

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1939.

Andra kammaren.

Nr II.

Fredagen den 20 oktober.

Kl. 4 e. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 14 innevarande oktober.

§ 2.

Herr statsrådet *Wigforss* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 53, angående överföring på staten av vissa krigsrisker vid import m. m.

Denna proposition bordlades.

§ 3.

Föredrogs och remitterades till första särskilda utskottet den på kammarens bord liggande motionen nr 13 av herr *Paulsen*.

§ 4.

Föredrogs, men bordlades åter första särskilda utskottets utlåtanden nr 16—20 samt andra särskilda utskottets utlåtanden nr 18—20.

§ 5.

Föredrogs ett från första kammaren överlämnat protokollsutdrag, nr 92, med inbjudan till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess beslut, att första särskilda utskottet skulle behandla jämväl Kungl. Maj:ts proposition, nr 53, angående överföring på staten av vissa krigsrisker vid import m. m., ävensom de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor;

och blev berörda inbjudan antagen av andra kammaren.

§ 6.

Till bordläggning anmäldes första särskilda utskottets utlåtande, nr 21, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående disponerande av medel för uppförande av förlägningsbaracker för till neutralitetsvakt inkallad personal.

§ 7.

Avgåvos följande motioner i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 49, med förslag till förordning om ändrad lydelse av 2 § förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänkningskatt å spritdrycker, m. m., nämligen

*Andra kammarens protokoll vid urtima riksdagen 1939. Nr 11.*

- nr 14 av herr *Lithander*;  
 nr 15 av herr *Hansson* i Rubbestad *m. fl.*; och  
 nr 16 av herrar *Senander* och *Hagberg* i Luleå.

Samtliga dessa motioner remitterades omedelbart till första särskilda utskottet.

Vidare avlämnade herr *Lundberg* en av honom undertecknad motion, nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 45, angående bemyndigande att träffa vissa avtal rörande produktion av sulfitsprit m. m.

Denna motion bordlades.

#### § 8.

Justerades protokollsutdrag.

#### § 9.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>Nilsson</i> i Steneberg	under 4 dagar fr. o. m. den 21 okt.,
› <i>Lindahl</i>	› 3 › › › 22 ›
› <i>Wolgast</i>	› 3 › › › 21 ›
› <i>Tornegård</i>	› 5 › › › 21 ›
› <i>Gezelius</i>	› den 21 okt.,
› <i>Jonsson</i> i Skedsbygd	› › 21 ›
› <i>Persson</i> i Grytterud	› 2 dagar fr. o. m. den 28 okt. och
› <i>Anderson</i> i Norrköping	› 2 › › › 21 › .

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.11 e. m.

In fidem  
*Sune Norrman.*

## Lördagen den 21 oktober.

Kl. 11. f. m.

### § 1.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Möller**, som anförde: Herr talman! Med andra kammarens tillstånd har dess ledamot herr K. H. Hagberg till mig framfört följande spörsmål:

*Svar å  
interpellation.*

1) Äro de i pressen publicerade uppgifter som här åberopats, att statliga myndigheter försökt förhindra importen av motorbränsle, riktiga och överensstämmar i så fall detta med regeringens uppfattning och strävanden?

2) Förbereder regeringen några åtgärder för att utöver de lagingsmöjligheter, som nu gällande författningar medgiva, möjliggöra nödig upplagring, eventuellt lätta på restriktionerna för motortrafiken?

3) Ämnar regeringen tillåta en motorbränsleförsörjning på sidan av den statliga kontrollen med särskilda undantagsförmåner och möjligheter till spekulationsvinster för initiativtagarna?

I motiveringen till den första frågan uppgives, »att betydande bensinmängder inte få importeras på grund av att, såsom reservförrådsnämndens ordförande direktör Wehtje förklarat, 'bensinförråden bli fyllda, om alla fartygs-laster komma in'. Närmast gäller det att en tankångare med 9,250 ton bensin från Mexiko förvägrats inlöpa i Göteborgs hamn med ovannämnda motivering.»

Dessa uppgifter äro i alla avseenden felaktiga och vilseledande. Ingen statlig myndighet har »försökt förhindra importen av motorbränsle». Utöver detta svar får jag lämna en förklaring. Interpellationen väcktes den 16 sistlidne september. Huruvida möjlighet att »förvägra» den åsyftade tankångaren att »inlöpa i Göteborgs hamn» då förelåg kan lätt bedömas, då jag upplyser om att ångaren ännu i den stund, då jag besvarar interpellationen, icke anlant till svenskt farvatten.

Riktigt är att reservförrådsnämnden vägrade befakta en den 11 september erbjuden tankångare. Reservförrådsnämnden hade därvid icke på förhand sökt kontakt med regeringen. De förklaringar, som reservförrådsnämndens direktör omedelbart efteråt lämnade mig, voro emellertid enligt min uppfattning fullkomligt tillfredsställande.

Bland regeringens huvudsträvanden efter krigets utbrott har ingått att söka förhindra oskäligen stegringar av fraktkostnaderna. Den fraktsats, som för åsyftade tankfartyg begärdes, var högre än ännu i dag gällande frakter på bensin från Amerika till hamnar på den svenska västkusten. Det skulle med hänsyn till regeringens allmänna prispolitik ha varit klandervärdt, om ett statens eget organ medverkat till fraktuppskrivningar genom att i den första bensinpanikens tecken betala onödigt höga frakter.

Import av bensin till Sverige måste visserligen under nuvarande tid ställas under viss kontroll av statlig myndighet, så att skeppningsprogrammen bli tillräckligt stora, men själva importen bör i huvudsak ombesörjas av de svenska

*Svar å interpellation. (Forts.)*

oljebolagen, som dels äga så gott som alla tillgängliga lagringsutrymmen och dels äga hela den distributionsapparaten, genom vilken bensinen försäljes till allmänheten.

Vad den *andra* frågan beträffar, pågår en inventering av provisoriska lagringsmöjligheter. Resultatet av denna inventering föreligger icke ännu klart, men inlöpande uppgifter tyda på att mera avsevärda sådana utrymmen icke kunna ställas till disposition.

Frågan om lättnader i restriktionerna för motortrafiken kan jag för närvarande besvara på följande sätt: Den hittillsvarande skeppningen av bensin under september och oktober till Sverige har ungefär motsvarat förväntningarna och de uppgjorda programmen. Restriktionernas tillämpning har möjliggjort att lagren ökats. Det är regeringens avsikt att sedan lagringen blivit någorlunda betryggande, under förutsättning att uppgjorda skeppningsprogram visa sig även i fortsättningen kunna fullföljas, för till tiden begränsade perioder medgiva rätt till inköp av bensin på de s. k. inköphäftena. Härigenom skulle möjliggöras för alla bilägare att, låt vara i begränsad omfattning, kunna använda sina motorfordon.

Den *tredje* frågan är besvarad genom konseljbeslut den 6 oktober, då en framställning om i frågan åsyftade undantagsförmåner avslogs.

Vidare yttrade:

Herr **Hagberg** i Luleå: Herr talman! Jag skall be att få tacka för herr statsrådets svar på mina frågor. Svaret på den tredje frågan var fullständigt tillfredsställande. Svaret på den andra frågan var också tillfredsställande. Jag vill emellertid stryka under, att svaret på den frågan icke innebär något bestridande av vad som för alla varit klart, nämligen att lagringsmöjligheterna icke varit tillfredsställande.

