal bilägare, som skulle vända sig till riksförsäkringsanstalten, till sådana, vilka, som sagt, inte betala sina premier.

Vad agenterna beträffar, så förmodar jag, att människorna hålla så pass bra reda på en försäkring av denna beskaffenhet, att de åtminstone veta var den är billigast, och om det då är så, att riksförsäkringsanstalten eventuellt är något billigare än de enskilda, just därför att den inte behöver hålla sig med agenter, lär väl den svenske bondens naturliga ekonomiska sinne taga sig det uttrycket, att han inte så lätt låter övertala sig. Jag tror uppriktigt sagt, att när man argumenterar med dessa ting, målar man hin på väggen för att kunna piska honom, därför att man ser sig ingen annan utväg att kunna argumentera emot att staten inkopplas i detta system. Herr justitieministern tar överhuvud taget inte upp principfrågan, om det är rimligt, att staten inför en tvångsförsäkring utan att ställa en anstalt till försäkringstagarnas förfogande på något sätt.

Herr statsrådet **Bismark**: Jag vill endast gentemot herr Möller säga, att jag anser det fullständigt uteslutet, att om riksförsäkringsanstalten ginge in för en viss premie efter sina beräkningar inte de enskilda försäkringsanstalterna skulle sätta precis samma premie från början. Det kunna de göra just därför att de ha sin övriga verksamhet, som medför, att de kunna frigöra sig från dessa höga anskaffningskostnader, och det är meningen, att försäkringsinspektionen skall se till, att de frigöra sig från dem. De komma att bli likställda med statsanstalten därvidlag. Det är endast fråga om i vilken omfattning de kunna få anslutning, och det är i detta avseende, de ha ett betydligt försteg framför riksförsäkringsanstalten, dels genom att de erbjuda alla möjliga försäkringar och dels genom att de ha sina agenter, som anskaffa försäkringar.

Lagförslag om
trafik-
försäkring å
motorfordon
m. m.
(Forts.)

Herr **Möller**: Jag vill bara för kammaren påpeka, att det är två ting som skola hända i fråga om denna märkvärdiga försäkring. Det ena är, att bolagen skola avstå från sina anskaffningskostnader, det andra, att de komma att utsända tusentals fullkomligt oemotståndliga agenter. Jag förstår upprigtigt sagt inte, hur det skall bli möjligt att *både* hålla dessa massor av agenter *och* avskaffa sina anskaffningskostnader. Om bolagen vilja ha agenter, som äro av den oemotståndliga kraft, som justitieministern i ett föregående anförande nämnde, då få de nog betala dem, vilket innebär, att bolagen få anskaffningskostnader, som icke äro låga.

Herr statsrådet **Bismark**: Herr Möller tycks helt och hållet förbise vad jag sagt, att bolagen ha andra grenar av sin verksamhet, där premierna äro ungefär 2 å 3 gånger så höga som inom denna försäkringsgren och att deras **kostnader** därför kunna fördelas. Och med min kännedom om enskild verksamhet vill jag säga, att i varje fall komma bolagen aldrig att med sina premier gå över dem, som statens anstalt sätter, om de anse ansvarighetsförsäkringen nödvändig för deras försäkringsrörelse i dess helhet.

Herr **Anderson, Erik**: Herr Möller framhöll i sitt första anförande, att det ej finnes bevis för att de enskilda bolagen skulle vara i stånd att lämna billigare eller ens samma premier som riksförsäkringsanstalten. Det är alldeles riktigt, att man måste erkänna, att det går inte för närvarande att lämna något bevis för att vare sig staten eller ett enskilt bolag skulle kunna lämna billigare premier, då man fullkomligt saknar statistik på detta område. Emellertid vill jag peka på en sak. Man har här under debatten framhållit en större post av omkostnader, nämligen anskaffningskostnaderna, men jag skulle vilja framhålla, att den största omkostnadsposten för de bolag, som nu meddela försäkring, är kostnaderna för regleringen av skadefallen. Det är nämligen så, att reglering av dessa skadefall inte får ske, utan att ombud från vederbörande bolag besöker platsen, där skadan inträffat, och dels tar del av polisprotokollen, dels gör sig noga underrättad om hur olycksfallet eller skadefallet tillgått. Dessa personer äro tränade och snabba i uppfattningen, och i de flesta av fallen regleras saken på frivillig väg, men i ett och annat fall, där saken kan vara invecklad och det kan vara svårt att avgöra, vem som har den egentliga skulden, måste ärendet hänskjutas till prövning inför domstol. Om nu staten skulle inträda som försäkringsgivare, blir det nog annorlunda. Då måste en tjänsteman utsändas. Jag utgår ifrån att han är praktisk och bra på allt sätt, men när han kommer och får se på förhållandena, som de äro, fruktar jag, att han inte vågar göra en frivillig reglering, utan saken får i de flesta fall hänskjutas till domstol. Vid dessa domstolsförhandlingar blir det försäkringsbolagets uppgift att svara för den, som råkat ut för olycksfallet — själv har han inte med saken att göra — och då måste vi tänka på vilken oerhörd apparat det fordras, att ha folk som svarar inför olika domstolar över hela landet och som dessutom träffar frivilliga uppgörelser. Vidare blir det tidsutdräkt för försäkringstagaren, som skall ha ersättning. När regleringen, som hittills, sker snabbt, får han sin ersättning genast, och det är många som behöva penningarna omedelbart, men skall saken hänskjutas till häradsrätten och så kanske gå från häradsrätten till hovrätten, kunna vederbörande få vänta månader och år på den lilla ersättning de få. Jag anser därför, att redan från den synpunkten skulle det vara till nackdel, om vi skulle utesluta de enskilda bolagen och alltför mycket lita till en statsanstalt.

Emellertid vill jag understryka, att utskottsmajoriteten icke uteslutit möjligheten för staten att inträda som försäkringsgivare, utan skulle det visa sig behöfligt, därför att bolagen inte sköta sin uppgift på ett tillfredsställande

sätt, har staten enligt lagförslaget möjlighet att inträda såsom försäkrings-givare.

Nu har det även framställts dels ett yrkande på återremiss — jag vet inte, om det kvarstår något yrkande därom — och dels ett yrkande på att hela saken skulle förfalla och bli föremål för ny behandling. Jag vill emot återremissyrkandet framhålla, att riksdagens tid är knapp, och jag sätter starkt i fråga, huruvida det skall bli möjligt för utskottet att gå in på en ny behandling av frågan. Ty blir det återremiss, skall riksförsäkringsanstalten höras, och skulle det leda till något positivt resultat, så misstänker jag, att det måste bli en kungl. proposition till i ämnet. Skulle återigen ett uppskov ske, ha vi den risken, att hundratals personer, som bli lemlästade och förstörda, gå miste om ersättning, och det ansvaret vill jag inte taga på mig. utan jag ber fortfarande att få yrka bifall till § 1 i utskottets förslag.

Lagförslag om trafikförsäkring å motorfordon m. m. (Forts.)

Herr Möller: Ja, jag vill bara konstatera, att justitieministern i sin sista replik till mig utgick från, att dessa trafikförsäkringsbolag, till vilka man har det kolossala förtroendet, att man skall tvinga alla enskilda medborgare att taga försäkring där, skulle avsiktligt komma att flytta över sina anskaffningskostnader för trafikförsäkringen på brand-, sjö- och inbrottsförsäkringarna. Det vill med andra ord säga, att man utgår med alldeles öppna ögon från att bolagen tillåta sig manipulationer, som i varje fall inte äro alltför justa, för att på det sättet skjuta över sina anskaffningskostnader från den ena grenen av försäkring till den andra. Det kan ju vara rätt nyttigt, att det står i protokollet, att det är åt dessa bolag man nu skulle överlämna trafikanterna.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i avseende på den nu föredragna paragrafen förekommit följande yrkanden: 1:o) att densamma skulle godkännas; 2:o), av herr Norling, att kammaren skulle med avslag å förevarande paragraf i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om förnyad utredning rörande trafikförsäkringens organisation samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda; samt 3:o) att paragrafen skulle visas åter till utskottet.

Därefter gjorde herr talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på paragrafens godkännande vara med övervägande ja besvarad.

Herrar Möller och Norling begärde votering, i anledning varav och sedan till kontraposition därvid antagits bifall till det av den senare framställda yrkandet, uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som godkänner 1 § av första lagutskottets i utlåtande nr 14 framställda förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, avslås ifrågavarande paragraf och bifalles herr Norlings yrkande om en skrivelse till Kungl. Maj:t.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes till en början omröstning

Lagförslag om trafikförsäkring å motorfordon m. m. på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser.

(Forts.) Då herr talmannen fann tvekan kunna råda angående omröstningens resultat, verkställdes härefter votering medelst namnupprop; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 59;
Nej — 50.

Enär herr statsrådet *Lübeck* anmält sig vilja avlämna kungl. propositioner, avbröts nu behandlingen av det föreliggande utlåtandet.

Herr statsrådet *Lübeck* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:
nr 184, med förslag till lag om försäkring för vissa yrkessjukdomar;
nr 185, med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av den internationella arbetsorganisationens konferens åren 1925, 1926 och 1928 fattade beslut;
nr 206, angående anslag till socialstyrelsen m. m.; samt
nr 210, angående anslag till bekämpande av arbetslösheten.

Lagförslag om trafikförsäkring å motorfordon m. m. Fortsattes föredragningen av första lagutskottets i utlåtande nr 14 framställda förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon.

(Forts.) 2—10 §§.
Godkändes.

11 §.

Denna paragraf hade följande avfattning:

(i Kungl. Maj:ts förslag:)

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa *ett*hundra*tjugu* tusen kronor i anledning av personskada med begränsning till tjugu tusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa tio tusen kronor i anledning av skada å egendom.

(i utskottets förslag:)

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa *sex*tio tusen kronor i anledning av personskada med begränsning till tjugu tusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa tio tusen kronor i anledning av skada å egendom.

I fråga om motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, äger Konungen föreskriva högre försäkringsbelopp, dock med bibehållande av begränsningen för varje skadad eller dödad person.

Vid förevarande paragraf hade reservation avgivits av, utom annan, herrar *Åkerman*, *Klefbeck* och *Olsson* i Mellerud, vilka yrkat bifall till Kungl. Maj:ts förslag oförändrat.

Herr **Åkerman**: Herr talman! Jag skall be att få yrka bifall till den reservation, som jag har avgivit vid denna paragraf. Det yrkandet står i överensstämmelse med en hemställan, som gjordes vid förra riksdagen, och jag

tycker, att det är underligt, då nu justitieministern har tillmötesgått de önskemål, som då uttalades i utskottets utlåtande, att man inte vill bifalla vad han föreslår. Jag må säga, att om man för 85 öre kan köpa 60,000 kronor, så förefaller det att vara en god affär. Därför yrkar jag bifall till reservationen.

Lagförslag om trafikförsäkring å motorfordon m. m.
(Forts.)

Herr Anderson, Erik: Herr talman! Jag skall be att få yrka bifall till paragrafen, sådan den föreslagits av utskottsmajoriteten. När denna fattade sitt beslut, så skedde det, som jag nämnde i mitt första anförande, med tanke på att vi skulle se till att lagen blev så litet betungande som möjligt för försäkringstagarna. Om man nu höjer beloppet från 60,000 till 120,000 kronor, så är det visserligen sant, att det inte skulle medföra så avsevärt höjda premier, men man får ändå ha i sikte, att om ansvaret utsträcker till ett så stort belopp som 120,000 kronor, så kan man åtminstone hysa en viss fruktan för att det vid regleringen skall bli en allmän höjning, och så småningom kunna premierna bli höjda. Detta kan medföra tunga för försäkringstagarna.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan beträffande den nu föredragna paragrafen.

Efter härmed slutad överläggning gjordes i enlighet med därunder förekomna yrkanden propositioner, först på godkännande av den under behandling varande paragrafen samt vidare på paragrafens godkännande med den lydelse, Kungl. Maj:ts föreslagit; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Återstående delar av ifrågavarande lagförslag.

Godkändes.

De övriga av utskottet framställda lagförslagen.

Godkändes.

Utskottets hemställan i punkten A.

Förklarades besvarad genom kammarens föregående beslut.

Punkterna B och C.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo första lagutskottets utlåtande nr 15, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon dels ock i ämnet väckta motioner.

Vad utskottet i detta utlåtande hemställt bifölls.

Då tiden nu var långt framskriden, beslöts på framställning av herr talman att behandlingen av återstående ärenden på föredragningslistan skulle uppskjutas till aftonsammanträdet.

Herr statsrådet *Bismark* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 180, angående provisorisk avlösningsförbättring åt lärare vid folk- och småskolor samt vid högre folkskolor;

nr 181, angående provisorisk avlöningsförbättring för lärare vid de a
na läroverken m. fl.; samt
nr 212, angående anslag till kammarkollegium för budgetåret 1929/1930.

Vid föredragning av Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner hänvisades av dessa nr 180, 181, 206, 210 och 212 till statsutskottet samt nr 184 till behandling av lagutskott, varemot propositionen nr 185 nu på begäran bordlades.

Herr *Testrup* väckte nedannämnda motioner:

nr 267, om upprättande av en kommandoexpedition för flygvapnet; och
nr 268, angående chefens för hären befogenhet att lämna direktiv till arméförvaltningen m. m.

Motionerna hänvisades till statsutskottet.

Anmälades och bordlades

statsutskottets memorial nr 32, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om anslag till en automobillinje mellan Övertorneå och Pajala; även som

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 25, i anledning av väckt motion angående kompetensvillkoren för föreståndare och föreståndarinna vid fattigvårdsanstalt; samt

nr 26, i anledning av väckta motioner om ändring i fattigvårdslagens bestämmelser rörande skyldighet för vistelsekommun att själv vidkännas vissa kostnader.

Justerades protokollsutdrag för detta sammanträde, varefter kammaren åtskildes kl. 4,53 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.

Tisdagen den 19 mars e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 8 e. m.; och dess förhandlingar leddes till en början av herr förste vice talmannen.

Herr statsrådet *Wohlin* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 211, angående pension åt extra ordinarie kanslibiträdet i statskontoret Anna Scherdin;

nr 213, angående statsmonopolet å tobakstillverkningen i riket; och

nr 219, angående ändring i den vid förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor fogade tulltaxa, i vad angår vissa kemiska preparat.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 11, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit m. m. ävensom i ämnet väckta motioner. *Ang. skatten å bensin och motorsprit.*

I en den 15 februari 1929 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 110, hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att

dels antaga vid propositionen fogade förslag till

1:o) förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit,

2:o) förordning om ändrad lydelse av 1 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar;

dels ock besluta, att rubriken 1099 i gällande tulltaxa skulle under tiden från och med den 1 juli till och med den 31 december 1929 hava följande lydelse:

		Kvantitet för tullbe- räkningen.	Tullsats.	
			Kronor	öre
1099	Mineraloljor, nativa eller råa, ävensom re- nade: bensin och gasolin.	10 lit.	—	01

I förevarande proposition hade föreslagits bland annat fortsatt frihet från särskild skatt för motorsprit under fem år från och med den 1 juli 1929 samt utsträckning av bensinskatten att omfatta jämväl inom riket tillverkad bensin.

Till utskottets behandling hade jämväl överlämnats följande tre i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna nr 250 i första kammaren av herr *Johan August Larsson* m. fl. samt nr 388 i andra kammaren av herr *Olsson* i Kullenbergstorp m. fl., i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta, att promulgationsbestämmelserna till förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit skulle vara av följande lydelse:

Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)

»Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1929; dock att skatten å motorsprit skall till den 1 juli 1934 utgå med 3 öre för liter;

Genom förordningen — — — tull.

Den, som — — — förmäles.»

2) motionen nr 386 i andra kammaren av herr *Sköld*, däri föreslagits, att riksdagen skulle besluta sådan ändring i Kungl. Maj:ts förslag till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit, att första stycket av promulgationsstadgandet finge följande lydelse:

»Denna förordning träder i kraft, i vad den avser skatt å bensin, den 1 juli 1929, samt, i vad den avser skatt å motorsprit, den 1 juli 1932.»

Utskottet hade i det nu ifrågavarande betänkandet på grund av vad däri anförts hemställt, att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition, nr 110, icke kunnat oförändrad bifallas och med anledning av ej mindre de likalydande motionerna I: 250 av herr *Johan August Larsson* m. fl. och II: 388 av herr *Olsson* i *Kullenbergstorp* m. fl. än även motionen II: 386 av herr *Sköld*,

a) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit med den ändringen, att bestämmelserna rörande förordningens ikraftträdande m. m. erhöle följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

Denna förordning träder i kraft, i vad den avser skatt å bensin, den 1 juli 1929 samt, i vad den avser skatt å motorsprit, den 1 juli 1934.

Denna förordning träder i kraft, i vad den avser skatt å bensin, den 1 juli 1929 samt, i vad den avser skatt å motorsprit, den 1 juli 1932; dock att skatten å motorsprit skall under tiden från och med den 1 juli 1932 till den 1 juli 1934 utgå med 3 öre för liter.

Genom förordningen upphäves från och med förstnämnda dag förordningen den 23 maj 1924 (nr 126) om särskild skatt å bensin och motorsprit samt vad förordningen samma dag (nr 127) om ändrad lydelse av rubriken 1099 i den vid förordningen den 9 juli 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor fogade tulltaxa m. m. innehåller om restitution av tull.

Den, som idkar tillverkning av bensin och vill därmed fortsätta efter den 1 juli 1929, har att, minst femton dagar dessförinnan, göra sådan anmälan, varom i 3 § 2 mom. förmäles.

b) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändrad lydelse av 1 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummringar;

c) besluta, att rubriken 1099 i gällande tulltaxa skulle under tiden från och med den 1 juli till och med den 31 december 1929 hava följande lydelse:

	Kvantitet för tull- beräkningen	Tullsats	
		Kronor	öre
1099	Mineraloljor, nativa eller råa, ävensom re- nade: bensin och gasolin	10 lit.	— 01

På framställning av herr förste vice talmannen beslöts att betänkandet skulle företagas till avgörande punktvis.

Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)

Punkten a).

Vid denna punkt hade reservationer anmälts

1) av herrar *Johan Nilsson* i Kristianstad, *Bergman, Boman* och *Leander*, friherre *Beck-Friis* samt herrar *Jönsson* i Boa, *Bengtsson* i Kullen och *Lithander*, vilka på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 110 samt med avslag å motionerna I: 250 av herr Johan August Larsson m. fl., II: 386 av herr Sköld och II: 388 av herr Olsson i Kullenbergstorp m. fl. antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit;

2) av herrar *Andersson* i Boda, *Heiding* och *Svedberg*, som ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den ändrade lydelse, reservationen visade.

Herr Boman: Herr talman, mina herrar! Som kammarerna torde finna, har ett antal reservanter med utskottets ärade ordförande i spetsen anmält reservation till förmån för Kungl. Maj:ts förslag oförändrat. Då Sveriges riksdag 1924 som ett led i den automobilbeskattning, som infördes, bestämde, att skatten skulle utgå icke allenast på motorfordonet och gummiringarna utan även på motorbränslet, bensinen, men därvid undantog från beskattning sprit, framställd i syfte att driva på väg drivna motorer, uttalade utskottet och sedermera riksdagen i sin skrivelse, att det ansågs nödvändigt att vinna ökad erfarenhet om möjligheten att använda ett inhemskt flytande bränsle, och betydelsen av att ett sådant skulle vara till finnandes, erkändes av alla. Det uttalades, att man borde medge fem års skattefrihet för den inhemska motorspriten, och att om det av erfarenheten under denna tid skulle framgå, att motorspriten trots dessa lättnader saknade möjlighet att upptaga tävlan med det utländska bränslet, skulle därmed anledning saknas att bibehålla denna undantagsbestämmelse.

De förhållanden, som då förelägo, voro att man väntade, att knapphet, ja till och med brist på utländsk bensin skulle kunna inträffa, och även att man under den tid, då avstängning ägt rum, hade lidit svårt genom saknaden av ett flytande bränsle. Automobilismen låg ju då i sin börjande utveckling. Få torde väl ha anat, att den utveckling, som sedan skedde, skulle bli så kraftig som förhållandet blivit. Och att, trots det antagande, som man hade gjort, nämligen om ökade priser och möjlig knapphet, detta icke skulle inträffat utan i stället prisfall och riklig tillgång samt därav följande skarp tävlan mellan säljarna, kunde väl då knappast förutses. Däremot har utvecklingen ådagalagt, att den s. k. lättbentilen, en blandning av bensin och sprit, icke allenast är fullt användbar på vanliga motorer utan till och med lämnar ett något bättre resultat i fråga om effekt och ekonomi. Man skulle ju då kunna fråga: varför har icke denna motorsprit kunnat, med den skattelindring, den haft under fem år, hävda sin ställning så, att det skydd eller den lättnad, skattefriheten innebär, skulle kunna undvaras? På det vill jag svara, att först och främst har ju prisfallet varit långt större än skattesatsen. Priset på bensin var 1924 41 öre. 1926 var det 38 öre. Det sjönk ända till 24 öre år 1927 och ligger nu någonsans omkring 30 öre, sålunda 11 öre lägre än då de sex örenas skattelindring beslöts.

Det har hos Kungl. Maj:t förelegat framställningar om fortsatt skattefrihet från åtskilliga av dessa sulfidfabriker, som inrättat sig för att ur avfallsprodukterna framställa motorsprit, och de framhålla i sina skrivelser, att fabrikationen, som har en kapacitet av cirka 40 miljoner liter 50-procentig vara, icke

Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)

kunnat utnyttjas mer än till i runt tal en fjärdedel. Av landets 22 fabriker äro endast åtta i gång, och det upplyses, att tillverkningskostnaden är så hög, att man även till det pris, som nu erhålles, vilket i själva verket torde vara detsamma som det pris, som erhålles för bensin, icke kan driva denna framställning lönande. Det föreligger produktionskalkyler, ägnade att klarlägga, att fabrikationen drives med förlust. Jag vill nu icke i allmänhet sätta obetingad tro till sådana ekonomiska kalkyler om vad en vara kostar att frambringa, allra minst när det gäller att utvinna något ur en avfallsprodukt, där man samtidigt även utvinner andra marknadsgilla avfallsprodukter. Det är möjligt, att de siffrorna där kunna vara överdrivna, men jag måste tro på det förhållandet, att dessa kapitalstarka bolag, som ha ordnat sig för denna fabrikation, likväl icke kunna utnyttja mer än en fjärdedel av sin kapacitet. Vore det verkligen lönande under nuvarande förhållanden, skulle man väl med tämligen stor säkerhet kunna antaga, att de skulle driva sin fabrikation för fullt. För att nu sätta i gång fabrikation vid de stillastående fabrikerna kräves ju givetvis större eller mindre kapitalutlägg, och för att man skall vara hågad att göra detta, får man ju antaga, att vederbörande med större eller mindre sannolikhet skola kunna räkna på att under ett antal år kunna driva denna fabrikation. Då skattefriheten upphör så snart som den 1 juli, och vi ännu i dag ej ha fattat något beslut i frågan, är det givet, att man ej kan vara hågad att på förhand vidtaga några åtgärder, utan åtgärderna komma att göras, först sedan riksdagen fattat sitt beslut.

Nu skulle man ju kunna säga, att utskottsmajoritetens hemställan om tre års fullständig skattefrihet och två års övergångstid med en till hälften reducerad skatt borde vara tillräcklig anledning för dessa fabriker att sätta i gång, men jag räknar med, som jag sade nyss, att sannolikt förloras ett halvt eller ett helt år, innan fabrikationen kommer i gång, och sedan kan det icke bli eventuellt mer än två år, som de få gagn av skattefriheten.