Beträffande svaret på den första frågan vill jag endast säga, att statsrådets konstaterande, att uppgifterna i interpellationen i alla avseenden äro felaktiga och vilseledande och att ingen statlig myndighet försökt förhindra importen av motorbränsle, svär mot andra avsnittet i statsrådets svar, där det talas om att riktigt är att reservförrådsnämnden vägrat befrakta en den 11 september erbjuden tankångare. Det erinrades i svaret om att interpellationen väcktes för mer än en månad sedan, men då hade man endast att stödja sig på den mycket sensationella uppgiften att reservförrådsnämnden vägrat emottaga en tankångare med över 9.000 ton bensin under den motiveringen, att tillgängliga lagerutrymmen icke tilläto att taga in denna bensinmängd. Nu har statsrådet här upplyst om att denna motivering icke var riktig, utan att orsaken var den, att man begärt orimliga frakttaxor. Mot bakgrunden av den förklaring, som herr statsrådet här lämnat, och som icke framgick av de förklaringar, som avgivits till pressen, finner jag den vidtagna åtgärden fullständigt naturligt. Jag har endast velat göra dessa kommentarer till detta svar.

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Möller**: Herr talman! Det synes mig, som om herr Hagbergs i Luleå yttrande i huvudsak måste tolkas som en varning även när det gäller riksdagsmännen för att tro på alla sensationella tidningsuppgifter, särskilt när de avse att tjäna helt andra syften än att lämna korrekta uppgifter om vad som förekommit. Vem som helst kunde läsa ut, att det i detta fall fanns två syften bakom denna tidningsuppgift. Det ena var en önskan att kunna sälja så mycket lösnummer som möjligt på eftermiddagen — det är en sak, som spelar en stor roll för kvällstidningarnas allmänna politik, det veta vi ju alla. Det andra syftet var att om möjligt misskreditera regeringen och de myndigheter, som ha med dessa

*Svar å interpellation. (Forts.)*

bensinfrågor att göra. Om man av detta kan bibringas den lärdomen för framtiden, att man skall taga sensationella tidningsuppgifter med en nypa salt och icke tro, att de alltid kunna utgöra grunden för en interpellation, ja, då har denna interpellation faktiskt haft någon nytta med sig.

Herr andre vice talmannen **Magnusson**: Herr talman! Det sätt på vilket bestämmelserna ifråga om bensinrestriktionerna hittills ha handhåfts har nog på åtskilliga håll väckt mycken förvåning. Det var nog ingen, som förvånade sig över eller ogillade att det vid tiden för krigsutbrottet genomfördes en viss mycket betydande åtstramning ifråga om möjligheterna att använda bensin, oaktat det naturligtvis måste medföra mycket stora svårigheter på olika håll, så nödvändig som bensin- och oljetillförseln är för det nutida näringslivets drift och möjligheter. Emellertid kan det icke förnekas, att man varit mycket förvånad över att det har dröjt så gott som 7 veckor, innan man kunnat åstadkomma någon riktig kontroll över bensintilldelningen. Den som har haft en än så liten tilldelning av bensin, låt mig säga tio liter för en bil, har i själva verket, om han varit mindre nogräknad, kunnat skaffa sig hur mycket bensin han har velat och har kunnat köra praktiskt taget hur mycket som helst. Dels har det icke funnits någon kontroll på att bensinstationernas försäljningskvantiteter stått i proportion till vad respektive bilar haft rätt att inköpa, dels är det uppenbart att via en bil med fri inköpsrätt för bensin ha bekanta emellan en överflyttning av mycket bensin kunnat ske till dem, som endast haft rätt att inköpa en mindre mängd bensin. På detta sätt har, därom är jag övertygad, under den gångna tiden åtgått mera bensin, än som skulle behövt bli fallet, därest man i tid ordnat med bensinkort och kontroll över bensinstationernas försäljningskvantiteter.

Jag kan givetvis icke bedöma alla de svårigheter som förelegat, när det gällt att ordna denna kontroll, men det förefaller mig dock, som om det icke behövt taga 7 veckor i anspråk för att ernå en tillfredsställande kontroll i detta hänseende. Jag kan endast med glädje hälsa att en dylik nu kommit till stånd. Men enligt min och mångas mening hade detta kunnat genomföras på ett tidigare stadium, och då skulle vi nu haft en bättre lagerbehållning beträffande bensinen, utan att vi därför behövt få större svårigheter för näringslivet än nu varit fallet.

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Möller**: Herr talman! Jag är icke för min del villig att nu upptaga någon debatt om dessa bensinrestriktioner. Det är ju omöjligt att överhuvud taget här lämna en så detaljerad redogörelse för allt det arbete, vilket nedlagts på detta område, som erfordras för att motivera varför det dröjt 7 veckor med dessa kontrollbestämmelser och varför den första improvisationen gjordes.

Efter som jag icke tidigare talat i andra kammaren om dessa saker, vill jag emellertid icke underlåta att till protokollet anteckna, att om icke den stora rusningen efter bensin under veckan vid månadsskiftet augusti—september ägt rum, hade aldrig de första bensinrestriktionerna behövt tillgripas. Det var ju av fruktan för att det skulle fortsätta på det sättet 14 dagar å 3 veckor, som regeringen tvingades att ögonblickligen sätta stopp för bensinköpen. Det var en provisorisk anordning, som alla måste förstå sedermera skulle komma att avlösas av andra föreskrifter. Bensinlagren voro icke stora, men tillräckligt stora för att man skulle kunnat tillåta vanlig körning under jämförelsevis lång tid om bensinåtgången hade hållit sig inom normala gränser. Jag konstaterar, att det var bilägarnas och bensinförbrukarnas egen skuld att vi överhuvud taget behövd införa denna provisoriska anordning. Hade icke arbetet här-

*Svar å interpellation. (Forts.)*  
med varit nödvändigt, hade naturligtvis ockå en mera definitiv ordning kunnat göras färdig på kortare tid än som nu blev fallet. Jag har endast velat nämna detta.

**Herr Hagberg i Luleå:** Herr talman! Jag bestrider vad herr statsrådet sade, att denna interpellation var en okynnesinterpellation, som saknade saklig bakgrund. Herr statsrådet har själv erkänt, att det var fråga om ett tankfartyg, som Sverige erbjudits befrakta, vilket anbud de svenska myndigheterna avvisade. I så måtto var ju uppgiften fullständigt riktig. Jag har sagt, och det gör jag ännu en gång, att jag har funnit den motivering, statsrådet givit för att erbjudandet avvisades, vara alldeles riktig. Den motivering, som genom pressen tillskrevs reservförrådsnämndens ordförande, finner jag vara fullständigt oriktig. Motiveringen var, att det icke fanns tillräckligt med tankutrymmen inom landet. Jag anförde redan i min interpellation, att om det var någon fara därför, kunde man ju hyra en tankångare eller släppa lös restriktionerna. Frågan om lagerutrymmen kunde således lätt lösas.

Jag säger detsamma beträffande den andra frågan rörande lagringsmöjligheterna. Allmänheten visste icke då, vilka åtgärder, som vidtagits för att åstadkomma ökade lagerutrymmen. Det har man fått reda på först sedan herr statsrådet besvarat en interpellation i första kammaren om dessa saker. Statsrådet har därvid själv i sitt svar upplyst om, att just sådana strävanden, som jag påpekade i min interpellation, nämligen bildandet av privata konsortier för att bakom regeringens rygg inköpa bensin för distribuering till konsortiets enskilda medlemmar, verkligen förekommit med de jobberimöjligheter, som där lämnats öppna, men att sådana strävanden avvisats av regeringen så sent som den 6 oktober detta år.

Till slut vill jag endast säga, att man i den debatt, som tidigare förts, ofta påpekat bilägarnas hamstring av bensin under de första veckorna av krisen. Härtill ha kommit även andra påståenden, som jag tror det vore bra om herr statsrådet svarade på. Jag syftar på att denna hamstring mindre är att tillskriva detaljhandlarna, men mera den lagring, som gjorts hos oljebolagen, vilka påstås skola ha mer än tredubblat sin förbrukning av bensin under dessa gångna veckor. Den frågan är, såvitt jag förstår, icke tidigare besvarad under de diskussioner, som förts i första kammaren i anledning av bensinfrågan. I varje fall skulle det vara önskvärt att få veta, hur denna sak ligger till.

**Herr andre vice talmannen Magnusson:** Herr talman! Herr statsrådet yttrade i en replik till mig, att de hittillsvarande bensinrestriktionerna, som infördes vid krigsutbrottet, icke skulle ha behövt tillgripas, om icke denna rusning efter bensin ägt rum. Jag ber att gent emot detta få erinra om, att jag i mitt anförande uttryckligen betonade, att jag icke klandrade regeringen för att den vid krigsutbrottet vidtog åtgärder för att i någon mån begränsa åtgången av bensin. Vad jag vände mig mot var, att det tagit så lång tid, innan man kom till en bättre anordning härvidlag, till en jämnare och riktigare fördelning, som anknöt sig till den tilldelning, som respektive bilar redan fått. Det är härutinnan, som det har brustit, och jag har fortfarande icke fått någon tillfredsställande förklaring över det långa dröjsmålet.

**Herr Henriksson:** Herr talman! Jag är förvånad att höra att herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet återigen söker övervältra en hel del av skulden för det tillstånd som inträtt på bilisterna. Jag skulle vilja fråga, är det bilisterna, som äro skuld till att beredskapen på den här punkten varit

*Svar å interpellation. (Forts.)*

så illa ordnad? Är det deras skuld att trots upprepade framställningar lagringsutrymmen icke tillräckligt snabbt ha iordningställt?

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Möller**: Herr talman! Jag upprepar, att jag icke tänker ingå på någon längre bensedbatt. Men nog var det väl ändå bilisternas skuld att bensininköpen stegrades till det tredubbla efter landshövding Levinsons maning till sparsamhet. Vem skulle eljest vara skuld därtill? Jag bara frågar herr Henriksson. Jag konstaterar, att hade icke detta skett hade de provisoriska restriktionerna icke behövt.

Herr **Flyg**: Herr talman! Jag har en lång stund suttit och åhört debatten och jag hade icke tänkt, att jag skulle behöva deltaga däri. Efter det sista anförandet av herr statsrådet synes det mig emellertid, att jag måste lägga till rätta några problem, som här ha berörts.

Det är ju ett faktiskt förhållande, att den bensinmängd, som åtgick under den vecka, då den så kallade rusningen ägde rum, vilken rusning herr statsrådet Möller skriver på bilisternas konto, i stor utsträckning fanns tillgänglig i försäljningsstationernas tankar. Där hamnade en väsentlig del av bensinen. Sedan kan man icke komma bort ifrån det ofrånkomliga förhållandet, herr talman, att den omtalade varningens enda möjliga och begripliga psykologiska effekt faktiskt var, att var och en, som ägde en bil eller motorcykel, efter att ha hört denna varning snarast möjligt förflyttade sitt fordon till närmaste bensinstation för att fylla bensin i tanken. De resonerade så här: man varnar oss, det måste således vara brist på bensin, följaktligen måste jag förse mig, så att jag kan klara mig. Om man skall taga upp detta problem till skärskådande, bör man icke blott se saken från den ena sidan, utan man bör även, synes det mig, se till de ofrånkomliga förklarande fakta i det händelsesammanhang som diskuteras.

Sedan är det ytterligare en sak, som jag vill tala om. Herr statsrådet Möller varnade — och jag tror med all rätt — för att utan vidare taga för gott vad som under nuvarande förhållanden säges i olika tidningar om de händelser, som inträffa. Detta är, som sagt, i och för sig alldeles riktigt. Och det gäller givetvis att kunna läsa mellan raderna, även när det gäller kommunikéer, som komma från mycket betydelsefulla politiska möten och sammankomster. Men, om det förhåller sig så, då har man också anledning att fråga, hur det förhåller sig med vissa andra uppgifter i pressen! Jag syftar på en del uppgifter, som varit synliga i pressen, att ett stort amerikanskt företag så tidigt som den 14 mars 1938 erbjöd regeringen att under vissa villkor och förhållanden ordna med lagringsmöjligheter för 300,000 ton råolja på bohuslänska kusten. För ordnandet med denna lagring skulle tagas i anspråk arbetslösa stenarbetare. Vidare var det meningen att uppföra ett raffinaderi, som ävenledes skulle bereda arbetstillfällen åt arbetslösa stenhuggare. Är det riktigt, att ett erbjudande gjorts från bolagets sida att bekosta alla i sammanhang med dessa arrangemang förknippade utgifter med undantag av de eventuella tankarnas placering på ett bombsäkert sätt? Är det vidare riktigt, att vederbörande ombud för detta bolag efter konferenser med handelsministern hänvisades till vår dåvarande och nuvarande chef för oljenämnden, överste Nyqvist, att man efter samråd med denne sakkunnige person ingav ytterligare en inlaga den 9 juli i år samt att bolaget förbundet sig att se till att dessa lagringsmöjligheter skulle vara förverkligade inom ett år, men att till dags dato ingenting gjorts åt denna angelägenhet? Hör allt detta till de uppgifter i pressen, som skola förse med en nypa salt? Är detta uppgifter, som icke förtjäna tilltro? I sistnämnda fallet är det ingenting att tala om, då kan man

*Svar å interpellation. (Forts.)*  
 säga, att det där är rövarhistorier. Är så icke fallet, är det en historia, som ypperligt visar var ansvaret för bensinkrisen verkligen bör läggas. Ansvaret bör icke läggas på dem, som hamstrat bensin under den första krisveckan, utan på dem, som haft till uppgift att se till, att man i detta avseende var så försedd, att man den 27 augusti i år med fog kunde säga: Vår beredskap är god!

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Möller**: Det ärende, som berördes av den senaste talaren, ligger visserligen före min tid såsom handelsminister, men jag vill påpeka, att det icke finns något hinder för någon kapitalstark person att upprätta oljeraffinaderier i Sverige. Den, som har tillräckligt med pengar, kan starta ett oljeraffinaderi och kan ordna den saken precis på samma sätt som varje annan enskild företagare, som vill starta en industri. Om det företag, som herr Flyg talade om, icke har kommit till stånd, så kan det måhända bero därpå, att företagaren *icke ville* sätta i gång ett oljeraffinaderi, om icke staten gentemot honom ville ikläda sig åtaganden, som efter dåvarande handelsministerns och även efter min uppfattning i dag voro fullkomligt orimliga. I det åsyftade fallet gällde det icke någon svensk företagare, men jag vill fästa uppmärksamheten vid att en svensk företagare utan att ställa sådana villkor har byggt ett oljeraffinaderi, visserligen icke på väst- utan på ostkusten, vilket raffinaderi för närvarande åtminstone delvis är i verksamhet.

Herr **Flyg**: Jag vill endast tacka herr statsrådet för den förklaring, som han lämnade i anledning av den av mig senast berörda frågan. Jag vill dessutom säga, att jag beträffande det av herr statsrådet sist omnämnda oljeraffinaderiet och därmed sammanhängande lagringsmöjligheter äger så god kännedom, att jag lugnt kan säga, att detta företag, som har fått statsunderstöd, knappast har någon som helst betydelse för närvarande.

Härmed förklarades överläggningen avslutad.

## § 2.

Herr statsrådet *Sköld* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 52, med förslag till lag om inskränkning i rätten att återtaga avbetalningsgods från vissa värnpliktiga m. m.

## § 3.

Föredrogs ett från första kammaren överlämnat protokollsutdrag, nr 93, med inbjudan till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess beslut, att andra särskilda utskottet skulle behandla jämväl Kungl. Maj:ts proposition, nr 52, med förslag till lag om inskränkning i rätten att återtaga avbetalningsgods från vissa värnpliktiga m. m., ävensom de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor;

och blev berörda inbjudan antagen av andra kammaren.

## § 4.

Föredrogs och hänvisades till andra särskilda utskottet Kungl. Maj:ts proposition, nr 52, med förslag till lag om inskränkning i rätten att återtaga avbetalningsgods från vissa värnpliktiga m. m.