Då utskottsreservanterna motivera sin hemställan om rent bifall till den kungl. propositionen, så göra de det uttalandet, att för den händelse utvecklingen på förevarande område under dessa fem år skulle påkalla ändrade bestämmelser, torde Kungl. Maj:t icke underlåta att föreslå sådana. Däri har jag utläst en tanke hos reservanterna, att om bensinpriset våldsamt skulle stegras på ett sätt, som skulle göra skattefriheten obehövligen, Kungl. Maj:t skall trots att fem års skattefrihet var beslutad, gå in med en hemställan om införande av skatt jämväl på inhemsk motorsprit. Ett uttalande, som göres av tre andra reservanter, herrar Andersson, Heiding och Svedberg, avseende att framhålla, att denna subvention för den inhemska motorspriten skulle komma att få bäras av jordbruket i form av mistad tillgång på medel för vägunderhållet och vägförbättringarna, tror jag icke, att man skall tillerkänna nämnvärd eller ens någon betydelse, ty i själva verket är det nog så, att åtskilligt av det flytande bränsle, som användes i Sverige, går till sådana ändamål, som icke ha något som helst samband med vägarnas slitning. Och endast då det direkt kan påvisas, att spriten ej användes i någon väglitande form såsom vid t. ex. för motordrift å järnvägarna, finnes det rättighet att få restitution av skatten. Men det är många fall, då det kommer till användning utan att det sker i sådan form, att någon restitution kan vinnas. För övrigt torde med de belopp det här är fråga om, då bensinskatten, som år 1924 beräknades giva 5 miljoner kronor, nu är uppe i cirka 13 1/2 miljoner, det ha en jämförelsevis underordnad betydelse. Och det belopp, som det här kan bli fråga om, torde vid full drift av de svenska sulfitspriftfabrikerna vara skäligen obetydligt.

Herr talman! Med stöd av vad jag sålunda anført ber jag få yrka bifall till den reservation, som är avgiven av herr Johan Nilsson i Kristianstad m. fl. och som finnes bifogad utskottets betänkande.

Herr **Andersson, Henrik**: När 1924 års riksdag vid antagandet av förordningen om skatt å bensin och motorsprit bestämde, att motorspriten skulle vara fri från skatt under fem år eller till den 1 juli 1929, skedde detta för att stödja den inhemska motorbränsletillverkningen under så lång tid, som då ansågs erforderlig för densammas inarbetande i marknaden. Skatten var ursprungligen 5 öre per liter och höjdes år 1927 till 6 öre, men även då lämnades full skattefrihet för motorspriten, som sålunda de två senaste åren åtnjutit 6 öres subvention per liter.

*Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)*

1924 års riksdag framhöll särskilt, att skattefriheten för motorsprit endast skulle vara tillfällig. I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 26 juni 1928 har — såsom framgår av propositionen — motorspriftfabrikanternas försäljningsorganisation, aktiebolaget Svensk Sprit, hemställt om upphävande av skatten å motorsprit, enär det eljest ej vore möjligt att upprätthålla och utvidga tillverkningen av detta motorbränsle. Bolaget anför dessutom, att oavsett skattefriheten har bolaget under år 1926 förlorat 1 öre per liter, och trots den år 1927 höjda bensinskatten har förlusten å sprit samma år utgjort 4 öre per liter. Huru stor spritfabrikernas förlust varit under år 1928, framgår ej av propositionen, men då bensinpriset under samma år varit lägre än någonsin, torde fabrikanternas förlust då varit ännu större. Av de lämnade siffrorna framgår således, att bensinskatten år 1927 bort vara minst 10 öre per liter för att motorspritindustrin skolat bära sig, men en sådan höjning har ej från något håll mig veterligt ifrågasatts, och det skulle kanske bli en väl hög beskattning. Av de av aktiebolaget Svensk Sprit lämnade uppgifterna framgår ju tydligt, att det synes ogörligt att kunna uppehålla denna industri enbart med skattefrihet å dess tillverkning. Kan ej en stegring i bensinpriset komma till stånd inom en nära framtid, lär det enligt mitt förmenande vara ogörligt att tänka på någon utökad tillverkning å området. Men en ökning i bensinpriset kan knappast vara önskvärd ur nationalekonomisk synpunkt.

Fabrikanternas hela tillverkning år 1927 utgjorde 8.4 miljoner liter 100-procentig sprit, varav 3.5 miljoner liter användes till motorbränsle. Bensinimporten samma år uppgick till cirka 230 miljoner liter. Det är sålunda endast en försvinnande bråkdel av hela förbrukningen av motorbränsle, som fylles med sulfitsprit. Emellertid kan mycket väl en höjning av bensinpriset vara tänkbar. Sålunda läste jag i måndagens tidningar om någon överenskommelse mellan oljefirmorna att begränsa framställningen av oljor. Det var visst någonstans i Amerika, i Texas, man skulle träffat en sådan överenskommelse. Skulle höjda bensinpriser inträda, så att tillverkningen blir lönande, lära åtminstone de sulfitspriftfabriker, som nu finnas, ej underlåta att upptaga tillverkningen i full utsträckning.

Nu är det emellertid så, att den skattefrihet denna industri åtnjuter, drabbar vägväsendet, som sålunda undandrages den inkomst, som skatten skulle hava lämnat. Visserligen utgör ej skattebeloppet mera än 210,000 kronor enligt 1927 års försäljningssiffror, alltså endast en försvinnande bråkdel av den samlade summan bilskattemedel, och man kan ju kanske invända, att ett så litet belopp ändå ej betyder något för vägunderhållet. Häremot är man emellertid berättigad fälla det motpåståendet, att fabrikationen i så fall ej heller betyder så mycket av hela förbrukningen. Man kan ju ej alls tala om självförsörjning i ens det blygsammaste måttet.

Emellertid kan ju tänkas, såsom jag nyss nämnde, att bensinpriserna stiga och sulfitspriten därav få en större användning. De nu befintliga fabrikanterna beräknas kunna leverera 15 miljoner liter 100-procentig sprit, avsedd till motorbränsle. Skatten härpå bli 900,000 kronor om året, som undandrages vägunderhållet, på fem år alltså ett ej ringa belopp.

Det är inför sättet att gynna denna näringsgren jag reagerar. Jag har

Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)

sökt visa, att det är vägväsendet, som härigenom får minskade inkomster och alltså de väghållningsskyldiga i sista hand som få bestrida hjälpen till sulfittillverkningsindustrin. Jag är visst inte motståndare till en inhemsk motorbränsletillverkning lika litet som till ett blomstrande näringsliv i allmänhet, men om det är ett statligt intresse, att motorspritindustrin skyddas, måste skyddet beredas på annat sätt. Som skyddet nu utgår, är det i verkligheten i huvudsak jordbruket, vilket av alla erkännes arbeta under katastrofalt dåliga förhållanden, som får hålla fiolerna. I stället vore jordbruket den näring, som i första hand behövde skattelättnad, till och med framför motorsprittfabrikerna.

Trots dessa mina synpunkter på frågan har jag ej velat motsätta mig förslaget om fortsatt skattefrihet på motorsprit, utan biträtt utskottets förslag om fullständig skattefrihet under tre år samt under en övergångstid av två år 3 öres skatt.

Med dessa ord, herr talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag med den motivering, som angives i den av mig m. fl. avgivna, vid utskottets betänkande fogade reservationen.

Herr Larsson, Johan August: Det kanske hade varit obehövt efter det sista anförandet, men jag skall i alla fall be att få yttra några ord. De stora krav, som automobiltrafiken numera ställer på vägväsendet, göra, att om man än har blicken öppen för den stora nationalekonomiska betydelse, som faktiskt denna produktion av motorsprit har, tycker man i allmänhet kanske, att denna tid av fem år är rätt så långt tilltagen, under vilken det skall bli fullständig skattefrihet. Nu har det ju varit så, att det en gång bestämts en tid av fem år, och det skulle ytterligare nu bli fem år, eller tio år tillsammans. Det synes vara en alldeles onödigt lång tid för att vinna erfarenhet på detta område, att bestämma denna skattefrihet till sammanlagt tio år, helst som den med nödvändighet går ut över just de väghållningsskyldiga. Det är givet, att i den mån som bilarna drivas med motorsprit, går vägväsendet miste om den anpart av skatteinkomsten, som riksdagen gick in för 1924. Det är ju alldeles självfallet, att när riksdagen 1924 gick in för den principen, att man icke kunde lägga precis lika stor skatt på alla bilar, oberoende av om de gå i trafik eller användas för privatändamål, var det efter vad jag kan förstå en alldeles riktig och rättvis princip, som riksdagen hävdade, när den lade den största skatten just på bensin och gummi. Därigenom kommer man automatiskt till att skatten drabbar bilarna, just i den mån de slita på vägunderhållet, och därmed har man kommit, efter vad jag kan förstå, till ett fullkomligt rättvist resultat. Att nu ytterligare besluta skattefrihet för fem år anser jag för min del vara att gå alldeles för långt. När utskottet sökt jämka ihop de olika meningarna, har utskottet utgått från att det är en fråga av ganska stor nationalekonomisk betydelse, och då nu utskottet föreslagit, att man här ytterligare skall bevilja skattefrihet för tre år och sålunda få en övergång till den ståndpunkt, riksdagen en gång uttalat sig för, nämligen att skatten bör läggas på bränslet och icke på bilarna, anser jag, att detta är en rättvis princip, och att man därför bör biträda det förslag, utskottet kommit till efter sammanjämkning av de olika meningarna.

Jag ber alltså att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Örne: Herr talman, mina herrar! Den som följt något årtionde av svensk produktionspolitik har ej kunnat undgå att lägga märke till att det finnes vissa moderiktningar, som gå fram med stor kraft och tillvinna sig allmänt intresse i pressen och även föranleda dyrbara utgifter för det allmänna.

En tid var det torven, som skulle rädda fosterlandet. Jag har visserligen ej haft tid att göra någon beräkning över hur många miljoner eller tiotal miljo-

ner, som staten offrat på försöken att göra Sverige oberoende av importerat bränsle genom att utnyttja torvtillgångarna. Men en tid läste man överallt i pressen och i broschyrer de mest storartade skönmålningar av hur många miljarder som vore att hämta ur våra torvmossar. Till slut gick ruset över, och man kom underfund med att all vår för bränsle användbara torv skulle räcka två eller tre årtionden för att tillgodose vårt bränslebehov, under förutsättning att man ville offra de många, många miljoner, som krävdes för att peta upp torven ur mossarna.

*Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)*

Sedan ha vi kunnat konstatera en hel rad andra liknande strävanden. Ett slag var det ytterst modernt att föda upp svin på städernas sopor, och flera städer ha offrat mycket betydande summor på den saken. Under den värsta kristiden, när fläsket ej kunde värderas ekonomiskt, när allmänheten var villig att med förbigående av den offentliga prisbestämningen betala 15 till 20 kronor per kg. för varan, är det klart, att tillgången på några tiotusental kg. fläsk, som såldes till det fastställda priset, var av en viss betydelse. Men även sedan det hade blivit klart, att sådana priser icke kunde äga bestånd under längre tid, har man strävat efter att bibehålla denna form av fläskproduktion till stor förlust för vederbörande städer.

Man skulle kunna leta fram flera exempel på dylika moderiktningar. För min del måste jag anse, att hela historien med sulfitspriten är ett utslag av en sådan där allmän suggestion, som gått fram över landet. Vi fingo höra, att här skulle vi kunna tillgodose hela vårt behov av inhemskt motorbränsle genom att utnyttja sulfituluten. Även om man bortsåg från priset på varan, innebar det en mycket stor överdrift. Man skulle nämligen icke, med vilket pris som helst på produkten, kunna tillgodose vårt behov av motorbränsle genom spritfabrikation. När skattefrihet för motorsprit beslöts för fem år sedan, väntade man sig väl åtminstone, att man skulle komma fram till att genom sprit fylla cirka 20 procent av det inhemska motorbränslebehovet. Vad som sedan inträffat visar, att man ej ens kunde komma så långt. I själva verket betyder den mängd av motorsprit, som nu släppes ut i marknaden, så gott som ingenting. Det är en obetydlig bråkdel av hela behovet. När det nu visar sig, att från vägväsendet tagas 6 öre per liter för detta bränsle, och att fabrikena enligt egen uppgift släppa till 4 öre, är det således en förlust av sammanlagt 10 öre per liter. Jag vill nu fråga — det talades här om nationalekonomiska synpunkter: vad är det egentligen för slags nationalekonomiska synpunkter? Vem har någon glädje av detta? Fabrikena förlora, och vägväsendet förlorar på saken. Vem är det som förtjänar på det? Jag kan icke finna någon enda människa, som tjänar på det. De i industrien sysselsatta arbetarna äro säkerligen icke flera än att de motsvara det antal, som skulle få sysselsättning vid vägväsendet, om i stället de sex örena per liter gingo dit, och om sulfitfabrikena behöllo sina fyra öre i stället för att lägga ned dem på denna fabrikation, skulle väl åtminstone aktieägarna ha någon liten glädje av det och möjligen kunna taga upp någon annan liten fabrikation i stället.

Riksdagen sade, då frågan behandlades första gången, att det efter de fem åren borde vara slut med understödet till denna industri, och en mängd av riksdagens ledamöter röstade för skattefrihet under den förutsättningen. När de fem åren gått, kommer man igen och säger: »Nej, det är alldeles omöjligt, vi kunna icke fortsätta med fabrikationen, såvida vi icke få fem år till på oss», och när de nu begärda fem åren — ifall riksdagen beviljar fabrikanternas anhållan — ha gått, så skulle man säkerligen komma igen och säga: »Vi behöva ytterligare fem år!» och efter ytterligare fem år skulle man enligt min tro komma igen med samma begäran. Det blir överhuvud taget icke något slut på denna politik, om icke riksdagen beslutar sig för att göra en bestämd avslutning på hela subventionen.

Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)

För min del talade jag i bevillningsutskottet för att vi nu icke längre skulle bevilja någon skattefrihet överhuvud taget åt motorspriten. Sedan kom emellertid motionen från bondeförbundshåll, och genom samarbete med vissa inom utskottet nådde man fram till det förslag, som nu föreligger såsom utskottets. Jag vill emellertid säga, att en stor del av dem, som utgöra majoriteten, endast motvilligt eller med stor tvekan ha gått på utskottslinjen, och de ha gjort det med tanke att med detta skall man ha nått fram till en slutgiltig avveckling av hela subventionen.

Vad som här anförts av reservanterna är enligt min uppfattning icke hållbart. De kunna icke garantera oss på något sätt, att det skall bli slut med subventionen efter den tid, som de föreslå; och om produktionen nu skulle komma att ökas därigenom att bensinpriset stegras och om man skulle nå fram till att fabricera allt vad som låter sig frambringas i de existerande fabriker, d. v. s. 20 miljoner liter hundraprocentig sprit, skulle ju detta betyda en mycket avsevärd förlust för vägväsendet, nämligen icke mindre än 1,200,000 å 1,300,000 kronor. Jag kan icke se, att det finns någon som helst anledning i nuvarande läge att lägga denna sak så, att man indirekt ställer i utsikt att fortsätta med subventionen under en obegränsad framtid. Utskottets förslag innebär tre år med full subvention av sex öre per liter och ytterligare två år med halv subvention, d. v. s. tre öre per liter. Det bör vara tillräckligt för att man skall kunna få se, om det finns någon livskraft hos denna industri.

Herr talman, jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Leander: Gent emot herr Örne ber jag få framhålla, hurusom man på många områden här i livet experimenterar för att kunna nå ett resultat. Ibland kan man lyckas, och ibland så misslyckas man. Det är många av våra industrier, som nu bära sig galant, men vilka dock till en början haft mycket stora svårigheter att kämpa med, och det är klart att för varje ny industri föret ju är svårast i portgången, som man säger.

Alla inom utskottet, icke blott reservanterna utan även utskottsmajoriteten, ha varit ense om att tillverkarna av motorsprit på grund av inträdda omständigheter ha haft synnerligen stora svårigheter att bekämpa, och det ländar vederbörande producenter till heder, att de, trots dessa svårigheter, ändå fortsätta och ännu fortsätta med tillverkningen. Det har också rätt enighet inom utskottet om, att tiden för skattebefrielsen bör utsträckas, fastän man skilt sig åt rörande längden av denna utsträckning. Utskottsmajoriteten vill pruta på de av Kungl. Maj:t föreslagna fem åren och nedsätta denna tid till tre år. Jag ber dock få erinra om att de hörda myndigheterna, kommerskollegium och kontrollstyrelsen, ha ansett, att industrien bör få skattefrihet ytterligare i fem år och att alltså Kungl. Maj:t haft grundade skäl för sitt förslag. Man får väl anse, att dessa myndigheter böra vara lika väl insatta i frågan som vi här i riksdagen förmena oss vara och som nu utskottsmajoriteten är. Det kan ju hända, att dessa myndigheter haft tillfälle att ännu mer noggrant överväga frågan. Det är emellertid alltid så att man skall pruta, och därför blir den hjälp, som man skänker, ofta endast till hälften hjälp eller vad man brukar kalla för halvmesyr. Om nu verkligen producenterna av den här motorspriten skulle, efter allt experimenterande och alla uppoffringar som de gjort, kunna tjäna litet, borde det vara endast av glädjande art, och mig synes, som om man skulle mycket väl kunna unna dem denna förtjänst. Det låter verkligen som om herrarna skulle tro, att förtjänsten skulle kunna bli ganska stor, ty det talas om huru mycket som skall frändragas vägväsendet, en miljon kronor eller någonting sådant, och då måtte väl ändå de av herrarna, som säga så, ha den uppfattningen, att denna tillverkning av motorsprit med tiden skall bära sig och få betydligt större omfattning än den hittills haft.

Utskottsreservanterna ha emellertid, i olikhet med vad utskottet gjort, uttalat den förhoppningen, att om förtjänsen skulle bli allför stor, d. v. s. om bensinpriset skulle stiga och den inhemska tillverkningen av motorsprit skulle få större omfattning, Kungl. Maj:t skall komma att föreslå de ändrade bestämmelser, som förhållandena då kunna påkalla.

Herrar bondeförbundare ha såväl i sin reservation som i de anföranden, som hållits här ifrån det hållet, talat om minskningen av automobilskattemedlen. Jag ber emellertid då få påpeka, att det ju här icke är fråga om att taga från vägväsendet en inkomst, som vägväsendet redan åtnjuter, utan att vad som här begäres endast är status quo ytterligare under fem år. Om man nu skulle till äventyrs kväva denna industri, tillverkningen av motorsprit, vad får vägväsendet då? Jo, inte ett enda öre från denna industri. Skulle däremot verkligen industrien kunna göra ett uppsving och vinna framgång, så har ju vägväsendet framdeles att påräkna en icke oväsentlig inkomst just av denna tillverkning.

Det bör ju också erinras om att vägväsendet verkligen nu erhåller ett tillskott, som det icke förut åtnjöt, däriigenom att den inhemska bensintillverkningen, som hittills varit skattefri, hädanefter kommer att beläggas med samma skatt, d. v. s. sex öre per liter, som den importerade varan är belagd med, och det blir ju ett verkligt plus för vägväsendet. Man tycker, att man skulle kunna låta sig nöja med denna ökade inkomst tills vidare och lämna tillverkningen av motorsprit i fred under följande fem år för att sedan se, huru tillverkningen kommer att utfalla. Någon så synnerligen stor förlust för vägväsendet genom en sådan åtgärd kan man väl ändå icke tala om!

Jag ber att få yrka bifall till reservationen, vilket är detsamma som bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Herr statsrådet **Wohlin**: Jag torde icke behöva upptaga tiden med att utveckla betydelsen av att landet äger tillgång till ett inhemskt motorbränsle. 1924 års riksdag skrev härom på följande sätt: »Det får anses förenligt med en klok ekonomi att, i den mån så kan ske utan större uppoffringar från det allmännas sida, de redan förefintliga sulfittfabrikerna beredas möjlighet att i större utsträckning än hittills framställa sprit för automobildrift.» De försök, som gjorts med den s. k. lättbentyl, lära ha slagit väl ut, och icke minst buschaufförerna på olika platser inom landet köra med denna lättbentyl och föredraga den framför enbart bensin. De röda bussar exempelvis, som synas på Stockholms gator, köra, enligt vad jag hört uppgivas, med lättbentyl, och även på andra orter är så fallet. Flerstädes har emellertid den ringa tillgången på detta motorbränsle gjort, att det icke blivit tillräckligt uppmärksammat. Jag skall icke med någon större styrka göra gällande synpunkten, att den inhemska motorsprittillverkningen har betydelse under eventuellt kommande avspärningstider, ty riksdagen är ju så litet intresserad för dylika tankegångar, ehuru de nog också kunna vara värda uppmärksamhet. Jag vill endast ställa frågan på dess rent ekonomiska plan och erinra om huru under senare tid ett stort bensinkrig utvecklats sig på världsmarknaden och huru man ingalunda kan ha säkerhet för att det låga priset på bensin, som varit rådande under en följd av år på grund av de stora världstrusternas konkurrens, kommer att länge i framtiden hålla sig, utan hurusom det är mycket möjligt att bensinpriset efter någon tid — om villkens längd man icke kan uttala sig — kommer att stiga. Kan det då vara riktigt att i avvaktan härpå låta denna spirande industriella tillverkning, som dock tager fram ur våra skogstillgångar den avfallsprodukt, som eljest rinner ut värdelös i älvarna, lamslös i sin utveckling? Jag erinrar om de stora insatser, som framstående ingenjörer och teknici gjort på detta område av svensk kemisk industri. Kan det vara riktigt att under några år.

*Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)*

Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)

då bensinpriset är abnormt lågt, kasta yxan i sjön, därför att man förmodar, att industrien saknar utvecklingsmöjligheter, och är det icke klokare att i ett sådant läge bereda denna tillverkning några års fortsatt andrum, tills man får se, hur bensinpriset kommer att stadga sig på världsmarknaden? Vid denna industriella verksamhet sysselsätts dock direkt och indirekt — enligt uppgifter från vederbörligt håll — omkring ett tusental arbetare, och jag är ingalunda säker på att dessa arbetare skulle kunna få användning vid det svenska vägväsendet. Jag har ytterligare svårt att förstå, att man kan tillmäta den anordning, som här är träffad sedan några år tillbaka, en sådan principiell betydelse, som flera ärade jordbrukarerepresentanter velat göra, då det likväl, som herr Andersson i Boda själv nämnde, rör sig om en försvinnande liten bråkdel av den summa miljoner, som automobilbeskattningen inbringar till det svenska vägväsendet, och då det aldrig kan vara tal om att fortsätta med en skattefrihet av denna natur under någon längre följd av år, såsom herr Örne tyckte föreställa sig, eller att fortsätta därmed ifall tillverkningen visar sig kunna utvecklas i viss ökad omfattning.

Alla inom riksdagen torde hysa meningen, att denna skattebefrielse icke skall bli permanent utan att den är ett provisorium. Men vad uppfattningarna i dag bryta sig om är huruvida man skall låta detta provisorium bli så kort, att man icke kan hoppas på någon ytterligare utveckling av fabriksdriften eller om man skall tillerkänna denna sistnämnda ett par års skattefrihet till. Jag erinrar om att det dock icke var för fem år sedan, som fabrikena kommo igång, utan att det drog ut ett par år av den tiden, och dessutom har det också varit en driftinställelse, som inverkat menligt. Vad riksdagen tänkte år 1924 har således icke blivit verklighet, utan det har blivit en avsevärt kortare tid, som fabrikena haft på sig för att pröva denna drift, och att nu låta den tiden utsträckas med ännu 5 år kan icke anses orimligt begärt. Reservanterna mena dessutom, att om särskilda omständigheter inträffa — t. ex. om bensinpriset skulle betydligt stiga — så skulle man kunna ytterligare förkorta tiden. Detta förefaller mig vara mer rationellt och lämpligt än att på förhand stadga, att det om tre år skall vara en skatt av tre öre. Jag kan icke förstå annat än att man å olika sidor bör försöka att icke driva principerna alltför långt, utan taga en smula praktiskt på varje föreliggande fråga, och det förefaller mig finnas förnuftigare skäl till förmån för Kungl. Maj:ts förslag än för utskottets. Herr Örne trodde, att vad vi nu diskutera skulle vara någon parallell till tidigare gjorda ekonomiska misstag, och erinrade om torvindustrien, om kommunala svingårdar m. m. Jag tror dock, att man i det föreliggande fallet har vissa naturliga förutsättningar i våra svenska skogar och i den viktiga avfallsprodukt, som cellulosaindustrien ger, och jag kan icke förstå, att man behöver taga på frågan så teoretiskt och dogmatiskt, som man på sina håll är böjd att göra. Jag vill härjämte säga, att man bör erinra sig en annan omständighet, nämligen att ur sulfitspriten kommer icke bara den motorsprit, om vilken vi nu tala, utan även teknisk sprit och sprit för förtäringssändamål. Jag kan icke förstå annat än att de jordbrukare, som intressera sig för att potatisen måtte förbli råvaran för det svenska brännvinet, icke kunna ha särskilt intresse av att främja sulfitspriten ökade användning för förtäringssändamål, och jag finner det för min del mera tilltalande, att den sprit, som utvinnes såsom biprodukt ur skogarna, går till tekniskt bruk samt för att driva våra bilar och bussar än att den genomdränker den mänskliga organismen.