## § 5.

Vidare föredrogs och remitterades till första särskilda utskottet Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande proposition, nr 53, angående överföring på staten av vissa krigsrisker vid import m. m.

## § 6.

Föredrogs och hänvisades till första särskilda utskottet den på bordet lig-  
gande motionen nr 17 av herr *Lundberg*.

## § 7.

Föredrogs, men bordlades åter första särskilda utskottets utlåtande nr 21.

## § 8.

Föredrogs vart efter annat första särskilda utskottets utlåtanden:

nr 16, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förskottsstat för försvarsväsendet m. m.; och

nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40, i vad propositionen avser fjärde huvudtiteln.

Kammaren biföll vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

## § 9.

Föredrogs första särskilda utskottets utlåtande, nr 18, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med hemställan om godkännande av kungörelsen den 8 september 1939 om tillämpning vid förstärkt försvarsberedskap och mobilisering av förordningen den 12 juni 1931 (nr 257) om understöd i vissa fall åt värnpliktigs hustru och barn (familjeunderstöd), m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

*Ang. tillämpning vid förstärkt försvarsberedskap och mobilisering av förordningen om familjeunderstöd.*

Sedan utskottets hemställan föredragits, anförde:

Herr **Senander**: Herr talman! Vi ha i den av oss avgivna motionen gått in för en höjning överlag av familjeunderstöden. Jag tror icke att det är nödvändigt att upptaga tiden med att prestera någon särskild motivering för detta vårt krav. Det finns väl icke någon, som kan undgå att se, att familjeunderstöden sådana de nu utgå äro absolut för små. Många familjer måste för att klara sig ligga anhöriga och fattigvården till last, och det anse vi icke borde vara fallet, när man nu går att fastställa dylika understöd. Vi anse därför, att det vore på sin plats att företaga en höjning av familjeunderstöden.

Utskottet har nu avstyrkt motionen i denna del med den motiveringen, att det pågår en utredning, vars resultat man icke vill föregripa. Vi kunna för vår del icke godtaga en dylik motivering. När denna utredning blir klar, kan det ju tänkas, att kriget är över, och då ha ju alla nu inkallade värnpliktigas familjer ingen glädje av att man då eventuellt beslutar en förhöjning av understöden. Hänvisningen till utredningen ger naturligtvis icke någon hjälp åt de inkallades familjer. Om man är på det klara med att understödsbeloppen äro för små och att man därför bör företaga en höjning, kunna vi icke inse, varför man icke skulle kunna göra detta redan vid nuvarande provisoriska ordning.

Med vad jag har yttrat, herr talman, ber jag att få yrka bifall till den av oss avgivna motionen II: 4.

*Ang. tillämpning vid förstärkt försvarsberedskap och mobilisering av förordningen om familjeunderstöd. (Forts.)*

Herr Råstock: Herr talman! Jag skall följa herr Senanders exempel och icke taga upp tiden med någon längre motivering. Jag vill endast framhålla, att förslaget är avsett såsom ett provisorium men att vi det oaktat från utskottets sida ha föreslagit vissa förbättringar, som vi hoppas skola falla i god jord.

Jag tillåter mig, herr talman, att yrka bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed slutad. Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan dels ock på bifall till utskottets hemställan med de ändringar däri, som föreslagits i motionen II:4; och blev utskottets hemställan av kammaren bifallen.

### § 10.

Föredrogs första särskilda utskottets utlåtande, nr 19, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till sprängningsarbeten m. m. för oljelagring.

Utskottets hemställan bifölls.

### § 11.

*Ang. särskild omsättningsskatt å vin.* Föredrogs första särskilda utskottets utlåtande, nr 20, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 49, såvitt angår förslag till förordning angående särskild omsättningsskatt å vin.

I en den 14 oktober 1939 dagtecknad proposition, nr 49, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till förordning angående särskild omsättningsskatt å vin.

Genom propositionen hade Kungl. Maj:t vidare föreslagit riksdagen att antaga förslag till förordning om ändrad lydelse av 2 § förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänkningsskatt å spritdrycker samt till förordning om spritdrycksaccis.

I förevarande utlåtande hade behandlats propositionen, såvitt anginge förslag till förordning angående särskild omsättningsskatt å vin. De i propositionen i övrigt framlagda förslagen skulle komma att behandlas av utskottet i ett senare utlåtande.

Utskottet hemställde, att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 49, såvitt anginge omsättningsskatt å vin, antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående särskild omsättningsskatt å vin.

Efter föredragning av utskottets hemställan anförde:

Herr Lithander: Herr talman! Regeringen har här framlagt en proposition med förslag bland annat till ökad beskattning av vin. Jag skall i detta sammanhang icke yttra mig om det resultat, till vilket man ur finansministerns synpunkt eventuellt kan komma med detta förslag. Jag har visserligen den uppfattningen, att finansministern har räknat fel och att han icke kommer att kunna komma fram till den inkomstsiffran, som han har tänkt sig, men det har icke varit huvudanledningen till att jag här har begärt ordet. Anledningen härtill har istället varit, att regeringen i sin proposition icke har beaktat, att

*Ang. särskild omsättningsskatt å vin. (Forts.)*

så sent som den 31 mars i år träffades ett avtal med Frankrike, enligt vad som framgår av Sveriges överenskommelser med främmande makter 1939:16, vilken överenskommelse har samband med den nu föreliggande frågan. De ministeriella noter, som utväxlades med Frankrike i Paris den 31 mars 1939, undertecknades å Sveriges vägnar av svenske ministern Einar Hennings och i franska utrikesministeriets skrivelser till svenske ministern i Paris för franske utrikesministern av Alexis Leger. Det gäller alltså ett i fullt laga ordning avslutat handelsavtal med en av våra förnämsta avnämare av svenska exportprodukter. I avtalet har från svensk sida uppnåtts, att vissa exportkvantiteter eller anparter blivit bestämda för trävaror och trämassa och överhuvud taget för våra exportartiklar till Frankrike. Frankrike har å sin sida begärt, att vissa förmåner skulle inrymmas för dess produkter. En av dessa produkter står särskilt omnämnd på sid. 112 i den urkund, som ligger till grund för handelsavtalet. Det står där, att »franska viner och musserande viner äro icke underkastade särskilda restriktioner, skatter eller inre avgifter, som skulle kunna föranleda en minskning av införseln». Innan denna handelstraktat blivit uppsagd från svensk eller från fransk sida och man därefter har avvaktat uppsägningstidens utgång — den är för övrigt relativt kort — kan man alltså icke fatta ett sådant beslut, som här blivit förelagt riksdagen, utan att på en viktig punkt begå ett flagrant brott mot en av oss underskriven överenskommelse. Det är detta, på vilket jag velat göra riksdagen uppmärksam, innan beslut fattas.

Jag väckte vid gårdagens plenum en motion, i vilken jag helt kort erinrade om detta sakförhållande och lämnade en avskrift av bestämmelserna i det ifrågavarande underlaget för handelstraktaten. Jag gjorde i motionen det yrkandet, att riksdagen måtte, vid bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 49, såvitt angår särskild omsättningsskatt å vin, till det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående särskild omsättningsskatt å vin, 2 §, foga följande tillägg: »Häriifrån skall dock undantag göras för de viner, som beröras av med Frankrike enligt Sveriges överenskommelser med främmande makter 1939 nr 16 (å sid. 112, mom. 5) i Paris den 31 mars 1939 träffat avtal så lydande: 'Franska viner och musserande viner äro icke underkastade särskilda restriktioner, skatter eller inre avgifter, som skulle kunna föranleda en minskning av införseln.'»

Motionen blev på särskild begäran omedelbart remitterad till utskottet. Motionstiden utlöper efter vad jag tror icke förrän på tisdag, och i varje fall väcktes motionen före motionstidens utgång. Motionen har icke ännu hunnit tryckas, och utskottet har icke behandlat den. Varken första eller andra kammaren har fått del av denna synnerligen viktiga sak, som icke gäller blott en ekonomisk fråga utan gäller en honnörsfråga för svenska regeringen och svenska riksdagen, vilka till punkt och pricka böra iakttaga vad som så sent som den 31 mars 1939 avtalades med Frankrike.

Jag vet väl, att det här gäller en synnerligen ömtålig sak. Det gäller en punkt, som man i Frankrike fäster stort avseende vid, och det skulle icke förvåna mig, om det skulle komma en aktion från det hållet, om icke regeringen rättar till saken. Jag förstår mycket väl, att en sådan sak har kunnat passera i mängden av de olika uppgifter och arbeten, som föreligga, men vad som icke får passera är att regering och riksdag icke rätta till vad som möjligen blivit förbisett.

Nu var min tanke den, att jag skulle yrka återremiss för att ge utskottet tillfälle att taga ställning till frågan, och båda kamrarna skulle då också fått tillfälle att taga del av dessa handlingar, innan de fatta ett beslut av denna art. Vid det förhållandet, att emellertid första kammaren redan har fattat

*Ang. särskild omsättningsskatt å vin. (Forts.)*

beslut utan att ha fått höra ett ord från utskottet om saken och innan motionen blivit tryckt, återstår, herr talman, ingenting annat än att ställa ett rent avslagsyrkande, så att i varje fall andra kammaren kommer att fatta sitt beslut medveten om att vi vid ett bifall kränka det avtal, som vi ha träffat med Frankrike. Det är nämligen vad ett bifall till propositionen innebär. Om frågan nu faller har Kungl. Maj:t full frihet. En enskild riksdagsman kan icke föreslå den lämpliga modifikationen av förordningen, men Kungl. Maj:t kan från i kväll till i morgon utarbeta ett nytt förslag, i vilket man endast tar med det, som Kungl. Maj:t och riksdagen enligt gällande traktater ha rätt att besluta om, och på det sättet upprätthålla svenska regeringens och riksdagens anseende.

Detta är ingen oviktig fråga, herr talman. Förslaget ekonomiska följer kunna vi tvista om och ha olika meningar om, men det är icke det väsentliga, utan det väsentliga är svenska riksdagens prestige och huruvida den vill stå för Sveriges ord för endast sex månader sedan. Ha vi träffat avtal med främmande makt, är det svenska riksdagens skyldighet att värna där-om. Jag är förvissad om att det kommer även regeringen att göra. Det är för övrigt ingenting, som fallerar i det avseende, som finansministern har syftat till, nämligen att skaffa statsverket ökade inkomster, ty man har redan nu utfärdat bestämmelser om att ingen försäljning av vin får äga rum förrän förordningen är klar. Även när så har skett, skall denna inskränkning äga bestånd ytterligare ett par dagar. Finansministern kan alltså få in lika mycket, om han vill gå den vägen att genomföra prisökningar på de punkter, där han icke är bunden av några traktater.

Jag är ytterligt angelägen om att andra kammaren skall visa sig slå vakt om vad vår regeringsmakt har lovat, och jag vädjar till kammaren att gå den vägen. Jag vill göra varje enskild ledamot av kammaren till väktare om vad som i detta fall är riktigt och rätt.

Jag ber, herr talman, att få yrka avslag på utskottets hemställan om bifall till den kungl. propositionen, såvitt angår omsättningsskatt å vin.

**Herr Björklund:** Herr talman! Om icke herr Lithander tagit i så våldsamt som han gjort, skulle jag väl kanske också ha varit litet mildare, ty saken är ju icke alls så riksvådlig, som herr Lithander synes vilja göra gällande. Jag anser mig för övrigt böra säga och säga ifrån bestämt, att jag av den ansvarige ministern för fem minuter sedan fått besked, att den sak, som herr Lithander här har tagit upp, har blivit undersökt. Även om det vore på det sättet, att de farligheter, som herr Lithander här talar om, skulle uppkomma, så står det vilken Kungl. Maj:t som än sitter fritt och obetaget att hos den nu samlade riksdagen göra en hemställan på den punkt, där en sådan hemställan eventuellt skulle vara befogad.

Första kammaren har redan utan ett ords debatt fattat sitt beslut, och jag skall icke upptaga kammarens tid med något längre anförande utan ber att på grund av det besked, som jag enligt vad jag nämnde för fem minuter sedan fått av det ansvariga statsrådet, och på grund av den kunskap, som jag i övrigt kan ha om ärendet, få yrka bifall till utskottets hemställan.

**Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet Wigforss:** Jag vill endast bekräfta, att den sak, som herr Lithander har tagit upp, icke har förbisetts vid propositionens utarbetande, utan att det var efter undersökning av saken i utrikesdepartementet, som regeringen ansåg sig kunna komma till den slutsats, som den har dragit.

*Ang. särskild omsättningsskatt å vin. (Forts.)*

Herr **Hagberg** i Luleå: Herr talman! Vi ha från vårt håll väckt en motion i anledning av propositionen. Såvitt jag vet har motionstiden ännu icke utgått, men trots detta skall en del av propositionens förslag avgöras i dag. Jag tänker icke taga upp någon stridsdebatt i dag — det blir ju tillfälle därtill om några dagar — men eftersom vi i motionen yrkat avslag på den kungl. propositionen, kan jag icke låta bli att yrka avslag också på denna del av propositionen. Motiveringen är kort och gott den, att här förestå stora utgifter men att regeringen hittills icke funnit någon annan utväg att finansiera dessa utgifter än i form av indirekt beskattning, vilken påtagligen kommer att drabba de sämst ställda och som i varje fall kommer att taga den stora massan av de miljoner, som behövas, från de sämst ställda, d. v. s. från de lägsta inkomsttagarna här i landet. Det är visserligen klart, att de övre 10,000 också få betala en smula, men det ger i detta fall icke de stora slantarna.

Jag vill också göra kammaren uppmärksam på statsrådets motivering. Det står i propositionen på sid. 12 bland annat: »Den föreslagna skärpningen av spritdrycksbeskattningen bör enligt min mening icke genomföras utan att vin-konsumtionen samtidigt göres till föremål för ökad beskattning. Detta synes befogat icke allenast för åvägabringande av skälig jämnhet i alkoholbeskattningen utan även till förhindrande av att konsumenterna av spritdrycker efter skattehöjningen övergå till ökad förbrukning av vin.»

Såvitt jag kan förstå är detta ur en nykterhetsmans synpunkt en mycket märkvärdig motivering, ty innebörden kan ju endast vara den, att svenska folket skall dricka brännvin och icke övergå till de skadliga vinerna. Håll er till det svenska brännvinet och de starkaste spritdryckerna, det är kort och gott innebörden i denna motivering. Det kan väl endast vara rent finanspolitiska skäl, som ha föranlett regeringen att med en sådan motivering komplettera spritskatterna med denna extra beskattning på vin. Jag måste ändå betrakta detta som en skatteform, som i huvudsak lägger bördorna på de lägre inkomsttagarna i detta land.

Med dessa ord, herr talman, skall jag be att få yrka avslag på utskottets hemställan.

Herr **Lithander**: Herr talman! Utskottets ärade talesman yttrade, att frågan icke var riksviktig. Jag medger gärna, att med de stora belopp, med vilka vi röra oss i dessa dagar, är denna fråga vad avser beloppet icke riksviktig, men däremot är det oerhört riksviktigt, att andra kammaren slår vakt om vad som blivit lovat officiellt genom de överenskommelser, som vårt land har träffat.

Jag vill säga, att saken förbättras icke utan enligt min mening försämras den oerhört därav, att finansministern här givit till känna, att regeringen icke har förbisett denna sak liksom icke heller utrikesdepartementet. Om emellertid så är, att icke finansministern och utrikesdepartementet och regeringen slå vakt om vad som är avtalat med främmande makt, åvilar det andra kammaren att göra det.