Utskottsreservanternas ståndpunkt synes mig innebära en smidigare anpassning efter framtidens utveckling än utskottets, och jag tillåter mig uttrycka en förhoppning, att denna kammare, trots de invändningar, som rests emot Kungl. Maj:ts förslag, likväl måtte finna detta äga vissa företräden framför utskottets.

Herr Lindgren: Ingen lärer väl inbilla sig, att det är för våra vackra ögons skull som amerikanare, holländare, engelsmän och ryssar för närvarande sälja bensin i Sverige till förlustringande priser. Ingen må väl heller inbilla sig, att det bensinkrig, som för närvarande råder, kommer att vara under någon längre tidsperiod.

För min del förmodar jag, att man kan begränsa tiden till möjligen några år framåt. Men vad inträffar sedan? Ja, då tror jag, att vi kunna beräkna bensinpriser, som äro avsevärt högre än de nuvarande. Det gäller icke allenast att taga igen förluster — vi känna till hur det går i dylika fall — man vill även ha avsevärda vinster! Jag tror därför, att det är klokt, att man söker i möjligaste mån göra sig oberoende — helt oberoende bli vi visserligen inte, men vi kunna göra rätt mycket i det hänseendet.

En av de föregående ärade talarna, herr Örne, är ju den bome för att icke säga den inbitne frihandlaren, ty alltid, då det är fråga om att på något sätt skydda svensk näring, har han den bestämda uppfattningen, att det är oriktigt och att man ingenting skall göra. Har inte, säger han, en industri eller näring möjlighet att leva av egen inneboende kraft ifrån början, så må den gå under! Jag undrar, om det resonemanget är så riktigt!

Herr Örne talade icke allenast om bensin, utan inblandade även svingårdar och andra saker, som han behagade kalla moderiktningar, vilka enligt hans förmenande icke burit sig så bra ekonomiskt. Jag är icke säker på att anläggandet av svingårdar varit någon så oriktig åtgärd, ty, såvitt jag vet, ha därigenom inga förluster framkallats, utan även dessa åtgärder ha lämnat en viss valuta. Herr Örne sade vidare, att den mängd motorsprit, som man nu utsläpper i marknaden, ingenting betyder, och han sade vidare att ingen har behov av motorsprit. Jag skall i anledning härav be att få framställa en fråga till herr generalpostdirektören: hur är det med kungl. generalpoststyrelsen i det avseendet? Jag har den uppfattningen, att nämnda styrelse icke köper enbart bensin, utan fordrar att få blandning av bensin och motorsprit för sina automobiler, och det hedrar styrelsen. Det bevisar, att de personer, som lämna rapporter om hur bilarna gå, kommit underfund med att bilarna gå bättre med en viss blandning av bensin och motorsprit.

Vi veta nu, att fabrikationen av motorsprit på grund av den mördande konkurrensen med bensinen icke för närvarande lämnar någon vinst. Detta har ju också gjort, att av 22 fabriker 14 hava nedlagt verksamheten. Enligt mitt förmenande är detta mycket beklagligt, och det vore önskvärt, om fabriekerna kunde stimuleras att återupptaga driften. Motorspriten har en framtid, men man kan inte begära, att enskilda företagare och bolag skola driva en dylik fabrikation med förlust. Det tar tid, innan varan har fullt slagit igenom och fått marknad. Här föreslås nu skattefrihet under fem år. Det kan ju hända — jag vågar icke säga något bestämt — att bensinkriget kan vara slut om tre år. Men även om det är slut vid denna tidpunkt, behövs det någon tid för att motorspriten skall vinna ökad avsättning och få en försäljningsorganisation uppbyggd. Utan en försäljningsorganisation lär man inte komma någon väg. Jag tror, att det är i bästa mening önskvärt, att detta motorbränsle, som tillverkas inom Sverige, får en dylik organisation, ty då först kan detta bränsle börja att på allvar konkurrera med bensinen. Så länge motorspriten endast har bensinfirmornas försäljningsorganisation att lita till, blir det bensinfirmorna som bestämma priset å motorspriten. Kan en modern försäljningsorganisation åvägabringas, ställer sig saken något annorlunda. Jag har den bestämda uppfattningen — och jag är icke utan erfarenhet på denna marknad — att om riksdagen här verkligt vill i möjligaste mån skydda de svenska motorägarna mot höga bränslepriser om några år, bör riksdagen bevilja producenterne av motorsprit skattefrihet under den tid reservanterna här föreslagit

*Avg. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)*

Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)

eller fem år. Man säger nu, att det måtte väl vara tillräckligt med tre års skattefrihet och endast halv skattskyldighet under två år därefter. Mina herrar! Det är för närvarande fjorton fabriker, som nedlagt tillverkningen. Jag frågar: tro herrarna, att det går att under brinnande bensinkrig locka dessa fabriker att upptaga tillverkningen, om de icke få garanterad skattefrihet å spriten för längre tid? Jag tror det icke.

Jag är övertygad om att det är i bästa mening nyttigt för svenska staten, om vi göra oss så mycket som möjligt oberoende av utlandet i fråga om motorbränsle. Jag kommer inte riktigt ihåg siffran, men jag tror, att det är bortåt 240 miljoner liter pr år, som vi nu importera. Om vi kunde minska denna import med hälften, tror jag, att mycket vore vunnet. Handelsbalansen skulle vinna icke så obetydligt därpå. Dessutom lära motorägarna få ett avsevärt billigare bränsle genom att man uppehåller konkurrensen med bensinen. Skola vi ställa oss helt beroende av bensinen, tror jag, att vi om några år komma i en ställning, som riksdagen icke önskar.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den av herr Nilsson i Kristianstad m. fl. avgivna reservationen.

Herr Örne: Herr talman! Herr statsrådet och chefen för kungl. finansdepartementet anlade på den förevarande frågan en synnerligen svärmisk syn. Han värdjade till oss att tänka på, att detta motorbränsle kommer ur våra skogar och är frambragt med hjälp av våra skickliga ingenjörer o. s. v. Hans svärmeri föranledde honom också att för kammaren uppge, att 1,000 arbetare äro sysselsatta i denna industri. Jag för min del tror verkligt fortfarande på aritmetiken, på multiplikationstabellen, och det är ju en principfasthet, som är synnerligen förarglig för åtskilliga, när man behandlar sådana frågor som den föreliggande. Herr statsrådets uppgift är uppenbarligen beroende på en ren felsägning eller ett minnesfel. Enligt uppgifterna i handlingarna tillverkas, om jag icke minns fel, 7 miljoner liter 50-procentig motorsprit, d. v. s. $3\frac{1}{2}$ miljoner liter 100-procentig. 1,000 arbetare kosta väl näppeligen mindre än $2\frac{1}{2}$ miljoner kronor om året i lön. Vad komma vi då till för resultat? Jo, att bara i arbetslöner — alldeles oavsett kapitalkostnad, förvaltningskostnad o. s. v. — skulle denna sprit kosta någonting mellan 75 öre och 1 krona per liter, vilket är orimligt. På denna uppgift tror jag således inte. Det kan ju måhända anses vara en behård frihandelsvänlighet, men jag vidhåller i alla fall min uppfattning.

Herr statsrådet sade, att han inte ville göra gällande, att den inhemska tillverkningen av motorbränsle har betydelse under avspärningstider. Det tror jag var synnerligen klokt av herr statsrådet att inte göra, ty om det verkligt inträffar sådana förhållanden, att all införsel väster ifrån, därifrån vi få vår bensin, blir avskuren, kommer säkerligen också vår export av cellulosa att bli stoppad. Och det är väl inte herr statsrådets mening, att vi skola driva sulfittfabrikerna för att frambringa sulfittlut att göra sprit av — det tror jag är alldeles omöjligt. Vi måste således räkna med att under en fullständig avspärning, då vi bäst skulle behöva detta inhemska motorbränsle, skulle det inte finnas. Vilja vi nå fullständig säkerhet i detta hänseende, får man nog lov att slå in på andra vägar, t. ex. en lagring av bränsle eller eventuellt ett utnyttjande av den moderna kemien på sådant sätt, att man kan förvandla träet till kolväte direkt, vilket kanske går.

Min ärade vän herr Lindgren på örebrobanken syntes mig också vara hemfallen åt mera svärmeri än man kunde vänta av hans solida yttre. Han sade nämligen, om jag uppfattade honom rätt, att det skulle vara mycket skönt, om vi kunde få exempelvis hälften av vårt motorbränsle genom en sådan här inhemska fabrikation. Men, herr Lindgren, ingen människa kan på allvar

påstå, att vi någonsin med vilka priser som helst skulle kunna frambringa hälften av vårt bränslebehov medelst denna fabrikation! Det är nämligen alldeles orimligt.

*Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)*

Det är en fullt riktig uppgift, att postverket använder lättbentyl. När jag varit med om att köpa lättbentyl, har det visserligen skett med någon motvilja, då jag vet, att för varje liter, som vi köpa, tagas 6 öre ifrån inkomsterna till vägunderhållet, men då nu riksdagen har beslutat, att spritbränslet skall alldeles särskilt främjas, har jag ansett, att en så pass stor konsument av motorbränsle som postverket borde bidraga till att konstatera, huruvida det verkligen kunde bli något av dessa anträngningar, så att man inte skulle kunna komma och säga, som man annars alldeles säkert skulle ha sagt, att det väl inte är något märkvärdigt, att inte spritfabrikationen bär sig, då statens egna verk bojkotta den. När man suttit i riksdagen ett tiotal år, är man beredd på alla möjliga invändningar, som herrarna höra.

Lättbentylen är utan tvivel bra — det förnekar jag inte på minsta sätt. Men det är likväl orimligt, att detta bränsle skall förorsaka en förlust för vägväsendet av 6 öre per liter och för fabrikanterna, som ju jämt klaga över sitt betryckta läge, av 4 öre per liter. Det är därför jag menar, att man inte bör fortsätta att driva denna industri. Ingen kan verkligen uppvisa, att det är någon, som har glädje av en sådan tillverkning. Det var på detta jag lade huvudvikten.

I vad som har anförts, sedan jag förra gången hade ordet, finner jag, herr talman, ingenting, som kan förmå mig att ändra min uppfattning, att bifall till utskottets hemställan är det riktiga i den nuvarande situationen.

Herr Frändén: Herr talman! Herr Örne hade i sitt första anförande ett yttrande, som inte blivit motsagt, och jag skall därför taga mig friheten att säga några ord. Herr Örne yttrade, att efter de fem år, som gått, under vilka motorspriten varit skattefri, borde det vara slut med understödet. Jag frågar herr Örne: »Vilket understöd har motorsprittillverkningen fått?» Såvitt jag vet, inte ett enda öre. Herr Örne tillägger vidare, att det också bör bli slut med subventionen. Jag vet inte om att motorsprittillverkningen har subventionerats med ett enda uns.

Jag tycker, att herr Örne verkligen söker ställa sig själv i en alltför vacker dager till väghållarna — men det måtte väl vara av hänsyn till boudeförbundarna, med vilka han nu gått i sällskap. När han säger, att för varje gång han köper en liter motorsprit, gör det honom ont, att 6 öre per liter gå ifrån vägunderhållet. Jag skall bara be att få säga herr Örne, att han är i tillfälle att kunna kompensera de väghållningsskyldiga, om han, som ju är chef för kungl. postverket, skulle vilja styra om att postverket även vore med om att deltaga i vägunderhållet och betala vägskatt liksom andra trafikanter.

Riksdagen har vid flera tillfällen under de senare åren visat sitt synnerliga intresse för motorsprittillverkningen, och det skulle väl, såvitt jag förstår, verkligen vara synd, om man nu, därför att ett par politiska partier slagit sig ihop, skulle strypa denna nu påbörjade så lofvärda och för vårt land så behöfliga industri. Man kan väl ändå inte säga annat än att det måtte vara till nytta för alla, om denna sulfitlut tillvaratages på det sätt, som förut här omnämnts, i stället för att släppas ut i alla älvar och övriga vattendrag, något som ju i och för sig skadar fisket så oerhört. Även denna synpunkt är en nationell synpunkt, som man inte borde förbise.

Jag tycker, att man anlägger alltför småaktiga synpunkter på denna sak. När man som herr Andersson i Boda säger, att det är väghållarna, som bekosta denna motorsprittillverkning. Det är väl inte riktigt. Jag försäkrar, att för

Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)

oss norrlänningar är det ett mycket stort intresse, att denna motorsprittillverkning kan uppehållas.

Herr talman! Med den uppfattning jag har i frågan är det alldeles klart, att jag hemställer om bifall till den av herr Johan Nilsson i Kristianstad m. fl. avgivna, vid betänkandet fogade reservationen.

Herr **Lindgren**: Herr talman! Herr Örne yttrade, att under den tid, då vi bäst skulle behöva detta inhemska motorbränsle, skulle vi inte kunna tillverka det. Herr Örne åsyftade tydligen kristiden, då vi voro avstängda från att exportera sulfit och i anledning därav hade svårighet att tillverka motorsprit. Jag förmenar, att tider kunna komma, då det kan vara bra att kunna tillverka motorsprit för trafikbehov. Ty motorsprit kan *alltid* tillverkas i Sverige. Vid de tillfällen, som herr Örne avsåg, skulle vi, förmodar jag, vara absolut avstängda även från import från utlandet och då icke heller kunna få något motorbränsle utifrån.

Vidare yttrade herr Örne, att ingen kan påstå, att vi skulle kunna tillverka eller förbruka motorsprit till så stor del som 50 procent av vårt behov av motorbränsle. Jag har den uppfattningen, att detta mycket väl går för sig. Visserligen är det ju för närvarande så, att trafikbilarna i allmänhet använda endast 25 procent motorsprit — de tyngre bilarna vilja gärna ha en sådan proportion — och det dröjer givetvis — jag tror, att det kommer att dröja fem år och mera till — innan motorerna hinna ändras så, att motorsprit kan användas i *större utsträckning*. Men jag har den uppfattningen, att man till slut skall kunna komma därhän, att man kan använda inte endast 50 procent motorsprit utan ännu mera, och jag anser, att man bör sträva i den riktningen.

Jag blev mycket förvånad, då jag hörde herr Henrik Andersson — churu norrlänning — uttala sig emot förslaget om fem års skattefrihet å motorsprit och påstå, att vägväsendet skulle förlora 210,000 kronor — tror jag han sade — genom skattefrihet på motorsprit. Jag tror sannerligen, att vägväsendet förtjänar och kan *förtjäna* rätt mycket mera på motorspriten. Det behövs för vägväsendets eget vidkommande mycket sprit. Både vid anläggning och vid underhåll av vägar kör man med motorer, och jag tror, att det bör vara ganska angeläget att ställa så till, att vägstyrelserna inte om några år bli så beroende av bensin, att de bli nödgade att betala vad som helst för sådan. Jag tror, att det kan vara ganska nyttigt, och jag tror, att det även inses på de allra flesta håll, att man behöver göra något för att försäkra sig emot allt för höga bensinpriser. Ty, jag upprepar det, en stegring av bensinprisen kommer förvisso att inträda inom några år. Vi veta inte vad det kan bli för överenskommelser mellan de ledande bensinfirmorna. För närvarande är det krig på bensinmarknaden. Men överenskommelser kunna träffas fortare än man tänker sig. Och under sådana förhållanden vore det nyttigt att inte vara helt beroende av utländskt motorbränsle. Detta anser jag borde även från bondeförbundshåll kunna erkännas och utgöra ett skäl att något betänka sig, innan man vill arbeta för att vi skola stå försvarslösa i detta hänseende.

Herr **Björnsson**: Herr talman! Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet behandlade denna näring, som om den ännu vore på försöksstadiet. Det är den ju inte, utan den drives i fullt fabriksstor skala. Man har väl därför hunnit till det stadium, då man bör lägga ekonomiska synpunkter på denna näring.

Det har av herr Lindgren särskilt betonats, att det finns två skäl för att vi skola bevilja denna subvention under ännu fem år till att börja med och över huvud taget inte taga ståndpunkt till vad som därefter skall ske. Han framhåller framför allt, att vi inte veta, i vilket ögonblick konkurrensen inom

bensinbranschen upphör och prisen på grund därav stiga. Härför vill jag för det första svara, att i samma ögonblick bensinprisen stiga, börja väl dessa fabriker åter kunna drivas med förtjänst. De försvinna ju inte. För det andra vill jag säga, att det är rakt inte säkert, att försäljning av bensin för närvarande är förlustbringande. Jag har inte hört några som helst bevis för att amerikanerna o. s. v. sälja bensin till underpris åt oss. Det är möjligt, att de kunna vilja förtjäna mera och därför skola höja priset, om de kunna, men det finns dock vissa företeelser, som göra, att det knappt är sannolikt, att bensinen blir allenarådande på denna marknad. Det torde vara för kammaren bekant, att det pågår försök, vilka för övrigt kröntes med framgång, att skaffa sig flytande bränsle ur stenkol. Lyckas det, har man nog helt andra förutsättningar att få ett billigt flytande bränsle än den nuvarande motorspriten. Jag vill erinra om att ett kilogram stenkol, som har ungefär samma bränslevärde som en liter bensin, kostar två öre, medan man får betala 30 öre för en liter bensin.

Anledningen till att jag begärde ordet var emellertid inte framför allt, att jag ville säga, att herr Lindgrens premisser delvis äro osäkra, utan anledningen var det yrkande, som framställdes av herr Andersson, att vi skulle godkänna utskottets förslag med hans motivering, vilken skiljer sig från utskottets motivering endast däri, att den uttalar, att en fortsatt subvention skulle vara så fruktansvärt ödeläggande för vägväsendet. För mig har det inte, herr talman, varit det huvudsakliga skälet, att vägväsendet fått en relativt obetydlig summa mindre på grund av denna subvention än det eljest skulle ha. Jag vill säga, att vore jag övertygad om att denna industri hade framtidsutsikter och att det vore farligt, om den måste nedläggas, skulle jag inte draga mig för att rösta för en subvention. Men de siffror, som äro anförda i propositionen, ge inte vid handen, att denna industri har framtidsutsikterna för sig. Jag tycker då, att om man nu ginge in för en subvention på obestämd framtid, skulle detta vara att locka de fjorton fabriker, som nu inställt driften, att göra särskilda kapitalutlägg för att sätta i gång en icke lönande tillverkning. Att jag, trots att jag har denna mening, röstar för en subvention, när den sker under den formen, att fabrikanterna skola ha klart för sig, att understödet en gång tar slut, beror på att jag tycker, att det kan vara skäl, att de få någon kompensation för de utgifter de fått göra, delvis uppmuntrade av staten under kristiden. Jag vill i detta sammanhang säga, att herr Leander har bedömt åtminstone mängas synpunkter felaktigt, då han säger, att vi vilja knussla och pruta. Det är inte alls därför vi intagit vår ståndpunkt, men vi vilja inte genom ett understöd på obestämd tid uppmuntra till en näring, som är förlustbringande.

Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet ville vinna röster från bondehåll genom att erinra om att sulfitspriten nu konkurrerar med förtäringsspriten och kunde komma att göra det ännu mera, om man inte eldade upp den i motorer, utan låte den genomdränka den mänskliga organismen — om jag inte missminner mig, föll hans ord så. Jag vill säga, att detta har inte för mig varit skälet till min ståndpunkt, ty jag skulle önska, att denna potatis-sprit verkligen finge en smula allvarlig konkurrens. Den har nämligen en statssubvention, som är högst betydande, mycket större än som torde vara allmänt bekant. Beräknas priset efter 100-procentigt brännvin, betalas nu till tillverkarna 75 öre per liter, under det att världsmarknadspriset enligt Hamburgnotering är 35 öre. Tillverkarna av sprit för förtäringssändamål hava sålunda per liter 100-procentig vara en statssubvention av 40 öre. Då de sälja 12 miljoner liter per år, blir detta en statssubvention på 4.8 miljoner kronor om året. Det är, herr Andersson i Boda, åtskilligt mera än 210,000 kronor! Jag tror, att det skulle vara synnerligen lämpligt, om man på vederbörligt håll ville en smula rikta uppmärksamheten på dessa förhållanden och se till, om det kan vara nödvändigt, att staten ger en så stor subvention

*Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)*

Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)

och om det inte kunde vara skäl att låta sulfitspritindustrien konkurrera en smula och dela vinsten med potatisbrännvinstillverkarna. Då jag nämde, att dessa tillverkare för nu löpande produktionsår ha 75 öre per liter, vill jag tillägga, att de förra året hade 96 öre per liter, vilket ju är en fullkomligt fantastisk subvention, räknat i procent av varans värde.

Jag har, herr talman, för min del som sagt anslutit mig till utskottets förslag, därför att man med detta säger ifrån, att subventionen kommer att upphöra, att statsmakterna under nuvarande förhållanden icke vilja ge denna industri på hand, att de i förlitande på fortsatt statssubvention kunna skaffa till världen nya fabriker, som ge förlustbringande resultat. Jag ber därför att få yrka bifall till utskottets förslag med den motivering, som utskottet har lämnat för sin hemställan.

Herr Nilsson, Johan, i Kristianstad: Herr talman! Vi ha nu här återigen en fråga av den natur, att man kan diskutera, huruvida man bör gå på den för tillfället ekonomiskt mest fördelaktiga linjen eller om man bör se saken mera än för dagen. Det är nu ofta i riksdagen så, att vi ha tillfälle att diskutera dylika frågor. Jag har, trots att man upprepade gånger diskuterat här om, mycket svårt att komma ifrån, att man från visst håll ser alltför lättvindigt på dessa frågor. Man måste väl i alla fall alltid begrunda, om man inte böra taga hänsyn till handelsbalansens beroende av huruvida man producerar sina varor inom landet eller icke, och man får väl inte heller bortse ifrån vad det betyder ur säkerhetssynpunkt, att man försöker så mycket som möjligt att inom landets gränser producera de nödvändighetsvaror, som man måste ha. Man kan inte bara se till dagen, då allt står väl till och man med lätthet och för en billig penning kan få allt vad man behöver utifrån, utan man bör väl också tänka på hurudana tider som kunna stunda.

De synpunkter, som från bondeförbundshåll hava lagts på denna fråga — att man genom att bevilja en skattelättnad för tillverkningen av motorsprit tager ifrån vägväsendet ett visst belopp — kunna ju, när man ser ytligt på saken, förefalla riktiga. Men detsamma blir förhållandet med varje annan åtgärd, som man vidtager för att minska bensinåtgången. Om man skulle ge premier för framställning av motorer, genom vilka bensinåtgången minskades, skulle man ju kunna säga, att detta vore oklokt, därför att man toge vissa inkomster från vägväsendet, och jordbrukarna finge sålunda ensamma betala den premie, som eventuellt komme att utgå för en uppfinning av dylika motorer. Detta är endast ett exempel. Man skulle kunna draga fram liknande spörsmål i det oändliga. Jag tror sålunda, att man inte får se så ensidigt på frågan, som man gjort från detta håll. Det är visserligen sant, att vägväsendet har fått sig tillerkänd inkomsten av den beskattning, som utgår på bensin och andra förnödenheter, som användas av motorismen. Men därför är det ju ingalunda sagt, att man kan ifrågasätta, att undantag, som göras från dessa regler, innefatta ett understöd, som vägväsendet får vidkännas.

Om man sedan tar reda på hur förhållandena på detta område äro ordnade i andra länder, skall man finna, att man där går betydligt försiktigare fram än vad man här åtminstone från visst håll tycks vilja göra. Jag har här i min hand ett utlåtande, som med anledning av en remiss från Kungl. Maj:t gemensamt avgivits av kommerskollegium och kontrollstyrelsen efter infordrande av yttranden från ingenjörsvetenskapsakademien, Sveriges kemiska industrikontor och svenska cellulosaaföreningen. I detta får man veta, hur det står till i andra länder på ifrågavarande område.

Det säges här, att »i åtskilliga länder hava åtgärder vidtagits särskilt i syfte att främja avsättningen för sprit för motorändamål. Till ämbetsverkens ovanberörda utlåtanden den 6 mars 1924 fogades en utförlig redogörelse för

de administrativa och beskattningsåtgärder, som vid nämnda tidpunkt i sådant syfte genomförts dels i Frankrike, dels i Tjeckoslovakien, vilken redogörelse grundats på erfarenheter, inhämtade av en för ändamålet utsänd studiedelegation». Det meddelas vidare följande. I *Frankrike* gälla enligt år 1923 utfärdade bestämmelser, att importör av utländskt motorbränsle måste inköpa inom landet tillverkad sprit till en myckenhet, motsvarande 10 procent av den importerade kvantiteten, vilken sprit allenast får användas till motorändamål. Vid försäljning från statens alkoholupplag utgjorde priset å motoralkohol år 1927 omkring 26 öre per liter samtidigt som partipriset å denaturerad sprit var omkring 50 öre per liter. För *Italiens* vidkommande hava omfattande åtgärder vidtagits i syfte att inskränka bensinimporten till förmån för användningen av inhemskt alkohol såsom motorbränsle. Sålunda skola alla utländska motorbränslen tillsättas med viss minimikvantitet alkohol, och de brännolja-försäljare, som på detta sätt avsätta stora alkoholkvantiteter, erhålla viss förmånsställning. Staten kontrollerar priset å motoralkoholen. Importerad bensin belägges med en tull av omkring 17 öre per kilogram. I *Spanien* påbjudes i en lag av år 1926, att alla importerade motorbränslen skola tillsättas med 4 procent alkohol, tillverkad inom landet. I *Tjeckoslovakien* äro statens verk och inrättningar skyldiga att såvitt möjligt använda motorsprit. Viss typ av motorsprit är fastställd, bestående av 50 delar alkohol, 20 delar bensol och 30 delar bensin. I *Tyskland* är motorspriten icke allenast skattefri, utan dess avsättning gynnas av staten jämväl på så sätt, att den saluhålles av sprithandelsmonopolet till ett lägre pris än inköpspriset, o. s. v. I *Ungern* skola alla importerade motorbränslen blandas med viss procent absolut alkohol.

Man finner sålunda, att man i utlandet går betydligt försiktigare fram och försöker på ett helt annat sätt än här i vårt land främja tillverkningen och avsättningen av inhemskt motorbränsle. Man vågar inte där helt och hållet lita till importen. Jag tror, att klokheten bjuder oss att följa dessa exempel.

När herr Björnsson här talar om vilken subvention och vilka fördelar förtäringsspriten skulle ha genom den prissättning, som här i landet under senare år tillämpats, vill jag inte nu diskutera dessa kalkyler med honom, ty härför måste man ha material till sitt förfogande. Men det är dock en betydande skillnad på sprit och sprit. Förtäringsspriten skall dock användas så, att den serveras svenska folket, och detta har ganska stora pretentioner i detta hänseende; man dricker inte här vad som helst. Man har ju också gjort försök att föra fram användningen av sulfitspriten för förtäring ändamål. Det har naturligtvis lyckats, men det har vid reningskalkylerna visat sig, att om denna sprit skall drivas upp till samma värde som potatisspriten och sädesspriten, bliva reningskostnaderna så pass dyra, att den torde komma att ställa sig i högre pris än den sprit, som är framställd av potatis eller säd.

Jag har velat framdraga dessa synpunkter såsom stöd för den uppfattning, till vilken jag för min del kommit vid behandlingen av detta ärende. Jag tror, att den tidsfrist, som man nu skulle vilja ge fabrikanterna av motorsprit ännu någon tid framåt, är synnerligen väl motiverad. Man får ju besinna, att den tid de hittills haft ha de av olika anledning inte kunnat utnyttja, och jag tror därför inte, att den ytterligare tidsfrist, som de böra få, innan de skola vara i full konkurrenskraft med det importerade bensinbränslet, bör sättas lägre än som föreslagits av Kungl. Maj:t.

På grund härav ber jag att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts proposition eller med andra ord till den av mig med flera avgivna reservationen.

Herr Boman: Herr talman! Här har från en talare med skärpa framhållits, hur nationalekonomiskt oförsvarligt det är att söka upprätthålla en svensk industri, som vållar tillverkarna en förlust av 4 öre per liter fram-

Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)

ställd sprit och som kräver en statssubvention av 6 öre för att kunna drivas. Vad fabrikanternas förlust av 4 öre angår, tog jag i mitt första anförande något upp frågan om tillverkarnas kalkyler, vilka skulle visa, att produktionen inte vore lönande, och jag gjorde det uttalandet, att man inte kan tillerkänna vad som kalkyleras beträffande förädling av en avfallsprodukt fullständig tillförlitlighet. Men om fabrikanterna vilja driva denna tillverkning med 4 öres förlust per liter, är ju detta i varje fall deras sak och borde inte tagas med i beräkningen av de talare, som här syssla med nationalekonomi. ty det är ju närmast privatekonomi det då är fråga om.

Jag är emellertid uppkallad av talet om 6 öres subvention, som kommit fram från flera håll. Detta uttryck är, tycker jag, felaktigt. Det finns ju även elektriska bilar. De äro litet dyrare i driften, men de äro skattefria. Jag frågar: det är väl ändå inte meningen att säga, att den som kör med en elektrisk bil borde vara skyldig att betala någonting, som ersatte denna bensinskatt. Vi finge väl då lägga om hela vårt beskattningssystem, därest, vilket ju inte alls är uteslutet, utvecklingen på elektroteknikens område blir sådan, att man i större omfattning får elektrisk drift av bilar. Men även en annan möjlighet finnes, varigenom det kan inträffa, att lantmännen, vilka denne talare i detta sammanhang så varmt ömmar för, skulle kunna råka illa ut och bli av med ännu mycket mera av inkomsterna till vägväsendet. Det skulle vara, om något, som nu står på experimentstadiet, nämligen framställande av explosionsgas såsom drivmedel direkt ur träkol. slope igenom. Då få ju inte heller de stackars lantbrukarna några medel till vägväsendet, och ingen vill väl ändå hindra, om vi kunna tillgodogöra oss vårt träkol på detta sätt och åstadkomma en gagnelig motordrift med svenskt bränsle. Därför att bensin utomlands för närvarande kan framställas särskilt billigt, är det väl inte nödvändigt, att det skall vara monopol för detta drivmedel inom motorismen.

Herr talman! Jag har ingen anledning att frånträda det yrkande jag framställt om bifall till reservationen.

Herr Lindgren: Herr Björnsson yttrade, att i samma ögonblick bensinpriset stiger komma de fabriker, som tillverka motorsprit, att gå med förtjänst. Det är väl ändå, herr Björnsson, ett något enkelt sätt att se på problemet. Ty fabriker, som äro nedlagda, ha väl svårt att gå med förtjänst i samma ögonblick som det inträffar en prisförhöjning. Jag medger, att om riksdagen beredde dem tillfälle att hållas i gång under den tid bensinkriget pågår, skulle de möjligen kunna förtjäna *sedan bensinpriset höjts*. Om detta skulle ske om tre år, vill jag emellertid påstå, att vinsten behövs för att anskaffa en ordentlig försäljningsorganisation. Ty en sådan behövs för att i större utsträckning kunna sälja varan.

Herr Björnsson yttrade vidare, att det inte är bevisat, att bensin säljes till förlustbringande priser. Ja, deklARATIONSTIDEN är väl inte ännu förbi, och i varje fall äro ju taxeringsresultaten inte ännu offentliggjorda. Men om herr Björnsson om en eller annan månad vill studera taxeringsuppgifterna även från de största bensinbolag, tror jag, att han skall få sin uppfattning i detta avseende något korrigerad.

Så är det en sak till, som herr Boman redan varit inne på: Både herr Örne och herr Björnsson ha talat om subvention. Detta är ett ord, som visst blivit populärt här i riksdagen i år på grund av ett annat ärende, där det föreslogs en verklig subvention, ett kontant understöd, ett direkt utbetalande av statsmedel, vilket för övrigt varken herr Örne eller herr Björnsson då voro emot — ja, det är ju möjligt att herr Örne var emot det; det skulle jag nästan kunna tro. Jag anser emellertid, att subvention här är ett oriktigt ord när det

gäller *skattefrihet* å motorsprit. Om en vara, som tillverkas inom landet, aldrig varit belagd med någon skatt, och man fortfarande under ett eller annat år — här är fråga om fem år — icke belägger den med skatt, kan man kalla detta för subvention? Herr Björnsson sitter i bevillningsutskottet och är ju särskilt specialist på tullfrågor. Jag tror, att om herr Björnsson går till tulltaxan, skall han kunna leta fram många varor, som han med lika mycket eller lika litet skäl skall kunna beteckna som subventionerade. Jag undrar, om det inte finnes en mängd artiklar som användas för ungefär samma ändamål, men äro belagda med olika tullar eller t. o. m. tullfria. En artikel kan vara belagd med en hög tull, en annan med en lägre tull, medan den tredje är tullfri. Kan man säga, att den artikel, som är tullfri, är subventionerad? Jag tror inte det. Ordet subvention, använt här i diskussionen, är absolut felaktigt. Jag bestrider, att det är subvention, om man fortfarande vill lämna skattefrihet åt en tillverkning av inhemskt bränsle, som aldrig har varit belagd med skatt. Det är sunt förnuft, men det är inte subvention!

*Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)*

Herr Örne: Herr talman! Endast ett par korta upplysningar.

Herr Frändén uttalade en önskan, att postverket skulle betala vägskatt. Jag vill i anledning härav upplysa, att postverket betalar automobilskatt och bensinskatt och gummiskatt på samma sätt som enskilda. Vidare betala postverkets chaufförer vägskatt, i den mån de äro boende på landet. Slutligen levereras det netto, som uppstår på rörelsen, till statskassan och kan ju anses utgöra ett bidrag till de anslag, som staten lämnar till vägväsendet. Jag tror därför, att det är ganska fåfängt att försöka påstå, att postverket åtnjuter några företrädesrättigheter framför enskilda trafikanter.

Herr Boman framhöll, att elektriska bilar ju inte betala bensinskatt. Det är en stor brist, men man har ansett, att man inte kan slå in på att ålägga dem denna speciella vägskatt, därför att det är så oerhört krångligt och antalet sådana bilar är så litet, att det kanske kan uppskattas till ett tjug eller så i hela landet. Man kan inte skriva en lag blott för dessa. Men om drift med elektricitet eller med tråkolsgas skulle slå igenom, synes det mig alldeles självklart, att vi måste finna ut ett medel att beskatta även de bilar, som drivas på detta sätt. Det vore ju absolut orimligt, att exempelvis tråkolsträskdrivna bilar, vilkas bränsle skulle kosta blott 20 öre milen för en bil, som med last väger 5 000 kilogram — en sådan som vi sågo häromdagen ute på Gärdet — skulle lämnas alldeles skattefria, därför att de använda ett inhemskt bränsle. Inte slitats vägarna mindre, därför att man använder ett sådant bränsle!

Slutligen vill jag till både herr Frändén och min ärade vän herr Lindgren här bakom mig säga, att jag aldrig kan tro, att de, som äro så skickliga affärsmän, räkna så dimmigt i sina affärer, som de gjorde, när de försökte bortförklara, att det ligger en subvention från vägväsendet till motorspriten i den ordning, som nu gäller för beskattningen. Det är bara politiken, som har förvillat deras annars så klara förstånd, om de säga något sådant.

Herr statsrådet Wohlin: Endast några få ord. Mitt meddelande ur in-tressentföreningens uppgifter över antalet arbetare hänförde sig — och jag vill förtydliga mitt uttalande på den punkten — till ett fullständigt utnyttjande av de respektive fabrikenas tillverkning på detta område. Om denna beräknas till omkring 15 miljoner liter, motsvarar detta omkring 3 ½ miljoner kronor i förbättring av vår handelsbalans, och om därifrån dragas omkring ½ miljon kronor — som motsvara kostnad för bränsle — återstå omkring 3 miljoner kronor, som kunna sägas i form av arbetslöner — dels direkt vid spritfabrikerna, dels indirekt i form av transportkostnader, kostnad för kalk, reparationer, ma-

Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)

skindelar etc. — komma arbetarna till godo. Spritfabrikerna kunna sålunda direkt eller indirekt bereda sysselsättning och arbetsförtjänst för omkring ett tusental arbetare. Jag skall gärna erkänna, att jag uttryckte mig otydligt på denna punkt, ty man kunde av mitt förra anförande få den uppfattningen, att fabrikererna med sin nuvarande begränsade tillverkning sysselsätta så många arbetare.

Jag vill ännu en gång erinra särskilt de sydsvenska lantmännen om vilka strider vi fört här i kammaren under de gångna åren, då vi motsatt oss en allt för stark utveckling av sulfitbrännvinet på potatisbrännvinets bekostnad. Herr Björnssons yttrande för en stund sedan var en direkt uppmaning till att man — om tillverkningen av motorsprit icke kommer att visa sig lönande — skall lägga an på en starkare tillverkning av förtäringssprit från dessa fabrikers sida i direkt konkurrens med potatisodlarna i Sydsverige. Jag tror därför, att de lantmän, särskilt från dessa delar av riket, som nu vilja stödja utskottets förslag, icke rätt väl övertänkt sina egna intressen.

Herr Örne nämnde ordet »svärmeri». Jag tror, att både herr Örne och jag numera kommit ganska långt från den ungdomstid, då vi hade allehanda svärmerier för oss. Men om vi ännu vid vår ålder skulle vara en liten smula svärmiska, så föredrar jag för min del att skänka mitt svärmeri åt de svenska skogarna och de svenska skogsprodukterna, framför att svärma för utlänningar och amerikanska oljebolag.

Herr Enhörning: Herr talman, mina herrar! Jag är högeligen förvånad över att man inte nu vill göra sig oberoende av utlandet i detta fall. Om vi under krigstiden hade kunnat vara oberoende i detta avseende, hade vi stått i ett betydligt lyckligare läge då än vi gjorde. Jag erinrar mig, att jag år 1923 var med och motionerade om en utredning av motorspritfrågan. Denna motion frambars av herr Frändén. På grund av den utredning, som då gjordes, har den fråga, vi nu här i dag debattera, uppkommit. Då gjordes det uttalandet, att vi skulle så mycket som möjligt i denna fråga göra oss oberoende av utlandet, vilket en del kammarens ledamöter av obegripliga skäl nu synes vilja frågå.

Jag skall nu tillåta mig lämna en liten historik över utvecklingen av tillverkningen av sulfitsprit i vårt land, som tydligt visar, att den ingalunda har utvecklats sig i den grad, som det fanns anledning tänka sig genom att flera fabriker då byggdes, men ej kunde igångsättas på grund av att det visade sig att tillverkningen ej lämnade tillfredsställande resultat. Följden kunde ju bliva den — om kammaren nu följer utskottet — att fabriker — nu i gång — även finge nedlägga driften och följden därav ökad bensinimport och fördyrad motor-drift. Vågar verkligen utskottets majoritet taga detta ansvar på sina skuldror? Än större förluster och än större arbetslöshet skulle därigenom uppstå, som direkt drabbade oss själva.

År 1925 funnos sulfitfabriker för tillverkning av $4\frac{1}{2}$ miljoner liter 100-procentig sprit. År 1929 har tillverkningen ökat genom utbyggande av nya fabriker till 12 miljoner liter. Färdiga fabriker, som icke äro i gång, finnas för produktion av ytterligare 8 miljoner liter men hava icke igångsatts, emedan tillverkningen ej lämnar tillfredsställande avkastning. Råvara finnes vid landets sulfitfabriker för tillverkning av ytterligare 25 miljoner liter. Spriten användes i mycket ringa grad för tillverkning av förtäringssprit. Till stor del går den till tekniska ändamål, således s. k. teknisk sprit. Det som ej åtgår till teknisk användning begagnas för inblandning i bensin och tjänstgör sålunda som motorbränsle.

År 1924 pålades en skatt av 6 öre per liter på all i landet införd bensin. Skatten var avsedd att användas till vägförbättringar och underhåll. För att emellertid undgå politiska förvecklingar, då man tänkte sig, att Amerika ogärna

såg en sådan skatt på bensin, pålades samtidigt en lika stor skatt på all för motorbränsle avsedd sprit, vilken skatt avlyftades under fem år. Nu är frågan, om denna skatt skall utgå eller om riksdagen skall befria spriten från skatt under ytterligare fem år.

*Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)*

I tvenne motioner, den ena av herr Sköld, den andra av herr Johan August Larsson, har framhållits, att ett sådant befriande av spriten från skatt skulle vara en direkt »subvention» eller ett »statsunderstöd», och nämnda herrar hava avstyrkt en sådan åtgärd. Det har framhållits, att det s. k. »understödet» var avsett för den tid, under vilken motorspriten »inarbetades» å marknaden, och att spriten sedermera skulle kunna bära skatten, när den blev »van därvid».

Det är emellertid en klar sak, att spriten ej kan vänja sig vid en skatt, om marginalen mellan tillverkningspris och försäljningspris ej är över sex öre. Huvudkostnaden vid spritens tillverkning är stenkol, emedan en mycket stor vätskemängd skall uppvärmas och avdunstar. Tillverkningskostnaden kan därför ej sänkas under ett visst pris, och kunna fabrikerne ej få någon behållning vid sin tillverkning, blir följden, att tillverkningen vid flera än dem som redan stå kommer att avbrytas. För närvarande säljes motorspriten till 21 öre per liter. Skall skatten dragas därifrån, blir nettopriset endast 15 öre, till vilket pris väl knappast någon motorsprit kan tillverkas här i landet.

I allmänhet brukar man anse det lyckligt för ett land, om en vara, som eljest importeras, kan tillverkas inom landet eller om en importerad vara i någon mån kan ersättas av en inom landet tillverkad sådan. Även om den importerade varan drager en tull och därför skaffar staten en inkomst, brukar man ej anse det som en »subvention» eller ett »statsunderstöd», om icke på den i landet tillverkade varan kan läggas en motsvarande skatt. Så synas emellertid ovannämnda motionärer se saken. Varje förbättring av en explosionsmotor, som medför minskad åtgång av bensin, borde enligt motionärernas synpunkt påläggas en skatt, motsvarande den minskade bensinåtgången. För närvarande arbetas intensivt på införandet av tråkolmotorer för att minska bensinimporten, vilket anses vara en nationalekonomisk vinst. Enligt herrar Skölds och Larssons uppfattning borde på tråkolmotorerna läggas en skatt, motsvarande den genom deras införande minskade bensinskatten. På samma sätt borde andra varor, maskiner, elektriska motorer m. m., som tillverkas i landet, draga en skatt motsvarande den minskning i tullen å importerade maskiner, som staten går förlustig genom att maskinerna tillverkas inom landet. Önskligt vore, att all skatt å i landet tillverkad sprit skulle helt och hållet bortfalla, men om så ej för närvarande kan ske, bör i varje fall skattebefrielse för nästa femårsperiod kunna lämnas.

Följer man motionärernas synpunkt, skulle all tillverkning av sådana varor inom landet, vilka kunna importeras och vilka draga tull eller skatt, upphöra. då givetvis deras tillverkning minskar den inkomst, som staten har genom skatt eller tull.

Behöver vägväsendet pengar för vägnarnas underhåll och förbättring eller nybyggande, kunna helt säkert sådana skaffas på annat sätt än genom att pålägga vår unga spritindustri en mördande skatt. Man kunde t. ex. höja bensinskatten med ett öre.

På grund av vad jag nu anfört, herr talman, yrkar jag bifall till den vid betänkandet fogade reservationen av herr Johan Nilsson i Kristianstad m. fl.

Herr Sandén: Herr talman! Debatten borde kanske ha slutat med herr statsrådets vackra deklARATION om hur föremålen växla, även då det gäller svärmerier. Men jag skall dock be att i anledning av herr statsrådets upplysningar rörande antalet i motorspritindustrien sysselsatta arbetare få meddela, att då frågan var före i bevillningsutskottet, var vid ett tillfälle åtminstone en representant för sulfitspritindustriens försäljningsaktiebolag när-

Ang. skatten
å bensin
och motorsprit.
(Forts.)

varande, och på en fråga, som jag framställde till honom, hur många arbetare som äro anställda vid dessa fabriker, gav han det svaret, att det är högst tio vid varje fabrik. Eftersom det är åtta fabriker i gång, skulle detta göra ett antal av 80 arbetare. I bästa fall, om alla 20 fabriker drivas, skulle hela antalet arbetare uppgå till 200 man.

Efter vad jag förstår måste antingen de inför utskottet lämnade uppgifterna vara felaktiga eller också måste en missuppfattning ändock föreligga från herr statsrådets sida.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen, som under densamma infunnit sig och övertagit ledningen av kammarens förhandlingar, yttrade, att, utom beträffande motiveringen, vartill han ville återkomma efteråt, om anledning därtill gäves, hade i avseende på den nu föredragna punkten yrkats dels att vad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock att det förslag skulle antagas, som innefattades i den av herr Johan Nilsson i Kristianstad m. fl. vid punkten avgivna reservationen.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner enligt dessa båda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Nilsson, Johan*, i Kristianstad begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 11 punkten a), röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Johan Nilsson i Kristianstad m. fl. vid punkten avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen eiter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser. Herr talmannen förklarade därpå, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för nej-propositionen.

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

Ja — 48;

Nej — 55.

Punkterna b) och c).

Vad utskottet hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtande nr 6, angående regleringen för budgetåret 1929/1930 av utgifterna under

riksstatens sjätte huvudtitel, innefattande anslagen till kommunikationsdepartementet.

Punkterna 1—16.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 17.

På framställning av herr talmannen beslöts att denna punkt skulle företagas till avgörande momentvis.

Mom. I a).

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. I b).

I punkten 17 under sjätte huvudtiteln av innevarande års statsverksproposition hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra förslagsanslag av 29,280,000 kronor, att direkt utgå av automobilskattemedel.

*Anslag
av automobil-
skattemedel till
vägunderhåll
m. m.*

I samband med Kungl. Maj:ts förevarande förslag hade i följande inom andra kammaren väckta motioner hemställts,

dels av herr *A. Danielsson* m. fl. (i motionen nr 69) att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t till förbättring av för automobiltrafiken särskilt viktiga vägar å landsbygden av automobilskattemedlens länsfonder måtte lämna bidrag med högst tre fjärdedelar av den beräknade kostnaden, där ej Kungl. Maj:t på grund av särskilda skäl funne högre bidrag böra beviljas;

dels av herr *E. Bengtsson* i Kullen (i motionen nr 207) att riksdagen måtte besluta en sådan ändring av § 3 mom. 1 i förordningen om fördelning av automobilskattemedel, att det jämlikt nämnda författningsrum av automobilskattemedel utgående bidraget till vägunderhåll och vinterväghållning höjdes från 25 till 45 % av verkliga kostnaden därför;

dels av herr *G. Pettersson* i Hällbacken (i motionen nr 221) att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte framhålla angelägenheten av, att högre anslag av bilskattemedel måtte utgå till anordnande av skenfria vägkorsningar av järnväg å redan befintliga allmänna vägar;

dels ock av herr *O. Jeppsson* m. fl. (i motionen nr 239) att riksdagen måtte besluta, att § 1 mom. Kungl. Maj:ts förordning den 28 maj 1926 om fördelning av automobilskattemedel skulle hava följande lydelse:

»1 mom. Av landsbygdens andel av skattemedel fördelas åttiofem procent på följande sätt:

a) Till väghållningsdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, utgår bidrag med femtio procent av distriktets verkliga kostnad — — byggande av väg.

Till grund — — — förklaras förverkad.

b) Vad av — — — särskilda län.»

Första kammarens protokoll 1929. Nr 17.

Anslag
av automobil-
skattemedel till
vägunderhåll
m. m.
(Forts.)

Sedermåra hade Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 1 februari 1929 avlåten proposition, nr 34, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, föreslagit riksdagen antaga följande

Förslag

till

Förordning

om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel.

Härigenom förordnas, att 3 § 1 mom. i förordningen den 28 maj 1926 om fördelning av automobilskattemedel skall i nedan angivna del hava följande ändrade lydelse:

3 §.

1 mom. Av landsbygdens andel av skattemedlen fördelas åttiofem procent på följande sätt:

a) Till väghållningsdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, utgår bidrag med trettio procent av distriktets verkliga kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning under nästföregående kalenderår, dock allenast därest vägunderhållet hela det året ålegat vägkassan; och skall därvid i nämnda kostnad jämväl inbegripas all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg.

Till grund — — — — — förklaras förverkad.

b) Vad av — — — — — särskilda län.