Jag ber, herr talman, att få vidhålla mitt yrkande.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr talmannen framställde propositioner dels på bifall till utskottets hemställan dels ock på avslag å såväl utskottets berörda hemställan som Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 49, såvitt anginge det därigenom framlagda förslaget till förordning angående särskild omsättningsskatt å vin; och förklarade herr talmannen sig anse den förra propositionen vara med övertvägande ja besvarad. Herr Lithander begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

*Ang. särskild omsättningsskatt å vin. (Forts.)*

Den, som vill, att kammaren bifaller första särskilda utskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 20, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren avslagit såväl utskottets berörda hemställan som Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 49, såvitt angår det därigenom framlagda förslaget till förordning angående särskild omsättningsskatt å vin.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet.

Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet hava röstat för ja-propositionen. Rösträkning begärdes emellertid av herr Lithander, vadan votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgåvos 109 ja och 6 nej, varjämte 18 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

## § 12.

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m.*

Föredrogs andra särskilda utskottets utlåtande, nr 18, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 22 september 1939 dagtecknad, till andra särskilda utskottet hänvisad proposition, nr 28, hade Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden

dels inhämtat riksdagens yttrande över propositionen bifogade förslag till förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m.; till förordning angående ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) samt till förordning angående ändring i övergångsbestämmelserna till förordningen den 22 juni 1939 (nr 351) om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561);

dels ock föreslagit riksdagen att antaga ett vid propositionen fogat förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Förstnämnda författningsförslag var av följande lydelse:

### *Förordning*

*med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m.*

Häri genom förordnas,

*dels* att följande stadganden tills vidare icke skola tillämpas, nämligen

1. 15 § 2 mom. andra stycket motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 i vad avser skyldighet att vid anmälan om fordons avförande ur automobilregistret erlägga en särskild avgift, svarande mot skatt för fordonet under tre månader;

2. 25 § 3 mom. motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) i vad avser förbud att vid godstrafik avhämta gods utom trafikområdet annat

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

än för befordran till ort inom detsamma och att vid sådan körning avhämta gods å mera än en utom trafikområdet belägen ort samt 5 mom. i samma paragraf i vad avser förbud att vid godstrafik taga automobil i bruk för körning från annan ort utom trafikområdet än den där körningen avslutats;

3. 41 § tredje stycket vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562) i vad avser straff för befordran med lastautomobil av last, vars vikt överstiger den för automobilen fastställda maximilasten;

*dels ock* att vid ansökning om registrering av fordon, som jämlikt 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 avförts ur automobilregistret, skyldighet att förete besiktningsinstrument tills vidare icke skall föreligga, därest med fordonet icke vidtagits sådan ändring, som jämlikt 10 § 1 mom. samma förordning eljest skulle medfört skyldighet att anmäla fordonet till ombesiktning, samt sökanden skriftligen betygar, att sådan ändring icke ägt rum.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling; dock att vad ovan under punkt 3. stadgats ej skall gälla i fråga om förseelse som begåtts före förordningens ikraftträdande.

I samband med propositionen hade utskottet till behandling förehått två i anledning av densamma väckta motioner, nämligen motionen i första kammaren nr 4 av herrar *Robert Berg* och *Jacob Hansson* samt motionen i andra kammaren nr 8 av herrar *Lindberg* i Stockholm och *Nilsson* i Göteborg.

I motionerna, som voro likalydande, hade hemställts, att »riksdagen ville avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 28 i den del, som avser ett upphävande av bestämmelserna i 41:sta § tredje stycket vägtrafikstadgan av den 23 oktober 1936 (nr 562)».

Utskottet hemställde,

A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av de vid propositionen fogade förslagen till förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m.; till förordning angående ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) samt till förordning angående ändring i övergångsbestämmelserna till förordningen den 22 juni 1939 (nr 351) om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) riksdagen ej funnit skäl att mot desamma göra andra erinringar än utskottet i förevarande utlåtande upptagit;

B) att riksdagen måtte antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

C) att riksdagen måtte antaga av utskottet framlagt förslag till förordning med särskild föreskrift rörande tillämpningen av 3 § första stycket förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

D) att motionerna I: 4 och II: 8 måtte anses besvarade genom vad utskottet under A) hemställt.

I sin motivering hade utskottet, beträffande ovanberörda straffbestämmelse i 41 § tredje stycket vägtrafikstadgan, i andra stycket å sid. 14 i det tryckta utlåtandet på anförda skäl förordat, att samma straffbestämmelse skulle bibehållas.

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

Reservation hade avgivits av herrar *Ryberg, Hagberg* i Malmö och *Henriks-son*, vilka ansett, att Kungl. Maj:ts förslag till förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m. bort lämnas utan erinran.

Sedan utskottets hemställan föredragits, anförde:

Herr **Hagberg** i Malmö: Herr talman! Det föreliggande utskottsutlåtandet gäller en proposition, som är ganska anmärkningsvärd så till vida, att den innehåller en reservation i statsrådet av en enskild medlem därav. Det är ju ytterst ovanligt att en av statsrådets ledamöter reserverar sig mot vad en fackminister föreslår, när det gäller en proposition. Meningsskiljaktigheten gäller maximibestämmelserna i fråga om lastbilars lastförmåga. Med hänsyn till nu rådande exceptionella förhållanden önskar departementschefen, att dessa bestämmelser tills vidare och i avvaktan på inträdande av normala tider måtte sättas ur kraft, och denna hemställan har biträts av statsrådets övriga ledamöter, men statsrådet Forslund har reserverat sig. Han har den uppfattningen, att läget icke är sådant, att det skulle berättiga en dylik åtgärd.

Vad kan det vara för förhållanden, som föranlett departementschefen och Kungl. Maj:t att intaga denna ståndpunkt? Varje människa förstår, att det är den föreliggande knappheten på bensin, som är anledning härtill, en knapphet, som — åtminstone framgick det väl av handelsministerns meddelande tidigare i dag — icke i första taget kommer att gå över, och som resulterat i, att det transportarbete, som utföres av lastbilarna, i en betydande utsträckning måst inskränkas och överföras till järnvägarna. Detta har i sin tur lett till en tidvis mycket betydande överbelastning av våra järnvägar. Man har i tidningarna och även på annat sätt haft tillfälle taga del av redogörelser för huru denna överbelastning vid järnvägarna nu gestaltar sig i ansenliga svårigheter för näringslivet, jordbruket o. s. v. Dessa svårigheter ha även i våra större städer tagit sig uttryck däri, att de magasinsutrymmen, som stå till järnvägarernas disposition, icke på långa vägar räckt till utan att man från järnvägarernas sida måst utnyttja allehanda mer eller mindre lämpliga lokaler för att kunna klara allt det gods, som anhopas. Det är emellertid icke blott magasinssvårigheter, som äro framträdande. Det är också klart, att den starka förseningen av transporter ej sällan måste leda till förstörande av ömtåliga produkter, kanske också livsmedel o. dyl. Jag föreställer mig, att det är konstateranden av sådan beskaffenhet, som föranlett Kungl. Maj:t att nu framlägga det föreliggande förslaget. Jag kan icke se annat än att det är riktigt, att man nu under den exceptionella tid, i vilken vi leva, utnyttjar den transportapparat, som i alla fall finns, så långt som det överhuvud taget kan gå, och ett av medlen därvidlag är att medge ägarna till lastbilarna rätt att lasta mer än vad gällande maximilastbestämmelser medge.