Denna förordning skall träda i tillämpning vid fördelning av de under budgetåret 1929/1930 influtna automobilskattemedel.

I anledning av förevarande proposition hade inom riksdagen väckts följande motioner, nämligen

dels två likalydande, väckta den ena inom första kammaren, nr 221, av herrar *J. Andersson* och *A. O. Frändén* och den andra inom andra kammaren, nr 341, av *O. N. Olsson* i Broberg m. fl., däri hemställts, att riksdagen måtte besluta sådan ändring av 3 § 1 mom. a) i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel, att det jämlikt nämnda lagrum utgående underhållsbidraget bestämdes till fyrtio procent;

dels ock inom andra kammaren, nr 355, av herr *O. Olsson* i Kullenbergstorp m. fl., däri hemställts, att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 34 måtte antaga i motionen infört förslag till förordning om ändrad lydelse av 3 § i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande momentet på återopade grunder hemställt, att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts i särskild proposition, nr 34, framställda förslag samt herrar *Bengtssons* i Kullen och *Jeppssons* m. fl. motioner (II: 207 och 239) ävensom med bifall till de av herrar *J. Andersson* och *Frändén*, *Olsson* i Broberg m. fl. samt *Olsson* i Kullenbergstorp m. fl. i ämnet väckta motionerna (I: 221 samt II: 341 och 355), den sistnämnda i vad den avsåge höjning av utgående bidrag för vägunderhåll, godkänna följande

Förslag

till

Förordning

om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel.

Anslag
av automobils-
kattemedel till
vägunderhåll
m. m.
(Forts.)

Härigenom förordnas, att 3 § 1 mom. i förordningen den 28 maj 1926 om fördelning av automobilskattemedel skall i nedan angivna del hava följande ändrade lydelse:

3 §.

1 mom. Av landsbygdens andel av skattemedlen fördelas åttiofem procent på följande sätt:

a) Till väghållningsdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, utgår bidrag med fyrtio procent av distriktets verkliga kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning under nästföregående kalenderår, dock allenast därest vägunderhållet hela det året ålegat vägkassan; och skall därvid i nämnda kostnad jämväl inbegripas all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg.

Till grund — — — — — förklaras förverkad.

b) Vad av — — — — — särskilda län.

Denna förordning skall träda i tillämpning vid fördelning av de under budgetåret 1929/1930 influtna automobilskattemedel.

Beträffande förevarande moment hade reservationer avgivits av, utom annan,

1) herrar *Kvarnzelius, Lindblad, Nilsson* i Malmö, *Dahl, Rydén, Anderson* i Råstock och *Nilsson* i Örebro, vilka ansett att utskottets yttrande i denna del bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts i särskild proposition, nr 34, framställda förslag samt med avslag å de av herrar *J. Andersson* och *Frändén, Bengtsson* i Kullen, *Jeppsson m. fl., Olsson* i Broberg m. fl. samt *Olsson* i Kullenbergstorp m. fl., i ämnet väckta motionerna (I: 221 samt II: 207, 239, 341 och 355), den sistnämnda motionen i vad den avsåge höjning av utgående bidrag från vägunderhåll, godkänna följande

Förslag

3 §.

1 mom. Av — — — — — följande sätt:

a) Till — — — — — bidrag med trettio procent — — — — — av väg.

Till grund — — — — — förklaras förverkad.

b) Vad av — — — — — särskilda län.

Denna förordning — — — — — automobilskattemedel.

2) av herrar *Bergqvist, Asplund* och *Jansson* i Falun, vilka ansett, att utskottet bort förorda ett bidrag för ifrågavarande ändamål av 35 procent.

Enligt en under mom. I c) antecknad reservation hade därjämte herrar *Nilsson* i Gränebo, *Nilsson* i Bonarp, *Bengtsson* i Norup, *Olsson* i Kullenbergs-

Anslag
av automobil-
skattemedel till
vägunderhåll
m. m.
(Forts.)

torp, *Olsson* i Blädinge och *Anderson* i Storegården ansett, att utskottet bort i anledning av herr *Olssons* i *Kullenbergstorp* m. fl. motion (II:355), i vad den avsåge sänkning av nuvarande utjämningsandelen, under förevarande moment hemställa, att riksdagen måtte godkänna i nämnda reservation intaget förslag till förordning om ändrad lydelse av 3 § i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelningen av automobilskattemedel.

Herr Lindblad: Herr talman! Vid denna punkt ha nära hälften av statsutskottets ledamöter avgivit ett par reservationer. Den ena reservationen går ut på anslutning till Kungl. Maj:ts förslag, att bidraget av automobilskattemedel till vägarnas underhåll skall utgå med 30 %, den andra reservationen går ut på att procentsatsen bör bestämmas till 35.

Det framgår av reservationerna, att reservanterna ingalunda sakna förståelse för den tunga, som trycker de väghållningsskyldiga genom vägunderhållet, men reservanterna ha funnit, att man i detta avseende bör gå fram med en smula försiktighet, såsom man gjort under föregående år. Från början utgick ju bidraget till vägunderhållet med 10 %. Det höjdes sedermera till 15 %, och då intogs också vinterväghållningen, vilket utgjorde en lättnad för de väghållningsskyldiga. Sedan höjdes bidraget till 20 % och under föregående år, efter sammanjämkning med andra kammaren, som fattade ett annat beslut, till 25 %. Det är alltså den procentsats, som för närvarande är gällande.

Nu har av flera motionärer i år liksom föregående år gjorts framställning om en ökning av denna procentsats. Det finns motioner, där det föreslås 40 %, och det finns också sådana, som gå ända upp till 50 %, alltså en fördubbling av den nuvarande procentsatsen. Det är klart, att en ökning av bidraget till vägunderhållet är av behovet påkallad på grund av den stora vägskatt, som drabbar de väghållningsskyldiga. Kungl. Maj:ten har ju också föreslagit en ökning i år ifrån 25 till 30 %, men om man skulle följa motionärerna till 40 %, såsom utskottet nu föreslår, är det givet, att detta måste inkräkta på de medel, som skola utgå till anläggning och förbättring av vägar. Det har synts reservanterna, att det var skäligt, att man gick fram på samma sätt som man gjort förut, med några procent varje år, intill dess man fått nya vägar anlagda och de gamla vägarna så förbättrade, att de bli tjänliga för sin nya uppgift som bilvägar.

I statsutskottet framkommo åtskilliga förslag och framför allt ett, som man trodde skulle kunna ena de stridiga meningarna i detta avseende. Man trodde sig skola kunna komma till en kompromiss på 35 %, alltså 10 procents ökning av den nuvarande procentsatsen, men det visade sig vara omöjligt att få en sådan kompromiss till stånd, ty de som höllo på 40 %, ville icke vara med om någon som helst nedsättning. Det är väl också otvivelaktigt, att i andra kammaren de 40 procenten komma att genomdrivas. För egen del tror jag nog, att det kan ligga ett starkt fog i kravet på en ökning, och en rätt avsevärd ökning anser jag 10 % vara. Men å andra sidan är det lika klart, att behovet av nya vägar och behovet av förbättring av de gamla vägarna ännu icke är på långt när fyllt. Det kan ju finnas vissa vägdistrikt, inom vilka sådana förbättringar äro i stort sett genomförda, men det finns också åtskilliga län, åtminstone gäller det de norrländska länen, där man icke kunnat genomföra denna nydaning av vägarna, vartill automobilskattemedlen dock i främsta rummet skulle användas. Det är då, synes det mig, något för tidigt att rycka fram så långt med underhållsbidraget, att kanske åtskilligt blir eftersatt i fråga om de nya vägarna och förbättringarna av de förutvarande. Det kan inte vara ekonomiskt klokt att taga så stor andel till underhållet, innan man fått den förstärkning av vägarna,

som sedermera kommer att göra underhållet billigare, ty det är ju alldeles uppenbart, att om vägarna icke bli grundligt förstärkta för automobiltrafiken, måste underhållet bli så mycket dyrare, och då är ju föga vunnet med det hela.

Nu ligger väl saken så till, att andra kammaren, som under så gott som hela dagen diskuterat denna fråga, väl kommer att stanna vid vad utskottet föreslagit. Det vore då kanske bäst, att vi här i denna kammare utan långa diskussioner — ty jag är övertygad om att ingendera parten kan få någon över på sin sida — stannade vid vad Kungl. Maj:t föreslagit, d. v. s. 30 %, så att en sammanjämkning kunde komma att äga rum med andra kammaren om 35 %. Därmed skulle, som jag förut antytt, procentsatsen ökas från 25 till 35, och sålunda en avsevärd hjälp beredas de väghållningsskyldiga, och då kan man ju kanske nästa år försöka att taga ytterligare ett steg. Jag har därför ansett lönlöst att i denna kammare vid denna sena timme uppta en längre diskussion om denna sak. De alla flesta veta vad det gäller, och för min personliga del tror jag det är klokt att gå fram med försiktighet även i detta fall, ehuru jag gärna erkänner, att de väghållningsskyldiga kunna behöva en lättnad. Men de ha ju redan fått avsevärda lättnader för varje år genom de 5 %, varmed underhållsbidraget ökas, liksom därigenom, att vinterväghållningen inräknats i det, som bekostas av bilskattemedel och även därigenom, att nu för nyanläggning av vägar får utgå $\frac{3}{4}$, i stället för $\frac{2}{3}$ av statsmedel. På så sätt har man således försökt att lätta tungan för de väghållningsskyldiga, och om man nu genom en sammanjämkning stannar vid 35 %, har man kommit rätt så långt, så långt man överhuvud taget kan komma, om man vill iakttaga nödig försiktighet. Det är därför, jag för min del vill hemställa till kammaren att stanna vid 30 %, så att kamrarna måtte få tillfälle att åstadkomma en sammanjämkning på det sätt som icke lyckades i statsutskottet.

Jag ber således att få yrka bifall till den av herr Kvarnzelius m. fl. vid betänkandet fogade reservationen.

Herr andre vice talmannen: Herr talman! Vid denna sena timme borde jag helst nöja mig med att yrka bifall till utskottets hemställan, men med hänsyn till frågans betydelse vill jag med några ord motivera min ståndpunkt.

Då automobilskatten infördes, var det väl meningen, att med den skulle bestridas de kostnader, som biltrafiken åsamkade vägväsendet, och i den mån som den äldre landsvägstrafiken minskades, lätta tungan för de väghållningsskyldiga. Detta hopp har icke kunnat infrias, utan vägskatten har icke förty år efter år ökats, åtminstone de tidigare åren. Jag har här en tabell som åskådliggör, hur vägtungan nu trycker en hel del vägdistrikt. Tabellen är upprättad inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och avser år 1926, det sista år sådan statistik föreligger utarbetad. Den visar, att det finnes 98 vägdistrikt, som ha en vägskatt av 25—30 öre per vägfyrek, alltså motsvarande 4—5 kronor per bevillningskrona. I 65 distrikt uppgår skatten till 31—36 öre per vägfyrek, i 35 distrikt till 37—42 öre, motsvarande 6—7 kronor per bevillningskrona. I 24 distrikt har skatten uppgått till mellan 7 å 8 kronor och i 45 distrikt har den varit 8—9 kronor och därutöver. Utom dessa finns det distrikt, där den t. o. m. uppgått till 16—17 kronor per bevillningskrona. Härav framgår, att vägskatten ännu tynger de väghållningsskyldiga i hög grad, och lättnad bör vidtagas där den är möjlig.

I andra länder har man som i vårt land överfört en del av väghållningsbördan på automobilerna och biltrafiken, och därvid sökt avväga en någorlunda rättvis fördelning av kostnaderna.

Då bilskatten hos oss uteslutande avsetts för vägväsendet, vägunderhållet och

Anslag
av automobil-
skattemedel till
vägunderhåll
m. m.

(Forts.)

*Anslag
av automobil-
skattemedel till
vägunderhåll
m. m.
(Forts.)*

vägförbättringar borde det ej råda så stor meningsskiljaktighet om dess användning, men det finns särskilt två olika meningar om huru bilskattemedlen lämpligen böra användas. Den ena åsikten är, att så mycket som möjligt bör gå till vägförbättringar, medan andra anse, att större anpart tilldelas till underhåll av vägarna, vilken mening har mycken fog för sig. Givet är ju, att man icke så strängt kan skilja mellan förbättringar och underhåll av vägarna, men även om man går något saktare fram med dessa vägförbättringar, kan man nog ändå i tillräcklig utsträckning tillgodose detta nybyggnadskrav. Enligt de gjorda beräkningarna skulle av automobilskattemedlen för nästkommande budgetår på landsbygdens del belöpa 29,280,000 kronor. Härav skall tagas 15 % till utjämning av vägbördan de olika länen emellan, men därefter återstå 24,888,000 kronor. Om nu utskottets förslag bifalles och 40 % lämnas till vägunderhållet, återstår ungefär 12.7 miljoner kronor, som skulle vara disponibla för vägförbättringar. Tillsammans med vägdistriktens bidrag — enligt Kungl. Maj:ts förslag 25 % emot tidigare 33 % — skulle likväl 16.93 miljoner eller i runt tal 17 miljoner kronor bliva tillgängliga till vägförbättringar. Det är en ganska avsevärd summa, mina herrar, och för den kan göras stora vägförbättringar och avsevärt mera än man under automobilskattemedlens första tid vågade hoppas. Vill man därtill räkna, vad som tidigare under punkt 9 i detta utlåtande redan bifallits, nämligen 4.5 miljoner kronor till nybyggnader av vägar, samt till detta belopp lägga den andel, som vägdistriktet själva skola bekosta, komma vi upp till i runt tal 23 miljoner kronor för nybyggnader och förbättringar av vägar. Med den takten borde de ansökningar om statsbidrag till vägbyggnader, som ingivits, inom några få år kunna minskas. Det belopp, som, enligt propositionen, dessa vägförslag skulle kosta, uppgår ju till 64,600,000 kronor. Ha vi nu att räkna med 23 miljoner kronor årligen till vägbyggnader, skulle denna balans kunna vara avarbetad på tre år om ej nya ansökningar inkomma. Detta är en avsevärt raskare takt än som tidigare varit möjlig att hålla, och detta tack vare att bilskattemedlen flödat så rikligt som de gjort. Det har därigenom blivit möjligt att bättre tillgodose såväl förbättringar som underhållet av vägarna. Nu finnes det emellertid inom riksdagen en riktning, som icke fullt beaktar den börda, som väghållningskostnaderna åsamkat de väghållningsskyldiga, och som därför vilja ha en oproportionerligt stor del till vägförbättringar. Men härigenom minskas ju icke de väghållningsskyldigas kostnader för vägväsendet, utan de snarare ökas. Ty icke nog med att de väghållningsskyldiga då få betala en större utdebitering till vägunderhållet, utan de få dessutom utdebiteras betydande belopp för att komma i åtnjutande av bilskattemedel till vägbyggnader. Jag anser det därför riktigare att lämna en större andel av bilskattemedlen till underhållet, och sedan, om de väghållningsskyldiga i vissa distrikt vilja forcera vägbyggandet allt för fort, låta dessa distrikt bidraga till detta i större utsträckning. Då får man kanske en viss regulator och garanti för att de icke gå fram alltför fort, som det dock av många anses, att åtskilliga vägdistrikt gjort under senare tiden. Det kanske innebure en hälsosam regulator att gå den vägen, i synnerhet som det ju bevisas av siffror, som föreligga, att det icke medför någon fara, för att vägförbättringarna skulle eftersättas om man går fram på denna väg.

Jag vill minnas, att herr Dahl inom utskottet ansåg, trots att han nu ställer sig på Kungl. Maj:ts sida, att ombyggnaderna och förbättringarna inom vägdistriktet icke borde forceras och att det kanske mången gång rådde en tävlan vägdistriktet emellan om att visa, att de hade de bästa vägarna, och att de på det sättet kanske drevos fram alltför fort och icke iakttago den sparsamhet och försiktighet, som de borde ha gjort.

Vid denna punkt har dessutom gjorts ett annat yrkande i en reservation, undertecknad av mig och åtskilliga ledamöter av andra kammaren, om att ut-

jämningsandelen, som nu utgår med 15 % av de till landsbygdens förfogande stående automobilskattemedlen, skulle begränsas till 4 miljoner kronor. Jag anser denna synpunkt riktig, men då detta förslag här är sammankopplat med hela författningen, kan det ju hända, att om ett yrkande om bifall till detta förslag kommer att göras, de, som eljest skulle vilja gå med på att bevilja 40 % av automobilskattemedlen, skulle känna sig förhindrade att göra detta, varför jag, herr talman, icke nu skall yrka bifall till detta förslag. Jag skall alltså endast tillåta mig att yrka bifall till utskottets hemställan under denna punkt.

*Anslag
av automobil-
skattemedel till
vägunderhåll
m. m.
(Forts.)*

Herr statsrådet **Borell**: Herr talman, mina herrar! Trots den sena timmen nödgas jag i denna viktiga fråga några ögonblick taga kammarens uppmärksamhet i anspråk.

Redan under remissdebatten hade jag tillfälle att utveckla de skäl, som föranlett Kungl. Maj:t att inskränka den höjning av underhållsprocenten, som givetvis bör vidtagas, till 30 % från nuvarande 25 %. Sedan jag då yttrade mig, har jag haft rikliga anledningar att närmare begrunda denna sak. Under remissdebatten i andra kammaren fick jag en direkt anmaning av en talare att taga mitt förnuft tillfång och framlägga ett förslag om högre procentsats, och sedermera ha ju i en mångfald motioner synpunkterna till förmån för en ytterligare höjning framhållits. Jag har sålunda haft anledning att noga överväga saken, och jag har också gjort det, så gott jag förstår, och har därvid kommit till den bestämda uppfattningen, att om man ser denna fråga sakligt och ur hela landets synpunkt, är det icke klokt att för närvarande gå så långt i höjning av underhållsprocenten, som nu föreslagits, om jag nu antar, att förslaget om 40 % är det aktuella. Den höjning till 25 %, som förra året vidtog, har ju ännu icke trätt i tillämpning. Det blir sålunda på en gång ett steg från 20 till 40 %, om utskottets förslag skulle bifallas, i varje fall blir det från nu gällande procentsats en ökning av 15 %, från 25 till 40 %.

Innan jag går vidare, skall jag be att få rätta några felaktigheter i ett par av de väckta motionerna, felaktigheter, som möjligen i någon mån kunna hava bidragit till att skapa en oriktig uppfattning hos en eller annan vid hans ställningstagande i saken. I herr Jeppssons m. fl. motion göres en jämförelse mellan trycket av vägunderhållet år 1919 och nu. Jag skall icke ingå på några detaljsiffror utan vill endast säga, att då herr Jeppsson gör sin jämförelse, räknar han beträffande år 1919 endast med kostnaden för underhållet av de indelade vägarna enligt särskilda nämndens uppskattning och kommer då till en siffra av ungefär 9 miljoner kronor. Men han glömmer hela kostnaden för underhållet av de icke indelade vägarna och han glömmer vidare hela vintervägunderhållskostnaden och förvaltningskostnaden. Vid en riktig beräkning kommer man till det resultatet, att under 1919 den samfällda på väghållarna fallande underhållskostnaden uppgick till mer än dubbla det belopp han kommit till. Då han säger, att vägbördan från år 1919 till nu har ökat med 18,700,000 kronor, är det riktiga förhållandet, att vägbördans tryck ökats med endast 12,500,000 kronor i runt tal. Han räknar sålunda fel på icke mindre än cirka 6,000,000 kronor. År 1919 utgick ju icke något bidrag till underhållet av automobilskattemedel, vilket däremot är fallet nu. Om Kungl. Maj:ts förslag antages, skulle av automobilskattemedel till underhållet utgå 10,800,000 kronor. Om detta belopp drages från förenämnda 12,500,000 kronor, blir ökningen av underhållsbördan från 1919 till nu siffermässigt sett alltså rätt obetydlig. Om man skulle giva full kompensation för skillnaden, skulle man behöva bestämma underhållsprocenten till cirka 34 %.

För att icke något missförstånd skall uppstå, vill jag emellertid säga, att, oaktat det således siffermässigt sett icke är en så väsentlig skillnad mellan underhållstrycket 1919 och nu, föreligger dock en mycket stor faktisk skill-

Anslag
av automobil-
skattemedel till
vägunderhåll
m. m.

(Forts.)

nad, ty jag förbiser ingalunda, att för dem, som förut utgjort underhåll in natura, bördan ökats i mycket hög grad, då de numera få utgöra väghållningsbesväret genom att erlägga vägskatt. Det är uppenbart, att detta för lanbrukarna innebär en mycket väsentlig skärpning av underhållsbördan.

Vidare skall jag be att få säga några ord om den motion, som är under- tecknad av herr Olsson i Kullenbergstorp m. fl. Jag kan inskränka mig till att därom säga, att den uppgift, som i denna motion lämnats om att till underhållsbidrag skulle utgå 8,400,000 kronor, beror på en missuppfattning där- utinnan, att motionärerna räknat med underhållskostnaden för år 1928 i stäl- let för med den verkliga underhållskostnaden för år 1929 för av vägdistrikten övertagna vägar. Såsom utskottet konstaterat, är emellertid Kungl. Maj:ts beräkning riktig. Om enligt Kungl. Maj:ts förslag underhållsbidraget bestä- mes till 30 %, blir detsamma belopp 10,800,000 kronor. Resultatet blir att — jämfört med föregående år — de medel, som gå till underhållet, ökas med cirka $6\frac{1}{3}$ miljoner kronor, under det att de medel, som gå till vägförbättringar, ökas med allenast cirka 800,000 kronor. Till vägfonderna gå inalles 14,008,000 kronor. Skulle man i stället taga 40 % till underhållet, blir resultatet det, att man för vägförbättringsarbeten får att disponera allenast 12,700,000 kronor. Då har jag räknat med, att av vägfonderna enligt 4 § i förordningen om för- delning av automobilskattemedel 2,000,000 kronor skulle komma att använ- das till extra bidrag för underhåll av genom automobiltrafik särskilt betungade vägdistrikt för anskaffande av vägmaskiner o. dyl. Låt vara, att denna siffra kanske är något högt beräknad, så kommer ju dock alltid en viss del av väg- fonderna att utgå för sistnämnda ändamål. För att vara på den säkra sidan skall jag emellertid icke räkna med att mer än 1,000,000 kronor av vägfon- derna därför tagas i anspråk. Då skulle alltså återstå för verkliga vägför- bättringsarbeten cirka 13,700,000 kronor. Detta belopp skall fördelas på de 24 länen. Herrarna förstå då, att det icke blir något så särdeles högt belopp på varje län. Beloppen bli ju emellertid olika stora för olika län. I de län, där man har gott om bilar och i vilka automobilskattemedel alltså rikligt flyta in, blir medlen något så när rikliga, men i de län återigen, i vilka automobi- lernas antal är ringa, bli beloppen relativt obetydliga.

När man har kännedom om, vilka omfattande vägarbeten som förestå och som icke kunna uppskjutas, och när man vet, att kostnaderna även för ej så särdeles omfattande arbeten gå till stora belopp, ofta hundratusentals kronor för ett enda arbete, förstår man, att de tillgängliga beloppen icke äro så mycket att röra sig med för de väganläggnings- och förstärkningsarbeten, som äro alldeles oundgängliga och som icke kunna skjutas på framtiden. Jag för- står mycket väl, att i län, där vägfonderna genom inflytande automobilskat- ter äro tämligen rikligt tillgodosedda och där man kommit något så när långt med sina vägförbättringsarbeten, frestelsen är mycket stor att öka underhålls- bidraget. Men annorledes ställer det sig i sådana län, i vilka det blir ringa tilldelning till fonderna på grund av att automobilernas antal är jämförelsevis litet och där stora vägomläggningsarbeten förestå. Det är nog så, mina herrar, att om man begränsar de medel, som komma vägförbättringsarbetena till godo, så mycket som nu av utskottet föreslagits, kommer ett verkligt brydsamt läge att uppstå särskilt i Norrland, där det återstår oändligt mycket att göra i fråga om vägförbättringar och där framför allt förestår många stora broarbe- ten, som rakt icke kunna skjutas undan, då många broar där uppe äro livs- farliga att färdas över, åtminstone med så tunga åkdon som autobiler.

Jag kan sålunda icke finna annat än att det ej kan vara lämpligt att göra en så stor förskjutning av automobilskattemedlen på underhållet, som nu är föreslaget, utan tror, att det är skäl att gå något varsammare fram.