Nu har tyvärr majoriteten i andra särskilda utskottet icke velat vara med om Kungl. Maj:ts enligt min mening förnuftiga förslag utan i stället gått på den linje, som angivits i statsrådet Forslunds reservation. Jag kan för min del icke se, att de skäl, som majoriteten anför för sitt ståndpunktstagande, äro så särdeles övertygande. Man menar bland annat, att ett försättande ur kraft tills vidare av maximilastbestämmelserna skulle bliva till men för våra landsvägar och öka påfrestningarna på dem med därav föranledda besvärligheter i fråga om vägunderhållet. Detta är, herr talman, i det väsentliga blott en konstruktion och ingenting annat, därför att de bilar, som närmast avses, trafikera de stora vägarna och dessa vägar numera lyckligtvis befinna sig i ett sådant skick, att jag icke kan tro, att de skulle taga någon skada av en till-

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

fällig suspension av maximilastbestämmelserna. Sedan tillkommer den omständigheten, att, även om denna risk möjligen skulle föreligga, neutraliseras den i väsentlig mån genom den uppkomna inskränkningen i trafiken. Var och en vet, huru det nu ser ut på våra landsvägar. Det är icke fråga om tillnärmelsevis den trafik, som varit till finnandes tidigare, och härav följer också, att landsvägarna icke alls slitas i samma utsträckning som tidigare. Detta argument har således ganska litet fog för sig.

Man menar också, att en dylik tillfällig suspension av maximibestämmelserna skulle innebära svårighet för chaufförerna att efterleva stadgandet i 2 § vägtrafikstadgan, där det talas om skyldighet att iakttaga omsorg och varsamhet. Även detta argument är, herr talman, väsentligen en konstruktion, ty varför skulle det vara svårare för chaufförerna att nu verka under ett fritillstånd i fråga om lastningsbestämmelserna, när det går mycket bra för chaufförerna att arbeta under gällande fritillstånd i fråga om fartbestämmelserna? En suspension av fartbestämmelserna betyder naturligtvis oerhört mycket mera med hänsyn till trafiksäkerheten än en suspension av maximilastbestämmelserna, men det har, som sagt, gått förhållandevis hyggligt till.

Jag har under mitt arbete inom utskottet rörande detta ärende fått det intrycket, att åtskilliga av utskottets ledamöter fäst sig något för mycket vid värdet av de formella stadgandena i detta hänseende. Man kan — och det veta vi ju alla — skriva en motorfordonsförordning hur restriktiv och sträng som helst, men därmed är icke alls sagt, att den kommer att fungera på ett tillfredsställande sätt. Här spela psykologiska faktorer in i en mycket betydande omfattning. Om ansvars känslan saknas hos den, som sitter bakom raten, då hjälpa inga bestämmelser, huru finurligt de än må vara avfattade.

Nu skulle man kanske kunna framhålla ännu en omständighet, som skulle kunna tala till förmån för den av Kungl. Maj:t intagna ståndpunkten. Det förhåller sig nämligen så, att dessa maximisiffror numera i praktiken fastställas av fabrikanterna, och det ligger i sakens natur, att en fabrikant för att under alla förhållanden vara på den säkra sidan sätter denna siffra så lågt som det överhuvud taget är möjligt. Detta vill med andra ord säga, att det i själva verket måste finnas en ganska betydande säkerhetsmarginal mellan, om jag så får säga, den officiella maximisiffran och gränsen för vad en lastbil kan tåla — ett förhållande, som departementschefen mycket riktigt tagit fasta på och ansett sig särskilt böra understryka. Att det förhåller sig på det sättet visar sig också av det sätt, på vilket statspolisen behandlar dessa spörsmål. Inför utskottet har det upplysts, att statspolisen i sin granskningsverksamhet av denna trafik skulle inrikta sig närmast på att konstatera, att överbelastningen icke överskrider 10 procent. Alltså skulle de officiella myndigheterna godtaga ett överskridande med 10 procent. De förmena synbarligen, att det är en tolerans, som man kan visa, givetvis med hänsyn till, såsom jag för ett ögonblick sedan påpekade, att maximisiffran ligger i underkant. Det är emellertid en offentlig hemlighet, att denna överbelastning, som av polisen medges intill 10 procent, ofta är mycket högre. Jag tror, att man utan att bli beskylld för överdrift kan säga, att lastbilarna i allmänhet föras fram med en överbelastning under nuvarande förhållanden intill ungefär 20 procent.

Att man i det exceptionella läge, som nu råder, icke skulle kunna vara med om en tillfällig suspension av maximilastbestämmelserna, har förefallit mig synnerligen egendomligt. Jag kan, herr talman, icke finna annat än att departementschefen på ett förnuftigt och realistiskt sätt bedömt detta spörsmål, då han framlagt sitt förslag om ett tillfälligt försättande ur kraft av dessa bestämmelser, och skulle därför gärna se, att kammaren följde Kungl. Maj:ts

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

proposition på denna punkt. Nu har jag — det torde väl framgå av mitt yttrande — icke något att erinra mot utskottets kläm under A), där det gäller endast att avge ett yttrande. Däremot skulle jag, herr talman, vilja hemställa om en ändring av utskottets motivering, en ändring, som sammanfaller med reservationen. Enligt denna ändring skulle andra stycket på sid. 14 i utskottets utlåtande få följande lydelse: »Vad först angår *förslaget till förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 m. m.* avser detsamma dels att bereda lättnader i kostnaderna för motorfordons tillfälliga avförande ur automobilregistret ävensom för ny registrering av fordonet, dels ock upphävande tills vidare av vissa inskränkningar beträffande den yrkesmässiga godstrafiken ävensom av straffbestämmelsen för den, som med lastautomobil befordrar last, vars vikt överstiger den för automobilen fastställda maximilasten. Utskottet har vid sin granskning av detta författningsförslag icke funnit anledning till någon erinran.» Sedan skulle resten av hela detta stycke utgå eller alltså till och med orden »maximilastningsförmåga, tills vidare fränkännas giltighet». Jag hemställer alltså om bifall till utskottets kläm med ändring av motiveringen i anslutning till vad jag här anfört — en ändring, som, enligt vad jag förut sagt, sammanfaller med vad reservanterna på denna punkt önska.

Herr *Henriksson* instämde häruti.

Herr *Lindberg* i Stockholm: Herr talman! I samband med den proposition, som nu behandlas, har undertecknad tillsammans med en kollega i denna kammarväckt en motion, som varit föremål för utskottets behandling, och till vilken motion utskottet anslutit sig. Motionen och utskottets hemställan gå alltså ut på avslag på Kungl. Maj:ts proposition, i vad det gäller ett upphävande av bestämmelsen i 41 § tredje stycket vägtrafikstadgan. Till utskottets utlåtande har fogats en reservation, och en av de tre reservanterna har nu varit uppe och redogjort för de skäl, som lett honom och hans kamrater, när de gått emot utskottet. Alla de sakskaäl, som framförts av herr *Hagberg* i Malmö, ha varit föremål för mycken diskussion i utskottet. Beträffande själva frågan om att landsvägarna skulle lida skada av att bilarna skulle överbelastas för mycket, har det i utskottet icke sakkunnigt folk, som kunnat bedöma den saken. Man har från deras håll förfäktat den meningen, att det skulle bli mycket stora svårigheter beträffande vägunderhållet ute på landsbygden, särskilt då i fråga om de vägar, som icke äro hårdbelagda, ty för dessa hårdbelagda vägar blir det givetvis icke samma risker.