Nu har ju andra kammaren beslutat att bestämma procenten till 40, och

jag tror, att det vore klokt, om denna kammare ville stanna vid 30 % för att efter sammanjämkning få ökningen begränsad till 35 %. Jag är lika besjälad som någon av känslan för behovet att lätta väghållarnas bördor, men, som sagt, i de distrikt, där man har stora arbeten som förestå, arbeten, som icke utan allvarliga olägenheter kunna skjutas på framtiden, där lättar man icke på vägs-katten genom att alltför mycket inskränka på de medel, som få användas för vägförbättringar. Finnes det icke tillräckligt med medel i vägfonderna, då blir följden, att väghållningsdistrikten få öka utdebiteringen eller uppta lån, vilket kommer igen på debetsedlarna. Läger man härtill, att, för att väghållningsdistrikten icke skola behöva skuldsätta sig alltför mycket, det är nödvändigt att, såsom Kungl. Maj:t föreslagit och utskottet godkänt, öka bidragsbeloppet till vägförbättringar från två tredjedelar till tre fjärdedelar såsom regel och i vissa fall beträffande särskilt tyngda distrikt med ännu högre andel, så är detta ytterligare ett skäl, varför länsfondernas medel icke böra beskäras alltför mycket.

Jag är emellertid den förste att erkänna, att det steg, som man tager i år, icke bör vara det sista. I den mån automobilskattemedlen ökas, bör man gå vidare på den väg, på vilken man redan slagit in, nämligen att skjuta över mera på vägunderhållet. Men att nu taga detta steg så långt, att man nu ökar underhållsprocenten i ett enda slag med 15 %, kan enligt min bestämda övertygelse icke vara välbetänkt.

Jag hemställer därför till kammaren att nu stanna vid Kungl. Maj:ts proposition.

Herr Frändén: Herr talman! Såsom motionär i denna fråga hade jag tänkt yttra mig, men det tjänar väl icke så mycket till att tala om denna sak nu sedan frågan är avgjord i andra kammaren med det resultat, att det knappast var ett tiotal, som röstat mot utskottets förslag. Man kan ju därav förstå, att andra kammaren icke skulle vara benägen att gå med på en sammanjämkning, som innebure ett annat förslag än kammaren fattat, och att resultatet i alla fall skulle bli, att utskottets förslag går igenom, vad man än beslutar här i kammaren.

Under sådana förhållanden finner jag det riktigast, att även första kammaren antar utskottets förslag, vilket också är ett rättfärdigt beslut gent emot väghållarna. Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Hammarskjöld, Hjalmar: Herr talman, mina herrar! När man läser eller hör argumentationen till förmån för största möjliga procenttal av automobilskattemedel till allmänna vägunderhållet, skulle man lätt kunna få den föreställningen, att de, som hysa betänkligheter mot en höjning, skulle vilja taga något ifrån vägväsendet och beröva detsamma någonting, som rätteligen tillkommer det. Så är emellertid naturligtvis icke förhållandet. Automobilskattemedlen komma vägväsendet till godo med alldeles samma belopp, vare sig man bestämmer den ena eller den andra procentsatsen.

Säger man då, att detta må vara riktigt men att *underhållet* av vägarna får mindre i ena fallet än i det andra, så är detta en sanning med modifikation. Man får nämligen icke glömma, att den väsentliga andel av bilskattemedel, som icke är genom särskilda bestämmelser disponerad, är avsedd icke blott för vägförbättring utan också för vägunderhåll. Upprepade gånger har från statsrådsbanken under olika ministärer försäkrats, att den ordning, i vilka dessa ändamål äro i lagen nämnda, icke är prejudicerande utan att underhållet skall vara likställt med vägförbättring.

Anslag
av automobil-
skattemedel till
vägunderhåll
m. m.
(Forts.)

Anslag
av automobil-
skattemedel till
vägunderhåll
m. m.
(Forts.)

Nu måste man ju säga sig, att det i och för sig förefaller att vara rationellt att icke genom en stel regel riskera att ge alltför mycket åt det ena av dessa ändamål utan i stället låta det bero på prövning av vad som bör tillfalla vägförbättringen och vad som bör tillfalla vägunderhållet i varje särskilt fall, i varje särskilt län o. s. v. Jag är för ögonblicket icke beredd att i detalj redogöra för, huru det hittills praktiserats inom de olika länen. Men jag vet, att inom en del län och däribland Uppsala län, har en högst väsentlig del av dessa automobilskattemedel tilldelats vägunderhållet.

Nå, säger man då, om medlen ändå skola tilldelas vägunderhållet, kan man ju likaväl höja procenten och ge bidraget i den formen. Nej, säger jag, det bör man icke, detta redan av samma rationella grunder, som jag nyss antydde, att man därigenom berövar sig möjlighet att laga efter lägligheten. Därtill kommer en annan synpunkt, som verkligen icke är att förakta, och det är vad man kan kalla rättvisans synpunkt. När automobilskatten pålades, var det icke meningen, att densamma skulle fungera såsom något slags lyxskatt, utan det var avsett att därmed bota de skador, som biltrafiken gjorde på vägarna, och tillika bereda de skattedragande bilägarna valuta för skatten på det sättet, att de vägar, som de befara, skulle komma att vara i bättre skick, varigenom bilägarna skulle hava mera fördel av sina bilar och dessa slitas mindre och förbruka mindre bensin o. s. v. När man nu, på sätt som skett bland annat i Uppsala län, av automobilskatten lämnar väsentligt bidrag till underhållet, kan man taga hänsyn till, hur mycket underhållet i fråga influerats av biltrafiken. Om man återigen ökar den fixa procent, som skall utgå till vägunderhållet i allmänhet, kommer man till det, lindrigt sagt, besynnerliga resultatet, att automobilskattemedlen användas till underhåll även av vägar, som äro förbjudna för biltrafik men som äro indelade till allmänt underhåll. Detta gäller sommarvägunderhållet, och vi hava en motsvarighet med avseende å vintervägunderhållet. Herrarna erinra sig säkerligen, att det tid efter annan bestämmes, vilka vägar som om vintern skola hållas snöfria, så att de äro tillgängliga för automobiltrafik. Det är endast vissa vägar, om vilka sådana förordnanden ges, men icke desto mindre kommer vintervägunderhållet även på övriga vägar att gå in i den summa, av vilken en viss procent enligt de föreslagna bestämmelserna skall ersättas av automobilskattemedel. Det kan icke vara rättvist eller riktigt och ej heller svara mot de förutsättningar, som rådde, när automobilskatten infördes.

Från min synpunkt är — såsom jag redan vid en eller, såsom jag tror, två föregående riksdagar haft tillfälle att säga — redan den vid förra riksdagen bestämda procentsatsen av 25 % såsom fixt bidrag allt för hög. Det är måhända ej för mycket, att det går något av bilskattemedel till underhåll även av vägar, som äro förbjudna för biltrafik. Någonting — skulle man kunna säga — bör gå dit för vissa allmänna kostnader. Det vill jag inte förneka. Men jag för min del anser, att man bör stanna vid en så låg procentsats som under nuvarande förhållanden är möjlig, och därför ber jag, herr talman, att få yrka bifall till den av herr Kvarnzelius m. fl. avgivna reservationen.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt de yrkanden, som därunder framkommit, propositioner, först på bifall till vad utskottet i det under behandling varande momentet hemställt samt vidare på antagande av det förslag som innefattades i den av herr Kvarnzelius m. fl. vid nämnda moment avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 17 mom. I b), röstar

Ja;

*Anslag
av automobil-
skattemedel till
vägunderhåll
m. m.*

Den, det ej vill, röstar

Nej;

(Forts.)

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Kvarnzelius m. fl. vid nämnda moment avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen, enligt av herr *Andersson, Karl*, jämte 16 av kammarens övriga ledamöter före voteringspropositionens godkännande framställd begäran medelst namnupprop; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 59;

Nej — 33.

— Vid omröstningen röstades

ja av herr andre vice talmannen, herrar Testrup, Johan Larsson, Sederholm, von Stockenström, Tamm, Norman, Westman, David Bergström, Oscar Ericson, Pauli, Abrahamsson, Martin Svensson, Thorén, Thelin, Johan August Larsson, Östergren, Alexander Nilsson, Elof Andersson, Leander, Kropp, Henriksson, Jönsson, Berling, Löfvander, Sundberg, Pettersson, Sandegård, Johan Johansson, Björnsson, Per Adolf Larsson, Mellén, Lundell, Fritiof Gustafson, Ernst Svenson, August Johansson, Strömberg, Bergman, Sandén, Fredrik Julin, Örne, Gottfrid Karlsson, fröken Hesselgren, herrar Dalberg, Bjurström, Carl Eriksson, Jonas Andersson, Carl Carlsson, Per Andersson, Tjällgren, Johan Peter Johansson, Frändén, Österström, Henrik Andersson, Rosén, Winberg, Jons-son, Gabriellsson och Hansén; samt

nej av herr förste vice talmannen, herrar Klefbeck, Stendahl, Thorberg, von Sydow, Hjalmar Hammarskjöld, Borell, Åkerman, Bårg, Kobb, Björck, Oscar Olsson, Albert Bergström, friherre Beck-Friis, greve Spens, herrar Larsén, Bissmark, Boberg, Wagnsson, Roos, Dahl, Olof Olsson, Rydén, Ohman, Lindblad, Boman, Gustav Hansson, Kristensson, Widell, Petré, Sandler, Enhörning och Asplund.

Herrar Sjöblom, Karl Andersson, Karl Gustafsson, Erik Anderson, Bodin, Johan Nilsson i Kristianstad, Forssberg, Ström, Lindgren, Ernfors, Granath, Walles, Lindhagen och Bergqvist förklarade sig avstå från att rösta.

Mom. I c) samt II a) och b).

Vad utskottet hemställt bifölls.

Då tiden nu var långt framskriden, beslöts på framställning av herr talmannen att den fortsatta föredragningen av ifrågavarande utlåtande ävensom behandlingen av återstående ärenden på föredragningslistan skulle uppskjutas till morgondagens sammanträde.

Herr **förste vice talmannen** erhöll på begäran ordet och yttrade: Med hänsyn till den instundande påskhelgen ber jag få föreslå, att kammaren behagade besluta att utsträcka motionstiden för de i dag avlämnade kungl. propo-

sitioner till det plenum, som infaller näst efter tjugu dagar från propositionernas avlämnande.

Denna hemställan bifölles.

Vid föredragning av de under aftonsammanträdet avlämnade kungl. propositionerna hänvisades dessa, nr 211 till bankoutskottet samt nr 213 och 219 till bevillningsutskottet.

Justerades ytterligare protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 11.15 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.

Onsdagen den 20 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Herr statsrådet *Johansson* avlämnade

dels Kungl. Maj:ts skrivelse nr 204, med tillkännagivande, att i statsverkspropositionen under nionde huvudtiteln bebadad framställning om anslag till premielån för byggnadsarbeten vid lantarbetarsmåbruk icke kommer att föreläggas riksdagen;

dels ock Kungl. Maj:ts propositioner:

- nr 196, angående statsbidrag till byggande av nybyggesvägar;
 - nr 197, angående vissa ändringar i den för skogsskötseln inom lappmarken m. fl. områden gällande s. k. lappmarkslagen;
 - nr 198, angående upplåtande av kronotorp å vissa kronoparker m. m.;
 - nr 199, angående ändring i villkoren för statsbidrag från statens avdikningsanslag;
 - nr 200, angående vissa pensioner från statens domäners fond;
 - nr 201, angående vissa pensioner från allmänna indragningsstaten;
 - nr 202, angående beredande av pensioner från allmänna indragningsstaten åt vissa änkor efter befattningshavare i statens tjänst;
 - nr 203, angående överlåtelse till staten av viss fastighet för anordnande av trädgårdsskola för norra Sverige m. m.;
 - nr 205, angående beredande av pension från allmänna indragningsstaten åt lantbruksskolföreståndaren P. Rösiö;
 - nr 207, angående godkännande av viss överenskommelse mellan kronan och Umeå stad;
 - nr 208, angående provisoriska pensioneringsbestämmelser i avseende å vissa beställningshavare vid marinen; samt
 - nr 209, angående försäljning av en del av lägenheten Rya Nabbe i Göteborg.
-

Upplästes följande inkomna handling:

Reykjavik, den 5. februari 1929.

Talmannen i Riksdagens Första kammare,

Stockholm.

Högt ärade herre!

Altingets president och talmän har härmed äran inbjuda Riksdagens Första kammare att skicka en representant att med sin närvaro hedra vårt *Altings 1000-års jubileum*, som blir högtidlighållet senast i juni månad 1930.

Minneshögtidligheterna bli avhållna på Thingvellir, Altingets forna församlingsplats. Festligheterna komma att vara i 3 dagar.

Utförligt program föreligger icke ännu, men kommer senare att tillsändas Eder. I övrigt vill varje förfrågan angående festligheterna bliva besvarad.

Vi hoppas att den svenska Riksdagens Första kammare vill göra oss den äran och glädjen att mottaga vår inbjudan.

Med högaktning,

Asg. Asgeirsson

Altingets president.

Jón Baldvinsson

Första kammarens talman.

Benedikt Sveinsson.

Andra kammarens talman.

Benäget svar torde sändas till *Skrifstofa Althingis, Reykjavik.*

Herr andre vice talmannen: Jag tillåter mig hemställa, att kammaren behagade besluta att antaga den erhållna inbjudningen samt uppdraga åt herr talmannen att härom underrätta altingets president. Då festligheterna äro avsedda att äga rum först i juni 1930, torde kammarens representant jämte suppleant för honom böra utses först under loppet av 1930 års riksdag.

Denna hemställan bifölles.

Föredrogs och hänvisades till behandling av lagutskott Kungl. Maj:ts proposition nr 185, med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av den internationella arbetsorganisationens konferens åren 1925, 1926 och 1928 fattade beslut.

Vid föredragning av statsutskottets memorial nr 32, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om anslag till en automobillinje mellan Övertorneå och Pajala, godkändes den i detta memorial föreslagna voteringspropositionen.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran andra lagutskottets utlåtanden nr 25 och 26.

Fortsattes föredragningen av statsutskottets utlåtande nr 6, angående regeringen för budgetåret 1929/1930 av utgifterna under riksstatens sjätte huvudtitel, innefattande anslagen till kommunikationsdepartementet.

Punkterna 18—22.

Vad utskottet hemställt bifölles.

Anslag till
statens
fiskehamnar.

Punkten 23.

I denna punkt hade utskottet hemställt,

a) att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet framlagda förslag för statens fiskehamnar för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra reservationsanslag av 290,000 kronor;

b) att herr Östergrens i ämnet väckta motion I: 69 ej måtte av riksdagen bifallas.

I herr Östergrens berörda motion hade hemställts, att riksdagen ville besluta anlägga en fiskehamn vid Utklipporna i Blekinge skärgård enligt det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjorda förslaget för en beräknad kostnad av 665,000 kronor, samt för påbörjande av detta arbete anslå 50,000 kronor som extra reservationsanslag för budgetåret 1929/1930.

Herr Östergren: Herr talman! I anledning av min motion på denna punkt ber jag att få säga några ord.

Fisket i vårt land är ju en stor och betydelsefull näringsgren, som på olika sätt fått understöd och hjälp av statsmakterna under senare årtionden. Det finnes likväl åtskilliga platser vid våra kuster, vilka ännu sakna den hjälp, som är av behovet påkallad för att fisket skall kunna bedrivas rationellt och på ett för yrkesutövarna mera ofarligt sätt, än vad nu är fallet. En sådan plats äro fiskevattnen omkring Utklippans fyr i Blekinge skärgård, som äro ganska riskfyllda för de fiskare, vilka där idka sin näring. Denna plats ligger ganska långt ifrån de egentliga öarna och skären. De närmaste fasta holmarna, som erbjuda ett skydd att tala om, ligga på minst en mils avstånd. Fiskevattnen därute äro, som sagt, ganska stormuppfyllda, och det är förenat med ganska stora faror att utöva detta yrke där. Några åtgärder för att förebygga olyckor ha icke i nämnvärd mån vidtagits av statsmakterna. Visserligen har det byggts en hamn vid Stenshamn längre in i Torhamns skärgård, men denna fiskehamn har av olika anledningar icke kunnat fylla sitt ändamål, att tjäna fiskarna till erforderligt skydd. Först efter en svårare olycka år 1924, då stormen och ovädret överraskade fiskarna därute, har man fört på tal frågan att vidtaga särskilda åtgärder för att verkligen förebygga ett upprepande. Vid nämnda tillfälle var det många människor jämte flera fiskebåtar, som gingo förlorade, men efter denna svåra olycka tog landshövding Hagströmer itu med saken för att något äntligen skulle göras. På hans föranstaltande uppgjordes flera förslag för att skydda fiskarnas liv och egendom, när de befinna sig ute på fiske och storm uppstår.

Det uppgjordes huvudsakligen tre förslag. Ett av dem gick ut på anläggandet av en fiskehamn vid Utklipporna, ett annat förslag innebar upprensning av Långörenleden jämte anordnande av fyrbelysning i densamma, och det tredje förslaget gick ut på upprensning av en farled längre in i Torhamns skärgård. Emellertid uttalade sig det stora flertalet intresserade där nere för en fiskehamn vid Utklipporna såsom bästa skyddet för liv och egendom, när de befunno sig ute på fiske. Framställning har också sedermera upprepade gånger gjorts till regeringen om framläggande av proposition angående anläggning av ifrågavarande fiskehamn, vilken enligt ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjort förslag skulle draga en kostnad av 665,000 kronor.

Som vi veta, har regeringen ännu icke framlagt någon proposition i denna fråga, och i årets statsverksproposition har det också uttalats, att tillsvidare kunde med denna fråga anstå. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag är sålunda ställt på framtiden. Emellertid har jag genom en motion velat väcka frågan till liv i syfte att därigenom ge uttryck åt den allmänna önskan, som råder bland befolkningen därnere, att förslaget måtte förverkligas och frågan

komma till en snar lösning. Ehuru enigheten i detta avseende varit stor, ha emellertid vissa meningsskiljaktigheter rått bland fiskarna om sättet. De, som äro bosatta i närheten av Torhamn med alla dess holmar och skär, ha önskat en annan lösning av frågan och fördenskull gått in till myndigheterna med ett förslag, som går ut på upprensning av Långörenleden och anordnande av fyrbelysning i densamma. I denna deras framställning ha en del redare och skeppare i Åhus och Degerhamn instämt. Redarnas påstående, att denna farled skulle bliva till stort gagn för den mindre sjöfarten, är onekligen riktigt och kan ej bestridas. Utan tvivel komme denna led att bli till nytta för sjöfarten, och även för fiskarna, särskilt för dem, som äro bosatta på de närmaste skären i Torhamnsfjärden, men den kan dock icke för fiskerinäringens intressen motsvara en hamn vid Utklippan.

Antalet fiskare, som vid Utklippan bedriva sitt näringsfång, är mycket stort. De komma ända från östra Skåne, från hela Blekinge skärgård och uppifrån Kalmarsund. Enligt en av fiskeriöveruppsyningsman Johansson år 1926 verkställd beräkning uppgick antalet båtar i dessa fiskevatten till icke mindre än 17 trål- och snorrebadsbåtar och 122 lax-, sill- och torskfiskebåtar, vilkas ägare yrkesmässigt bedrevo fiske där, och en närmare granskning av förteckningen över dem ger vid handen, att de hörde hemma på skilda orter längs hela kusten utefter Blekinge och ned mot Skåne. De årliga fångsterna uppgå till mycket respekta kvaniteter. I detta avseende har fiskerintendenten d:r Gust. Swenander i Lund, uppgjort en beräkning, enligt vilken under år 1925 i havet omkring Utklippan hänemot Hanöbukten fångades cirka 2,600,000 kg. sill, 800,000 kg. torsk, 119,150 kg. rödspotta, 105,000 kg. skrubbflundra, 77,000 kg. sandflundra och 21,838 kg. lax med ett sammanlagt värde i första hand av cirka 875,150 kronor. Han yttrar vidare: »Om man antar, att hälften av denna kvantitet fiskats inom ett område med Utklippan som närmaste hamn, så har fångsten inom detta område med säkerhet snarare under- än överskattats. Att märka är dessutom, att 1925 icke var något särskilt gott fiskeår, utan snarare motsatsen, särskilt då det gäller sillfisket.»

Som vi härav se, fångades i vattnen kring Utklippan under 1925 fisk för nära en halv miljon kronor, och d:r Swenander säger i sin ämbetsberättelse också, att avsättningen av den fångade fisken varit god. Det har icke förelegat någon svårighet att få densamma avyttrad. Han tillägger, att en hamn vid Utklippan sannolikt skulle bli till gagn, icke blott vid fiskets bedrivande, utan även för avsättningen av fångsterna. Man skulle kunna sända betydligt större kvantiteter fisk inåt landet än vad nu är fallet, då den konsumeras utefter kusten och på de mera näraliggande platserna. Dessa avsättningsmöjligheter komme naturligtvis i så fall att utnyttjas i första hand av den för fiskets främjande bildade fiskeriföreningen Utklippan. Det skulle också vara till mycket stort gagn för fiskarna därute att under sådana vintrar, som den vi haft i år, ha en dylik hamn, då isen ligger ganska långt ut och gör det omöjligt för fiskarna att försörja sig medelst sitt yrke under tre, fyra månader. Funnes en dylik stödhamn, så vore givetvis svårigheterna i den vägen betydligt mindre, ty därifrån skulle de kunna ge sig ut till fritt vatten och sedan med sin fångst över isen taga sig in till kusten igen. På så sätt skulle de avsevärt kunna förbättra sin inkomst under den kallare årstiden.

Som synes skulle det vara till ovärderlig nytta att få en dylik hamn till stånd, men som saken nu ligger, äro utsikterna ej ljusa, och tiden går ju raskt undan. Såsom jag förut nämnt, ha Torhamnsfiskarna en annan mening än de, som vilja ha en hamn vid Utklippan. De förra anse, att man kan nå ungefär samma syfte med Långörenledens upprensning och anordnande av fyrbelysning i densamma. Jag kan ju vara med om, att svårigheterna därigenom delvis kunde avhjälpas, men icke helt och hållet. Tidningarna återgävo i februari en fram-

*Anslag till
statens
fiskehamnar.*
(Forts.)

Anslag till
statens
fiskehamnar.
(Forts.)

ställning till regeringen från Torhamnsmfiskarna, vari de tala för sitt krav. Det hette där bl. a.: »Östra Blekinge fiskeriförening uttalar i sin framställning, att en upprensad och fyrbelyst farled vid Långören skulle bli av stort värde för fiskeriflottan. Men även av den mindre sjöfarten skulle den säkerligen hälsas med tillfredsställelse, ty därigenom skulle erhållas en nödhamn på Torhamnsmfjärden, en åtgärd, som bleve av stort värde vid östra och södra Blekingekusten. Från Karlskrona södra farvatten till Kalmarsund finnes icke någon fyrbelyst infartsled, varför fiskarna inom dessa områden från sina olika fiskeplatser icke ha andra fyrlyjus än lanternor eller fotogenlampor i något fönster, vilket ju under ogynnsam väderlek icke synes tillräckligt långt ut till sjöss. På grund härav våga fiskarbåtarna icke söka nå land, då kusten är mycket rik på farliga grund. Ofta måste därför båtarna hålla sig till sjöss nätterna igenom, priggivna åt stormens ödeläggelse, eller också våga sig båtarna icke ut på fiske med tanke på dessa svårigheter, och fiskarna gå därigenom miste om den fångst, som är nödvändig för livsuppehållet. Den föreslagna farleden synes därför vara av största betydelse för fiskets existens, i första hand för de fiskare, som äro bosatta i östra Blekinge. Men även för fiskare från hela länet, som vid olika tillfällen idka fiske kring Utklippan, bleve farleden av största betydelse, i synnerhet vid rådande sydvästliga vindar, ty då är det mången gång livsfarligt att angöra södra kusten. Långörenleden åter skulle under sådana förhållanden vara den farled, genom vilken fiskarna med minsta risk kunde komma till sina resp. hemorter eller försäljningsplatser.»

Ja, som vi se ha meningarna här varit något delade om sättet att avhjälpa de svårigheter, som finnas för fisket därute. Samtliga de intresserade framhålla dock enstämmigt olägenheterna, risken och faran av det nuvarande tillståndet. Såsom saken nu ligger, herr talman, kommer jag icke i dag att framställa något yrkande om bifall till min motion. Efter vad som inträffat skulle jag själv, om jag suttit i statsutskottet, icke heller där ha gjort ett sådant yrkande på grund av frågans läge. Det mest önskvärda är nu, att regeringen ville låta denna fråga undergå en allsidig utredning och taga de olika alternativen under övervägande. I stället för att framställa något yrkande vill jag därför uttala min varma förhoppning, att regeringen måtte taga dessa frågor under snar och välvillig behandling.

I herr Östergrens yttrande instämde herr *Leander*.

Överläggningen angående förevarande punkt blev nu avbruten, för att bergärt tillfälle skulle beredas hans excellens herr ministern för utrikes ärendena *Trygger* att avlämna en kungl. proposition.

Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena *Trygger* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition nr 192, angående pension å allmänna indragningsstaten åt konsuln i Triest, generalkonsuln C. V. Lexow, och årligt understöd åt f. d. förste vaktmästaren i utrikesdepartementet L. E. Larsons änka.

Fortsattes överläggningen angående statsutskottets utlåtande nr 6, punkten 23.

Anslag till
statens
fiskehamnar.
(Forts.)

Herr **Forsberg**: Herr talman, mina herrar! Herr Östergren har ju i sin motion liksom i sitt anförande i dag så utförligt påvisat behovet av en s. k. nödhamn vid Utklippan, att det egentligen inte funnes någon anledning för mig att yttra något. Jag anser det dock vara min skyldighet att lägga fram några synpunkter, som jag har på denna fråga.

Den, som något så när känner till Karlskronainloppet och vet, hur det ter sig i svårt väder, då vinden ofta uppnår en styrka av 30 sekundmeter, vilket inte torde förekomma på många ställen vid kusten av vårt land, samt även vid s. k. sjöhävning, måste absolut inse nödvändigheten av att en tryggad plats finnes att tillgå för blekingefiskarna, dit de kunna draga sig undan vid annalkande oväder och storm. Det är ju så, mina herrar, att från blekingeskären och, vi kunna säga, till Tyska vallen, är det endast Utklippan, som erbjuder något skydd, nota bene om en hamn anlägges därstädes. Det är med hänsyn härtill, som denna fråga tagits upp såväl av de olika fiskeriföreningarna i länet som av Konungens befallningshavande. Man har ju i flera skrivelser till regeringen påpekat nödvändigheten av denna anläggning, och även till statsutskottet ha ju dylika skrivelser ingått. Under sådana förhållanden tycker jag det är rätt förvånande, att statsutskottet så där kort och gott bara säger: »Den förebragta utredningen har emellertid ej övertygat utskottet om ändamålsenligheten av den ifrågasatta anläggningen.» Motionen avstyrkes. Utskottet har ju ändå sett det förarbete, som utträttats. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ju gjort ett särdeles gott och samvetsgrant arbete och kommit till ett någorlunda nöjaktigt resultat. Att då bara komma så där och kasta undan det, tycker jag är väl nonchalant.

Det är naturligtvis ingen idé för mig att yrka bifall till motionen, men jag vill bara fästa herr statsrådets och regeringens uppmärksamhet på saken, så att den ett kommande år kanske blir litet vänligare behandlad.

Jag kunde visserligen inte riktigt höra, vad herr Östergren sade, men jag antar, att han talade om den nöd, som råder bland fiskarna på kusten. Det är ju så, mina herrar, att befolkningen på dessa öar utefter hela kuststräckan från Karlskrona helt utgöres av fiskare och deras familjer. De ha ju endast sitt fiske att leva på, ty något jordbruk att tala om finnes inte. Förr i tiden hade de ju gatstenschuggerier men sedan Tyskland inte vidare har behov av dylik sten, ha de måst helt ägna sig åt fiske. När de sålunda äro nödsakade att i sådana småbåtar, som ofta inte rymma mer än två, tre man, taga sig långt ut till havs, så är det ju inte att undra på, att de önska få en nödhamn, dit de kunna draga sig tillbaka vid svårt väder. Dessutom har det visat sig, åtminstone under de senare åren, att fisken märkvärdigt nog börjar draga sig ut från kusten, vilket i sin tur medför, att fiskarna måste bege sig allt längre ut, och man kan därför säga, att behovet av nödhamn blivit allt större.

Herr Östergren har nu påpekat, att det till regeringen inkommit en skrivelse om Torhamnsleden, men denna led har icke samma betydelse för fiskarna, utan det är de s. k. kustträdarna, som möjligen skulle ha fördel av densamma. I november 1921 var det en av dessa kustträdare, tillhörig ett göteborgsrederi, som i dessa trakter gick under med man och allt: fjorton personer omkommo. I den starka sjöhävningen var det inte möjligt att gira in till Karlskrona, utan i befolkningens ögon måste de ligga och hålla sjön i ett dygn, innan de slutligen omkommo utan att kunna räddas. Hade denna Torhamnsled, som man tycks vara i stort behov av, varit öppen, så hade de mycket lätt kunnat länsa in och blivit räddade. Jag tyckte mig förstå, att herr Östergren även nämnde något om fiskare, som förolyckats där. Jag vill minnas, att det var tre båtar med sju man, som för några år sedan gingo under. Om det då funnits en hamn vid Utklippan, skulle de alldeles säkert kunnat rädda sig. Jag vill alltså särskilt påpeka för herrarna, att det verkligen föreligger ett behov av en s. k. nöd- eller stödhamn där. Det är att märka, att det inte bara är Blekinge, Karlskrona och Karlshamn, som ha fördel av detta fiske, ty Blekinge har ett uppland i Småland, som förses och

Anslag till
statens
fiskehamnar.
(Forts.)

*Anslag till
statens
fiskehamnar.*
(Forts.)

bör förses med fisk från kuststräckan vid Blekinge. Detta är alltså inte något lokalt intresse, utan ett landsintresse.

Med dessa ord ber jag att i likhet med herr Östergren få uttala en förhoppning, att regeringen med det snaraste ville ägna denna fråga sin uppmärksamhet.

Herr andre vice talmannen: Herr talman! Såsom den förste talaren nämnde, understöder ju staten fisket, bl. a. genom byggande av fiskehamnar. I detta syfte har uppgjorts en plan för de s. k. statens fiskehamnar, vilka samtliga nu äro avslutade eller påbörjade med undantag av Byxelkroks hamn å norra Öland. Härvid bortser jag från Värskär, där enligt beslut ingen hamn skall komma till utförande.

Byxelkroks hamn var ju med i den första planen liksom även i 1923 års reviderade plan, och den tillstyrktes då av kommissionen — jag tror, att herr Rosén i denna kammare var med bland de sakkunniga, som reviderade planen. Man fann, att denna fiskehamn var av sådan betydelse, att den borde komma till utförande. Även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förordat dess utbyggande såväl i 1928 års förslagspetita till Kungl. Maj:t som även innevarande år. Kungl. Maj:t har emellertid icke funnit lämpligt att ännu framlägga förslag därom för riksdagen. Skälet anföres vara det, att man inte vill gå fram i så hastig takt med dessa fiskehamnars utbyggande. Befolkningen på norra Öland och särskilt fiskarebefolkningen önskar emellertid, att denna hamn så fort som möjligt må komma till utförande. Att detta för dem är av stort intresse kan man för övrigt förstå därav, att Böda lilla kommun med ett antal av 1,500 invånare beslutat bidraga till hamnens utbyggande med 10 % av anläggningskostnaderna eller 26,400 kronor. I denna kommun bor ett avsevärt antal fiskare, för vilka hamnen kan sägas vara ett livsvillkor. Hamnen skulle även vara av betydelse för sjöfarten på denna del av Öland, varjämte den borde kunna anlitas såsom nödhamn av sjöfarande.

Vid förra riksdagen motionerade representanter från länet om utförande av hamnen. Statsutskottet uttalade sig då mycket välvilligt om förslaget men ville inte på en enskild motion tillstyrka bifall till utförandet. Likväl uttalade utskottet, att man förväntade, att Kungl. Maj:t fortfarande skulle ha sin uppmärksamhet riktad på denna angelägenhet och icke underlåta att för riksdagen framlägga förslag i ämnet, så snart förhållandena det medgäve. Efter detta uttalande, som godkändes av riksdagens båda kamrar, hade man hoppats och väntat, att förslag till detta hamnbygges igångsättande skulle förelagts årets riksdag. Emellertid har ju herr statsrådet av försiktighets-skäl icke ansett sig böra framlägga förslag härom vid innevarande riksdag, och under sådana förhållanden är det ju nu ej möjligt att framställa något yrkande därom. Jag får därför för närvarande nöja mig med att rikta en hemställan till herr statsrådet, att herr statsrådet till nästa år ville för riksdagen framlägga förslag om denna hamns utbyggande. Ett sådant förslag kommer säkerligen att hälsas med tillfredsställelse bland dem det berör.

Som saken nu ligger, har jag därför, herr talman, intet yrkande.

Herr Lindblad: Då ingen av de föregående talarna gjort något yrkande, finnes det ingen anledning att upptaga någon diskussion i frågan. Jag ber emellertid att få säga ett par ord till den näst föregående ärade talaren, som tyckte, att statsutskottet hade snävt avvisat frågan om en fiskehamn vid Utklipporna. Ja, det är så ibland, att statsutskottet icke kan uttala sig välvilligt, därför att ett välvilligt uttalande i motiveringen ofta blir riksdagen synnerligen kostsamt.

På vad sätt fiskarena i Blekinge skärgård skola hjälpas blir en fråga, som

bör närmare utredas. Utskottet har i alla händelser trott, att hjälpen icke skulle kunna åstadkommas genom en hamn vid Utklipporna, och utskottet stöder denna sin uppfattning på åtskilliga uttalanden även från blekingebor själva, som icke tro, att det skulle vara möjligt att anlägga en hamn där, till vilken fartygen skulle kunna gå in under särskilt stark storm, och då vore därmed ingenting vunnet. Såsom saken nu ligger är det för mig ingenting annat att göra än att yrka bifall till utskottets hemställan.

*Anslag till
statens
fiskehamnar.
(Forts.)*

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, bifölls vad utskottet i den nu ifrågavarande punkten hemställt.

Punkterna 24—30.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 31.

Lades till handlingarna.

Punkterna 32—50.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkterna 51 och 52.

Lades till handlingarna.

Punkten 53.

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 31, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående täckande medelst automobilskattemedel av kostnader för vissa säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar jämte en i ämnet väckt motion.

*Ang.
kostnaderna
för vissa
säkerhets-
anordningar
vid järnvägs-
korsningar
m. m.*

Uti en till riksdagen den 1 februari 1929 avlåten proposition, nr 33, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen medgiva, att till bestridande av kostnaderna för vissa jämlikt kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg vidtagna anordningar finge utgå bidrag enligt de i statsrådsprotokollet förordade grunder, beträffande säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar å stads område av utjämningsandelen av städernas automobilskattemedel och i fråga om sådana anordningar vid järnvägs korsningar å landsbygden av de särskilda länens automobilskattefonder.

I anledning av förevarande proposition hade herr *O. Olsson* i Kullenbergs-
torp m. fl. i en inom andra kammaren väckt, till statsutskottet hänvisad motion, nr 354, hemställt, att riksdagen måtte, vid bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 33 angående bidrag till bestridande av kostnaderna för vissa jämlikt kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 318) vidtagna anordningar, besluta sådan ändring i Kungl. Maj:ts förslag, att bidraget för varje särskilt fall begränsades till högst hälften av den kostnad, för vilken bidraget utginge.

Ang.
kostnaderna
för vissa
säkerhets-
anordningar
vid järnvägs-
korsningar
m. m.
(Forts.)

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet på åberopade grunder hemställt, att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition och med avslag å den av herr Olsson i Kullenbergstorp m. fl. i ämnet väckta motionen (II: 354), medgiva, att till bestridande av kostnaderna för vissa jämlikt kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg vidtagna anordningar finge utgå bidrag enligt de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 1 februari 1929 förordade grunder, beträffande säkerhetsanordningar vid järnvägs-korsningar å stads område av utjämningsandelen av städernas automobilskattemedel och i fråga om sådana anordningar vid järnvägs-korsningar å landsbygden av de särskilda länens automobilskattefonder.

Reservation hade avgivits av herrar *Nilsson* i Gränebo, *Bengtsson* i Norup, *Olsson* i Kullenbergstorp och *Olsson* i Blädinge, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka den av herr Olsson i Kullenbergstorp m. fl. i ämnet väckta motionen.

Herr andre vice talmannen: Herr talman! Vid detta utskottsutlåtande är fogad en reservation, grundad på en av herr Olsson i Kullenbergstorp väckt motion, vari hemställes, att det bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs-korsningar, som nu skulle utgå och delvis bestridas av automobilskattemedel, skulle begränsas till hälften av den kostnad, för vilken bidraget utgår. Jag anser för min del, att det kan vara något rimligt i detta. Man förstår ganska väl, att man nu, när automobilskattemedlen flöda rikligt, på åtskilliga håll, kanske hyser den uppfattningen, att här finnes god tillgång av medel att taga av, men det bör icke vara avgörande, utan de olika intressena böra vägas mot varandra. De olika förhållanden och synpunkter, som därvid böra tagas i betraktande, låta sig icke här bedömas. Helt bör likväl icke förbises, att, där en landsväg tidigare varit byggd och en järnväg sedan framdragits i landsvägens plan, över eller under densamma, kostnaderna för säkerhetsanordningar på en sådan plats böra bekostas av järnvägen, som senare tillkommit. Vid prövningen härav kunna förhållandena vara så skiftande och olika synpunkter att taga hänsyn till, att en sådan regel icke går att uppställa. Emellertid bör icke, bara därför att det för närvarande är god tillgång på automobilskattemedel, med dessa medel bestridas kostnader, som egentligen icke böra åligga automobiltrafiken och dess intressenter. På grund härav är det som denna motion framkommit.

Nu har motionen, herr talman, avslagits av andra kammaren, som bifallit utskottets hemställan, och därför skall jag icke framställa något yrkande om bifall till reservationen. Jag har endast vid detta tillfälle velat giva uttryck åt den mening, som jag här uttalat.

Herr statsrådet Borell: Herr talman, mina herrar! Såsom herrarna iakttagit, gäller denna proposition endast sådana säkerhetsanordningar, som tillkommit på grund av föreskrifterna i 1924 års kungörelse. Frågan om huru kostnaderna för dessa anordningar skulle täckas, upptogs icke till behandling och avgjordes icke genom denna kungörelse, utan den frågan står fortfarande öppen. Denna fråga kan lösas på tre olika sätt, antingen genom lagstiftning eller, om någon lagstiftning icke anses böra komma till stånd, antingen genom rättgång eller genom frivillig överenskommelse. Frågan om lagstiftning har varit under prövning, men man har funnit, att det skulle bli ganska svårt att åstadkomma en tillfredsställande lösning på sådan väg, och därför har man låtit tanken därpå falla.

Nu är det uppenbart, att det står vilken järnväg som helst fritt, att instämna vederbörande väghållningsdistrikt och yrka att få ersättning helt eller delvis för de kostnader, som järnvägen nedlagt på säkerhetsanordningar, och ett sådant yrkande komme givetvis att motiveras med, att den ökade automobiltrafiken framtingat dessa säkerhetsanordningar. Att rättegångar härom ännu icke kommit till stånd beror säkerligen på, att man från järnvägarnas sida väntat på, att åtgärder från statsmakternas sida skulle vidtagas för att bringa frågan till lösning.

Det förslag, som nu föreligger, syftar till att ernå överenskommelse mellan olika intressen. Man kan naturligtvis icke beröva järnvägarna rätten att, om de vilja, söka lösningen genom rättegång, utan detta är endast ett försök att åstadkomma en överenskommelse. Järnvägarna skulle gå in till Kungl. Maj:t med begäran om ersättning, och Kungl. Maj:t skulle därefter i enlighet med i förslaget angivna riktlinjer bestämma ersättningsbeloppet, vederbörande järnväg givetvis obetaget att godtaga beloppet eller ej. Det är givet att, om man skall ha några större utsikter att förmå järnvägarna att i stället för för bägge parterna kostsamma och besvärliga rättegångar söka frivillig överenskommelse, man icke från början får binda uppgörelsen vid sådana villkor, som redan från början anses orimliga. Gör man det, vinnes ej det åsyftade målet, utan då uppkomma säkerligen i många fall rättegångar. Det är alltså nödvändigt att man lägger denna sak så, att parterna veta, att det skall bli en prövning, som i varje särskilt fall, i möjligaste mån, tillgodoser båda parternas berättigade intressen. Det är givet, att avgörandet i de förekommande fallen är särdeles vanskligt för Kungl. Maj:t, och ur den synpunkten skulle det vara mycket tilltalande att i förväg bestämma en viss kvot vid fördelningen av kostnaderna mellan järnvägsintresset och väginintresset, så att man kunde utan vidare säga, så och så mycket skall den ena parten ha och så och så mycket den andra. Detta har också varit under övervägande, men av skäl som anförts och för att få till stånd överenskommelse i så många fall som möjligt, har ansetts, att det icke skulle vara klokt att i förväg fastställa en viss kvot, utan att saken borde läggas så, att de intresserade parterna kunna vara förvissade om att det skall bli ett i möjligaste mån rättvist avvägande i varje särskilt fall.

Herr Dahl: Herr talman! Då andre vice talmannen icke gjorde något yrkande, torde det kanske icke vara behöfligt att någon talan föres från utskottets sida, men han gjorde sig till tolk för en uppfattning, som jag icke vill låta stå oemotsagd, särskilt med hänsyn därtill att utskottet tillstyrkt vad Kungl. Maj:t föreslagit, att frågan i förevarande avseende skall underkastas en diskretionär prövning. Det torde även vara av värde för departementschefen, att icke inom riksdagen enbart ett ensidigt uttalande föreligger.

Jag anser, att de uttalanden, som förekomma i den av herr Olsson i Kullenbergstorp väckta motionen, vilka uttalanden understrukits av andre vice talmannen, äro både ensidiga och missvisande. Då man yrkar, att järnvägarna i varje fall skola vidkännas hälften av kostnaden, och påpekar, att det här gäller en retroaktiv bestämmelse som liksom skulle ge en gåva åt järnvägarna, ber jag att på det bestämdaste få motsäga en sådan uppfattning. Det gäller här en ömtålig och till sin rättsinnebörd mycket tvivelaktig fråga.

År 1924 utfärdade Kungl. Maj:t i administrativ väg en kungörelse, som ålade järnvägarna att vidtaga alla sådana anordningar vid vägkorsningar som blivit erforderliga till följd av automobiltrafiken, men Kungl. Maj:t lämnade då frågan öppen, vem som slutligen skulle vidkännas kostnaderna för vidtagande av omförmälda åtgärder. Under alla år sedan dess ha järnvägarna förskjutit och förräntat kostnaderna. Jag ifrågasätter om järnvägarna varit skyldiga att underkasta sig denna av Kungl. Maj:t i administrativ väg utfär-

*Ang.
kostnaderna
för vissa
säkerhets-
anordningar
vid järnvägs-
korsningar
m. m.
(Forts.)*

Ang.
kostnaderna
för vissa
säkerhets-
anordningar
vid järnvägs-
korsningar
m. m.
(Forts.)

dade kungörelse med påföljd av betydande kostnader. Järnvägsförvaltningarna ha emellertid varit lojala, men de ha långt före detta haft berättigade anspråk på, att kostnaderna skulle regleras.

Nu har man föreslagit att såsom en allmän regel skulle gälla, att kostnaderna skulle fördelas efter en viss proportion mellan järvägsintresset och vägintrasset d. v. s. så, att järnvägarna skulle bidra med en tredjedel och vägintrasseterna med två tredjedelar. Det hade varit önskvärt, att en sådan allmän regel kunnat fastställas, men det har icke varit möjligt att jämställa alla olikartade fall, och man har därför ansett att möjligheten till jämkningar borde hållas öppen. Jag tillåter mig framhålla för herr statsrådet, att sådana jämkningar icke alltid böra gå åt det hållet, att järnvägarnas bidragsskyldighet ökas, utan att man även bör taga i övervägande, huruvida icke denna skyldighet i åtskilliga fall bör minskas i väsentlig grad.

Vad kostnaderna för kryssmärken beträffar har herr statsrådet ansett, att någon ersättning icke bör ifrågakomma. Dessa kostnader uppgå enligt propositionen till 370,000 kronor. Jag anser, att det är mycket diskutabelt, om icke även dessa kostnader bort ingå i den summa, som skulle regleras mellan vägintrasset och järnvägsintresset. Herr statsrådet säger, att dessa anordningar höra till järnvägarna, men det göra signalanordningar också. Det ena såväl som det andra har nödvändiggjorts av automobiltrafiken, och det hade då varit rimligt, att dessa kostnader, för såvitt de icke avse att vinna besparing i utgifterna för bevakning av vägkorsningar, hade ingått i den summa, som skulle regleras mellan vederbörande intressenter. Jag säger ingenting om, att de kostnader, något över 1 miljon kronor, varigenom järnvägarna vinna besparing i bevakningskostnaden, undantagits, men enligt min mening borde alla andra kostnader ha ingått i regleringen.

Det är riktigt, såsom herr statsrådet framhållit, att järnvägarna genom ett bifall till denna proposition icke betagas rättigheten att söka få en reglering enligt gällande lag. Jag ber att få hänvisa till det rättsfall från år 1922, som finnes relaterat i propositionen och som inträffade före tillkomsten av de nuvarande anordningarna. Vaghållarna ålades av Kungl. Maj:t att gottgöra järnvägens kostnader för de anordningar, som blivit erforderliga på grund av automobiltrafiken och detta ehuru vägen var äldre än järnvägen.

Det är visserligen en gångse uppfattning att en järnväg, såsom senare tillkommen trafikled, skall bekosta anordningar, men man utgick här ifrån att anordningarna vid vägkorsningen tillkommit till följd av den ökade trafiken på vägen. Det bör nog hållas i minnet att icke anciennitet i fråga om den ena eller andra trafikleden, utan frågan om huruvida förändrade förhållanden beträffande den ena eller andra trafikleden föranlett kostnaderna, skall avgöra vem som skall vara skyldig att gälda kostnaderna. Således, om vägen varit till före järnvägen, spelar ingen avgörande roll, utan det är tillkomsten av automobiltrafiken som nödvändiggjort säkerhetsanordningar, som bör vara det avgörande. Det kan icke vara annat än ett ensidigt vägintrasse, som vill förneka riktigheten av en sådan prövning.

Jag ber att få göra en vördsam hemställan till herr statsrådet, att han, när frågor om reglering av bidragsskyldighet mellan järnvägsintresset och vägintrasset komma inför Kungl. Maj:t, nogsamtt ville taga hänsyn just till detta, huruvida trafikintensiteten på den ena eller andra trafikleden förändrats och givit anledning till vissa anordningar. Jag tror, att det vid en sådan prövning skall komma att visa sig, att vägintrasset i regel bör betala vida mer än två tredjedelar, och jag hemställer att jämkningar också måtte komma att ske på det sättet, att vägintrasset kommer att få betala icke endast två tredjedelar utan tre fjärdedelar eller fyra femtedelar.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr andre vice talmannen: Jag undrar, om icke den föregående ärade talaren drivit järnvägsintresset ganska ensidigt. Den ärade talaren ville visserligen att det skulle bli en objektiv prövning i varje särskilt fall, men såvitt jag fattade honom rätt, skulle denna prövning få till resultat, att järnvägarna icke skulle behöva betala mer än en tredjedel, ofta endast en fjärdedel eller en femtedel av kostnaderna. Jag hörde icke att han nämnde, att man möjligen skulle kunna tänka sig, att vägintrittets anpart icke skulle bli mer än en fjärdedel eller en femtedel. Om man anlägger en domares synpunkt på saken — den föregående ärade talaren har ju varit domare — så är det klart att man måste tänka sig att förhållandena icke alltid kunna vara sådana, att vägintrittet bör betala den högre anparten, utan att förhållandena även kunna bli sådana att järnvägarna böra bidra med huvudparten. Det är nog icke enbart den ökade trafikintensiteten, som givit anledning till säkerhetsanordningar, utan de ha även framkallats av vägkorsningar med mycket begränsad utsikt över vägen och bilarnas högre fart i förhållande till hästskjutsar. Därigenom har faran för olyckor, som kunna inträffa vid möten vid järnvägsövergångar, stegrats, men det behöver därför icke vara någon ökad intensitet. Ty det har visat sig, att svårartade olyckor inträffat över järnvägsövergångar, där trafikintensiteten ej varit så stor, utan där olyckan berott på att verkligt farliga passager funnits, vilkas avskaffande skett genom att draga landsvägen över eller under järnvägen. Det är ofta sådana orsaker som givit anledning till att så effektiva anordningar vidtagits, varigenom järnvägarna befriats från en del kostnader för bevakning o. dyl.

Alla dessa synpunkter böra naturligtvis beaktas vid dessa frågors avgörande. Jag tror icke, att man bör lägga en så ensidig synpunkt på denna fråga, som syntes framgå av den föregående ärade talarens anförande.

Herr Dahl: Endast ett par ord, herr talman! Jag måtte inte ha lyckats bli förstörd av herr andre vice talmannen. Det var ingalunda min avsikt att säga, att som regel proportionen mellan vägintrittet och järnvägsintresset skall vara $\frac{4}{5}$ eller $\frac{3}{4}$. Men jag påstår bestämt, att det kan mycket väl framkomma sådana fall, där man får reglera proportionen till sådana siffror; då man får öka, så att proportionen blir mer än $\frac{2}{3}$ för vägintrittet och minska den, så att den blir mindre än $\frac{1}{3}$ för järnvägsintresset. Jag ber ytterligare att få understryka det rättsfall, som omtalats. Där fick vägintrittet betala hela kostnaden, därför att det ansågs, att säkerhetsanordningarna betingades av den ökade trafik, som uppkommit på vägen. Proportionen är således icke någon så given sak. Och om inte någon uppgörelse i sådana fall sker, där järnvägsintresset tror sig finna, att det bör betala mindre andel än exempelvis $\frac{1}{3}$ av kostnaderna, så är järnvägen ju oförhindrad att i rättegångsväg söka utfå sin rätt. Jag har redan tidigare påpekat, att sådana anordningar, som innebure minskade kostnader för bevakning, borde järnvägarna själva betala. Denna kostnad hade undantagits från fördelning, och således kan herr vice talmannens påpekande på denna punkt inte alls styrka hans mening.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo första lagutskottets utlåtande nr 13, i anledning av väckt motion angående stadgande av förbud i visst fall mot värnpliktigas skiljande från vid inkallelse till tjänstgöring innehaft arbete eller tjänst m. m.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 325, vilken behandlats av första lagutskottet, hade herr *Öhman* m. fl. hemställt,

*Ang.
kostnaderna
för vissa
säkerhets-
anordningar
vid järnvägs-
korsningar
m. m.
(Forts.)*

*Ang.
förbud mot
värnpliktigas
skiljande från
tjänst
eller arbete.*

Ang.
förbud mot
värnpliktigs
skiljande från
tjänst
eller arbete.
(Forts.)

att riksdagen måtte besluta att i lag fastställa förbud i visst fall mot värnpliktigas skiljande från det arbete eller den tjänst de vid inkallande till värnpliktstjänstgöring innehade och att fullgod gottgörelse genom statens försorg skulle lämnas i de fall värnpliktig vållades förluster genom mistad eller försämrad arbetsanställning på grund av fullgörande av värnpliktstjänstgöring.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att förevarande motion icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Reservation hade avgivits av herr *Lindqvist* i Halmstad, som på anförda skäl hemställt, att riksdagen i anledning av förevarande motion måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville taga under övervägande att för riksdagen framlägga förslag till sådan ändring av lagen den 16 oktober 1914 om förbud i vissa fall mot värnpliktigs skiljande från tjänst eller arbete, att den i lagen nu stadgade begränsningen till övning om högst 60 dagar borttoges.

Herr Åkerman: En ärad ledamot av denna kammare, herr Lindhagen, visade mig i går vänligheten att föra i mitt minne några omständigheter i detta ärende, som inte stå omtalade i utskottets utlåtande. Jag anser för min del, att dessa omständigheter äro av det intresse, att de åtminstone böra inflyta i utlåtandets rubrik och med anledning därav och för att bereda utskottet tillfälle till förnyat övervägande av ärendet, anhåller jag, att utlåtandet måtte återremitteras till utskottet.

Herr Lindhagen: Jag skall be att få instämma i den föregående talarens yrkande om utlåtandets återremiss till utskottet.

Anledningarna till förbiseendet äro kanske svårigheten att i det allmänna sakregistret återfinna dessa detaljer, ty de äro inte specificerade där. Det har sålunda undgått utskottet, att denna sak förut förevarit i riksdagen, och att riksdagen åtminstone åren 1916 och 1925 uttalat sig i den riktning, som reservanten herr Lindqvist i Halmstad anförde.

Då här emellertid är tillfälle till en remissdebatt, skall jag vördsamt anhålla, att utskottet måtte taga hänsyn även till några andra synpunkter, som blivit försummade i utskottets betänkande enligt min uppfattning.

Jag skall således för det första be, att utskottet benäget ville låta riksdagen få taga del eller åtminstone låta utskottsmedlemmarna få del av vad vid riksdagarna 1916, 1924 och 1925 och tilläventyrs även vid andra riksdagar blivit anförd i denna angelägenhet.

Vidare utbedjes, att utskottet inte så som nu skett slår sig till ro med att det är en hel del av de värnpliktiga, som få igen sina tjänster. Den ifrågasatta lagstiftningen och denna motion äro inte till för dem, som få igen sina tjänster, utan för dem, som inte få igen sina tjänster. Det är samma ståndpunkt, första lagutskottet nu söker intaga, som den, andra lagutskottet intog i år i jordfrågan. Detta senare utskott framhöll att det gives en hel del fall, då vederbörande få jord. Men alla motionerna i jordfrågan hade väckts för de fall, att de inte fingo någon jord eller lämplig tilldelning av jord. Det är en ganska viktig omständighet.

Jag skall också be, att utskottet vill vara så vänligt och inte hänvisa dem, som inte få tillbaka sin tjänst, såsom förut skett, till att de skola anställa rättgång vid domstol för att därigenom kunna av sina arbetsgivare skaffa sig ersättning. En sådan hänvisning anser jag inte vara på sin plats, ty den är alldeles värdelös.

För det fjärde ber jag att få fästa utskottets uppmärksamhet på en sak, vilken herr Westman, som nu sitter där och deltagande följer mitt försök till anförande, framhöll, då vi sist diskuterade jordfrågan, nämligen om dess lösning skulle grundas på frivillighet till varje pris eller på en rättsordning. Där gäller det att skaffa obemedlade en del jordbruksförmåner, men under inga förhållanden fick detta bemödande stödjas av någon slags expropriationsrätt, oaktat ersättning skulle lämnas och hänsyn tagas till skäligen omständigheter.

Här däremot exproprierar man menige man för värnpliktens fullgörande, exproprierar deras arbetskraft, i många fall deras hälsa, i en mängd fall deras arbetsanställningar, så att när de träda tillbaka från värnplikten, träda de in i fullständig fattigdom. Men i detta sista fall är det inte stadgat, att de skola få någon ersättning av staten för denna expropriation och för det, som man tagit ifrån dem, utan det är bara de mera situerade, som skola ha ersättning. Jag ber, att utskottet med kraft och hänsynslöshet avlägger dessa synpunkter. Det är synd om 1914 års lag, ty den är fullkomligt utan betydelse. Den står där och menar så väl, men kan icke göra ett dugg och detta är väl anledningen till, att den också blivit inskränkt så oerhört i sina verkningar.

Då det gäller fall, där den värnpliktige blir skadad till kroppen och möjligtvis därigenom också medelbart till själen, får han ersättning enligt en annan lag, ehuru i regel bara en allmosa, under det staten i förevarande fall begagnar sin lagstiftningsmakt till att undandraga sig all ersättning till individen. Då staten reglerar skyldigheterna för individen, är emellertid staten mycket barsk i sina krav på att den, som åsamkar annan skada, skall ersätta fulla skadan. Men här är det staten, som själv skall betala, och då gälla inga rättsprinciper, ingen moral alls.

Vidare är detta en brådskande angelägenhet. Då riksdagen 1916 skrev till Kungl. Maj:t och begärde, att 1914 års lag skulle utvidgas att även omfatta skador under längre värnpliktstid än 60 dagar, det vill säga huvudsakligen alla de fall, då de värnpliktiga hotas att bli av med sina anställningar, remitterades denna skrivelse till socialstyrelsen, och socialstyrelsen lög på saken i sex år. Detta visar, att socialstyrelsen och regeringen, som ej påminde styrelsen, inte betrakta detta som någon viktig sak. Det gällde ju blott expropriation av hjälplösa fattiga människors existensmöjligheter. Under de sex åren fick man förlora sina anställningar så mycket man ville. Det var intet hjärta på höjderna, som klappade för dessa värnpliktiga. Jag ber, att utskottet fäster höjdernas uppmärksamhet på detta, så att det blir klappande hjärta där uppe åtminstone för den här saken.

Ännu 1925 yttrade särskilda utskottet, att 1916 års skrivelse ännu icke hade prövats av regeringen. Man skall verkligen ha en ganska god portion av riksdagshumor för att kunna säga så. Jag tänkte använda ett fullt uttryck, men kom ihåg, att man bör inte göra det. Och så sade utskottet 1925: »Utskottet, som omfattar det tidigare av riksdagen uttalade önskemålet, finner dock icke skäl tillstyrka, att någon förnyad framställning i ämnet nu göres från riksdagens sida.» Ty, såsom det stod förut i betänkandet, ärendet var alltjämt beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

Utskottet vill ju emellertid ej avskaffa 1914 års lag och då är det väl skäligt att utsträcka den även till de fall, då den kan få sin huvudsakliga användning. Detta kan i varje fall få den betydelsen, att mången lojal arbetsgivare söker ta hänsyn till lagen och mera än förut beflitar sig om att bereda värnpliktig förnyad anställning.

Nu får utskottet försöka utfinna, om icke tiden år 1929 kan vara inne att verkligen avlåta en påminnelse i varje fall, att Kungl. Maj:t måtte fatta beslut över 1916 års riksdagsskrivelse, vars principer godkändes av 1925 års riksdag. Utskottet säger, att det är så många svårigheter att genomföra en

Ang.
förbud mot
värnpliktigs
skiljande från
tjänst
eller arbete.
(Forts.)

Ang.
förbud mot
värnpliktigs
skiljande från
tjänst
eller arbete.
(Forts.)

sådan lagstiftning. Ja, det är det verkligen. Det är svårigheter att genomföra den, såvitt det gäller arbetsgivares skyldighet att återtaga i arbete en värnpliktig. Det är i många fall även för mycket begärt av arbetsgivaren, såvitt jag kan förstå. Att lämna skadestånd från statens sida är däremot endast en penningfråga. Det möter ingen annan svårighet, än — självövervinelsen.

Men det finns ett radikalt medel, som jag ber att första lagutskottet också skall syssla med, och det är att avskaffa den allmänna värnplikten. Då kommer folk aldrig att förlora sina anställningar eller lida kroppsskada eller störta i samvetsbetänkligheter för värnpliktens skull. Efter världskriget avskaffade England och Nordamerika, dessa stora världsstater, den allmänna värnplikten, och då fingo även Tyskland, Österrike, Ungern och Bulgarien släppa denna värnplikt. Vad är det för fasoner, att frågan om den allmänna värnpliktens avskaffande icke kan anses vara en fråga, som bör övervägas lika väl av oss i vårt avlägsna land som av dessa sex makter, som stå mitt inne i intressenas trumvirvel, om jag så får uttrycka mig. Om utskottet kommer till det resultatet, har utskottet gjort en god nationell insats till gagn för det fatiga svenska folket.

Herr Åkerman: Herr talman! Jag hade verkligen trott, att när utskottets ordförande själv begärt ärendets återremitterande till utskottet, skulle det hava kunnat stanna vid detta. Men det skadar ju i allt fall icke, att herr Lindhagen får tillfälle giva oss riktlinjer för vårt fortsatta arbete i denna fråga.

Jag får säga, att jag är litet överraskad, då jag jämför herr Lindhagens frejdiga mod och briljanta humör i dag med den sinnesstämning, vari han befann sig, när han år 1925 skrev sin motion. Om herrarna se efter i första särskilda utskottets utlåtande nr 1 för nämnda år står där följande: »Vad därefter angår frågan om ändring i ovannämnda lag av den 16 oktober 1914, har motionären själv uttalat den uppfattningen, att svårigheterna att på den gällande och till utvidgning ifrågasatta lagstiftningens grund komma tillrätta med här ifrågavarande missförhållanden sannolikt är oöverbärliga.» Detta låter inte bra, och det kan hända, att herr Lindhagen åter blir sannspädd. Men vi skola göra vårt bästa.

Vidare är det en annan sak, som jag skulle vilja omnämna. Under de timmar, som jag haft till förfogande efter mitt samtal med herr Lindhagen har jag gjort vissa efterforskningar och därvid funnit, att 1916 års skrivelse blev i juni 1925 högtidligen arkebuserad i departementet, så att den numera är avförd. Jag vill endast hava omnämnt detta. Det har ju kanske icke så stor betydelse. Då särskilda utskottet år 1925 skrev på sätt herr Lindhagen nämnde, levde emellertid ännu 1916 års skrivelse.

Herr Winberg: Sedan utskottets ordförande yrkat återremiss av ärendet, är det ju självklart, att jag icke skall ingå på någon behandling av föreliggande utskottsutlåtande, även om detta kunde vara nog så frestande. Men där förekommer en sak, som gjort, att jag ansett mig böra redan nu säga några ord.

Utskottet säger på ett ställe: »Att, som nyss omtalats, kollektivavtalen endast i jämförelsevis ringa utsträckning innehålla bestämmelser om värnpliktigs rätt till återanställning, torde ock tyda på att i själva verket något mera allmänt behov av bestämmelser i detta ämne icke gjort sig gällande.» En dylik tolkning, som utskottet gjort, är enligt min uppfattning fullkomligt missvisande. Det förhåller sig icke på det sättet, att det icke är något allmänt intresse, utan det är naturligtvis så, att bland hela den mängd av krav, som organisationerna hava att föra fram och ibland gå till strid för,

men ibland få uppgjorda utan strid, är det ganska naturligt, om detta krav speciellt måst i de allra flesta fall släppas, innan man kommit till en uppgörelse. Därvidlag resonerar man i flera fall som så: även om det icke lyckas att få in detta i kollektivavtalen, måste organisationerna vara mäktiga att i förekommande fall genomdriva en tillfredsställande lösning. Detta har ju också i många fall skett, då det har funnits kraftiga organisationer; men alla dessa grupper, som reservanten pekar på, vilka icke hava den kraft att tillgå, som utgöres av en modern, facklig organisation. äro i detta avseende fullkomligt hänvisade till arbetsgivarnas nåd och onåd.

Eftersom utskottets ordförande upplyste, att skrivelsen har blivit »arkebuserad» i departementet, skall jag slutligen be att få säga, att det då är desto större anledning för riksdagen att förnya sin framställning. Det är möjligt, att den också blir arkebuserad, men i varje fall är det skäl att förnya den.

Herr Lindhagen: Herr Akerman åberopade att jag hade skrivit att svårigheterna voro oöverbärliga. Ja, det var socialstyrelsen, som utvecklade alla svårigheter och fann, att de voro oöverbärliga. Styrelsens utläggningar äro ganska vägande.

Utskottet får väl avgiva en bankruttförklaring å statens vägnar och erkänna det orimliga i, att man skall stifta en sådan lag att utan ersättning exproprierar de fattigas arbetsanställning, under det att, om det gäller att skaffa jord från stora egendomar, man inte ens får exproprierar mot ersättning. På det sättet kan man få en brygga till den allmänna värnplikens avskaffande åtminstone.

Utskottets ordförande kastade en lång och förebrående blick på mig, därför att riksdagens skrivelse 1916 blivit avskriven i regeringen i juni 1925. Detta hade jag icke reda på. Men nu har ordföranden blivit i tillfälle att genom mitt ingripande skaffa denna upplysning. Men icke är det någon anledning att se så förebrående ut på mig, att utskottets ordförande lyckats, tack vare min omtanke, skaffa en ny upplysning, som vi nu vänta, att utskottet skall förse med erforderliga kommentarer, vilket nog icke blir så lätt.

Denna upplysning har jag förresten misstänkt skola komma, ty jag begrep att efter den beta, som riksdagen gav Kungl. Maj:t 1925, då ärendet var fortfarande på prövning beroende, så skulle regeringen se till, att 1916 års besvärliga riksdagsskrivelse blev snarligen stoppad i papperskorgen utan närmare övervägande i sak.

Men nu kan utskottet icke — såsom 1925 års utskott — skylla på att ärendet fortfarande är på Kungl. Maj:ts prövning beroende. Utskottet blir i tillfälle att manligen gå fram såsom en stark ström med egna vågor genom havet. Det stora behovet av ett ingripande föreligger fortfarande *ostridigt*.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talman, att i fråga om det under behandling varande utlåtandet annat yrkande ej förekommit, än att utlåtandet skulle visas åter till utskottet.

Sedermera gjordes propositioner, först på bifall till vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt samt vidare på återremiss; och förklarades den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Vid förnyad föredragning av jordbruksutskottets utlåtande nr 21, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inlösen av enskilda tillhöriga laxfischen i Mörrumsån jämte en i ämnet väckt motion, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Ang.
förbud mot
värnpliktiga
skiljande från
tjänst
eller arbete.
(Forts.)

Föredrogs ånyo första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 7, i anledning av väckt motion om ändrade bestämmelser rörande lärares vid folk- och småskolor tjänstebostäder.

Vad utskottet i detta utlåtande hemställt bifölls.

Vid föredragning av Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner hänvisades dessa, nr 192, 200—202, 205 och 208 till bankoutskottet, nr 196—199, 203 och 209 till jordbruksutskottet samt nr 207 till statsutskottet.

Efter föredragning av Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade skrivelse nr 204 beslöts att denna skrivelses innehåll skulle meddelas jordbruksutskottet och skrivelsen läggas till handlingarna.

Herr **förste vice talmannen** erhöll på begäran ordet och yttrade: Med hänsyn till den instundande påskhelgen ber jag få föreslå, att kammaren behagade besluta att utsträcka motionstiden för de i dag avlämnade kungl. propositionerna till det plenum, som infaller näst efter tjugu dagar från propositionernas avlämnande.

Vad herr förste vice talmannen sålunda hemställt bifölls.

Anmäldes och bordlades statsutskottets utlåtanden:

nr 4, angående regleringen för budgetåret 1929/1930 av utgifterna under riksstatens fjärde huvudtitel, innefattande anslagen till försvarsdepartementet;

nr 33, i anledning av väckt motion om omedelbar och fullständig svensk avrustning; samt

nr 34, i anledning av vissa motioner om förnyad utredning rörande försvarsväsendet m. m.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 12.26 på dagen.

In fidem
G. H. Berggren.

Fredagen den 22 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

Herr statsrådet *Johansson* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 214, med förslag till förordning om Svenska bostadskreditkassan och om bostadskreditföreningar, m. m.;

nr 215, med förslag till lag om ändrad lydelse av 53 § 1 mom. i kommunal-skattelagen den 28 september 1928 (nr 370) m. m.;

nr 216, med förslag till lag om ändrad lydelse av 91 § i lagen den 22 juni 1911 om ekonomiska föreningar och lag om ändrad lydelse av 55 § i lagen den 13 maj 1921 om ackordsförhandling utan konkurs;

nr 217, angående lån till främjande av bostadsproduktionen;

nr 218, angående anslag till statens byggnadsbyrå;

nr 220, angående anslag till hospitalsbyggnader;

nr 221, angående godkännande av viss överenskommelse mellan kronan och Jönköpings stad;

nr 222, angående försäljning av vissa kronan tillhöriga fastigheter i Göteborg m. m.;

nr 223, angående medel för uppförande av en byggnad för mynt- och justeringsverkets behov m. m.;

nr 224, angående vissa åtgärder för bekämpande av potatiskräfta;

nr 225, angående försäljning av vissa kronoegendomar och upplåtande av lägenheter från sådana egendomar; samt

nr 228, angående beredande av pension från allmänna indragningsstaten åt f. d. amanuensen i lantmäteristyrelsen, f. d. majoren E. L. Löwenberg.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 76, i anledning av vissa av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om dyrtidstillägg åt befattningshavare i statens tjänst;

nr 77, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående efterskänkande av visst nybyggnadsbelopp;

nr 78, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss ändring i grunderna för statsbidrag till inredande av nya vårdplatser för vuxna vid centralsanatoriet i Hällnäs;

nr 79, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utläggande av vissa statsgruvefält inom Norrbottens län;

nr 82, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för sergeanten vid Norrbottens regemente P. S. V. N. Bergman från viss ersättningskyldighet;

nr 83, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av viss överenskommelse mellan kronan och Falu stad;

nr 84, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av viss överenskommelse mellan kronan och Växjö stad; samt

nr 85, angående regleringen för budgetåret 1929/1930 av utgifterna för kapitalökning i avseende å post- och telegrafverken samt statens järnvägar och statens vattenfallsverk.

Anmäldes och godkändes jordbruksutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 86, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inlösen av enskilda tillhöriga laxfisken i Mörrumsån; samt

nr 87, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående frigivande till allmänt begagnande av fisket vid vissa kronan tillhöriga stränder, holmar och skär vid västkusten.

Anmäldes och godkändes andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 88, i anledning av väckt motion angående viss ändring i lagen den 4 juli 1910 om sjukkassor samt

nr 89, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 18 juni 1925 (nr 334) om rätt i vissa fall för nyttjanderättshavare att inlösa under nyttjanderätt upplåtet område.

Justerades protokollen för den 16 och den 18 innevarande månad.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran statsutskottets utlåtanden nr 4, 33 och 34.

Vid föredragning av Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner blevo propositionerna nr 214 och 215 på begäran bordlagda, varemot de övriga nu hänvisades, nr 216, till behandling av lagutskott, nr 217, 218 och 220—223 till statsutskottet, nr 224 och 225 till jordbruksutskottet samt nr 228 till bankoutskottet.

Anmäldes och bordlades

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 1, angående regleringen för budgetåret 1929/1930 av utgifterna under riksdagens nionde huvudtitel, innefattande anslagen till jordbruksdepartementet;

nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående tillfälliga lönetillägg åt vissa vaktmästare och med dem jämförliga befattningshavare i vad rör jordbruksärenden; samt

nr 23, i anledning av vissa av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om dyrtidstillägg åt befattningshavare i statens tjänst m. fl. jämte i ämnet väckta motioner, allt i vad rör jordbruksärenden; ävensom

första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 3, i anledning av väckt motion, I:205, om butiksbiträdenas, kontorsfolkets, den extra personalens i verken samt rikstelefonisternas levnadsförhållanden.

Herr statsrådet *Johansson* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:
nr 226, med förslag till lag om skiljemän och lag om ändrad lydelse av 46 §
utsökningslagen; samt
nr 227, med förslag till lag om utländska skiljeavtal och skiljedomar.

Dessa propositioner föredrogs var för sig och hänvisades till behandling av
lagutskott.

Herr **förste vice talmannen** erhöll på begäran ordet och yttrade: Med hän-
syn till den instundande påskhelgen ber jag få föreslå, att kammaren behagade
besluta att utsträcka motionstiden för de i dag avlämnade kungl. proposi-
tionerna till det plenum, som infaller näst efter tjugu dagar från proposi-
tionernas avlämnande.

Denna hemställan bifölls.

Justerades protokollsutdrag för denna dag.

Ordet lämnades på begäran till herr **Bergström, David**, som anförde: Herr
talman! I enlighet med bestämmelserna i stadgarna för interparlamentariska
unionen, att varje nationell grupp av nämnda union skall till vederbörande
statsmaktens kännedom bringa de beslut av den interparlamentariska konfe-
rensens, som äro av allmänt intresse, får jag på anmodan av ordföranden i riks-
dagens interparlamentariska grupp och dess styrelse härmed å sagda styrel-
ses vägnar vördsamt överlämna ett exemplar av de vid tjugufemte interparla-
mentariska konferensen i Berlin 23—28 augusti 1928 antagna resolutionerna.

Kammarens sammanträde avslutades kl. 7.18 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.