Utän att närmare ingå på de spörsmål, som herr *Hagberg* i Malmö anfört om speciella åtgärder för undvikande av godsanhopning vid järnvägar och på andra platser, vill jag påpeka, att det har utfärdats en förordning, nr 699 i Svensk Författningssamling, som reglerar försäljningen av bensin och lättbentyl, däri man just tagit hänsyn till dessa förhållanden. I denna förordning föreskrives bland annat, att bilar, som transportera livsmedel och andra för folkförsörjningen nödvändiga varor o. s. v., kunna få en högre bensintilldelning. Nu kan mot detta invändas, att det här är fråga om att spara på bensinen, och att man därför vill upphäva straffbestämmelserna i vägtrafikstadgan och göra det möjligt för bilägare att lasta på sina fordon praktiskt taget hur mycket som helst. Jag måste då fråga mig, om man, ifall ett sådant förhållande skulle inträda, därigenom sparar någon bensin eller sparar bensin så, att det kan ha betydelse för landet i sin helhet. Man måste nu säga, att det skulle bli förhållandet. Visserligen kan man säga, såsom jag tillät mig

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

framhålla i utskottet vid behandlingen av detta förslag, att om man räknar ut bensinförbrukningen per kg transporterat gods är det möjligt att man kan påvisa, att det sparas in en del bensin. Eljest är det väl på det sättet, att om en bil hårt belastas, förbrukas också mera bensin än vid en normal belastning, och följaktligen blir den där besparingsförtjänsten icke så särskilt stor.

Man måste också fråga sig, om det kan vara lyckligt att upphäva en straffbestämmelse på denna punkt för att sedermera, när det lättar genom att man får in tillräckligt med driftmedel eller kanske kan skaffa driftmedel i tillräcklig mängd inom landet, åter införa denna bestämmelse och säga, att nu är det återigen förbjudet att lasta på bilar mer än vad de lämpligen och rimligen kunna bära. I detta sammanhang får man väl också lov att säga, att utskottet och även motionärerna framhålla, att det här är fråga om bilens maximilastförmåga och således icke alls fråga om de inskränkningar i den delen, som gjorts av länsstyrelserna i vissa fall och i en del fall av annan polismyndighet. Det skulle således allt fortfarande bli möjligt för Kungl. Maj:t att säga ifrån, att sådana ytterligare inskränkningar, således under maximilastförmågan, som gjorts av länsstyrelserna och polisen, kunna upphöra att gälla, och följaktligen skulle bilarnas hela lastkapacitet kunna utnyttjas, och man skulle på det sättet kunna spara åtminstone en viss mängd bensin eller andra drivmedel.

Vidare måste det bli på det sättet, om man skulle upphäva dessa straffbestämmelser, att chaufförerna komma i en mycket tråkig ställning. De ha först och främst över sig ägaren till fordonet, som begär, att de skola lasta bilen så mycket som den överhuvud taget kan tåla, och bilägarna behöva i detta fall icke taga någon större hänsyn till chaufförens svårigheter, som han kan råka uti därigenom att han icke fullt säkert kan manövrera sitt fordon. Chaufförerna få då välja mellan att följa sitt eget samvetes röst och icke lasta på vagnen mer än vad den rimligen kan bära, således maximilast, eller också riskera att få avsked från sin anställning. Det är väl ganska klart, att det under sådana förhållanden blir svårt för chauffören att välja den rätta inställningen. Säkert blir det många, som komma att välja det senare alternativet och alltså överbelasta sitt fordon med risk för att på grund av någon liten bestämmelse i vägtrafikstadgan kunna komma att straffas för att de lastat sin vagn för mycket. Då kan man säga, om en olycka inträffar, att vederbörande icke tagit tillräcklig hänsyn eller varit tillräckligt försiktig, och följaktligen är han hemfallen till straff enligt en annan paragraf, enligt vilken straffet skulle bli strängare och större än i det fall, att han med den nuvarande straffbestämmelsen i vägtrafikstadgan skulle överbelasta sitt fordon.

Det kan kanske icke behövas att taga upp någon längre diskussion i den här frågan, som jag för min del anser vara av den storleksordning, att den icke bör föranleda så särskilt lång debatt. Då härtill kommer, att utskottet praktiskt taget varit enigt i sitt utlåtande, med undantag av de tre reservanterna, anser jag för min del, att kammaren bör följa utskottet både i vad det gäller utlåtandets kläm och dess motivering.

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Möller**: Då kommunikationsministern är upptagen i första kammaren, skall jag tillåta mig att yttra några ord i denna sak.

Vad som framför allt bestämt regeringen för att begära rätt att under vissa förutsättningar slopa maximilastbestämmelserna, har varit det faktum, att på grund av bensinrestriktionerna hela våra transportapparater skurits ned. Det är

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

en rätt betydande nedskärning. Det är visserligen sant, att antalet lastbilar, som få köra, är i ringa grad begränsat, men bensintilldelningen till dem är väsentligen begränsad. De kunna alltså icke köra lika mycket, som de tidigare gjort. När trafikbegränsningen infördes, frågade man sig, huruvida det fanns utvägar, varigenom man kunde kompensera denna begränsning. Man sökte efter olika utvägar, och detta är nu den ena utvägen. Man har alltså velat bevilja tillfälliga lättnader i motorfordonsförordningens bestämmelser på denna punkt. Vi sade oss då, att det kunde hända, att bensinrestriktionerna skulle komma att medföra svårigheter även för t. ex. livsmedelstransporterna till de större städerna. Det skulle väl vara mycket stötande, om polismyndigheten skulle vara tvungen att fortsätta jakten och hålla efter dem, som lasta för mycket livsmedel på sina bilar, ehuru det i själva verket ligger i det allmännas intresse, att livsmedelstillförseln hålles flytande så mycket som det överhuvud taget är möjligt, så att man åtminstone därvidlag icke skulle skapa några extra svårigheter. Vi sade oss, att det skulle vara mycket stötande, om de chaufförer eller lastbilsägare, som i grund och botten endast gjort samhället en tjänst, skulle bli dömda härför. Detta är i kort sammandrag de motiv, som majoriteten av regeringen anslutit sig till, och av vilka den övertygades om att man borde försöka gå fram på den nu föreslagna vägen.

Det finns emellertid också andra skäl för regeringens här framlagda förslag. Som bekant äro föreskrifterna i besiktningsinstrumenten mycket stränga här i Sverige, så att man nästan regelmässigt icke ens tillåtes lasta vad en bil mycket väl kan tåla. Jag skall tillåta mig att läsa upp några rader ur ett brev till kommunikationsministern från chefen för Aktiebolaget Volvo. Han säger, bland annat, följande, som det kan vara av mycket stor betydelse att veta: »Jag har funnit den siffran, som vi nu garantera i vår exportkatalog, ligga 14.3 procent över den siffran, som vi garantera här i Sverige. Den siffran, som garantien omfattar, är lastvagnens totala vikt plus lasten. Den nyttiga lasten beräknas enligt den svenska garantisiffran växla mellan 55 och 60 procent av den totala vikten. Detta betyder, att vi i utlandet garantera mellan 24 och 26 procent större last på våra vagnar, än vi få garantera här i Sverige. Till denna upplysning vill jag lägga, att vagnarna sannerligen icke köras försiktigare i i utlandet än här hemma, men att trots detta reklamationerna och garantikostnaderna icke äro större för de vagnar, som gå i utlandet, än för dem, som gå här hemma. Våra vagnar skulle således, om hjultrycket det tillåter, kunna bära 24 till 26 procent större belastning än de nu göra.» Det finns också ett brev från trafikförsäkringsanstaltens tariffkommitté, som bestyrker, att man är villig att jämka sina bestämmelser beträffande hjultrycket i överensstämmelse med Kungl. Maj:ts förslag.

Jag är den förste att medge, att det kan göras mycket vägande invändningar mot att slopa dessa maximilastbestämmelser. Det har här gällt att väga skälen för och emot. Regeringen har därvid kommit till det resultatet, att skälen mot ett tillfälligt hävande av dessa maximilastbestämmelser visserligen äro vägande, men icke alls lika vägande som skälen för att göra det, och jag får uppriktigt säga, att det skäl, som kanske vägde starkast, var, att vi icke ville se lastbilschaufförer inför rätta, väntande icke blott åtal utan även straff för att de eventuellt tagit litet mera livsmedel på sin lastbil än vad dessa maximilastbestämmelser strängt taget tillåta.

**Herr Ryberg:** Herr talman! Andra särskilda utskottet har varit enigt om att tillstyrka den föreliggande kungl. propositionen, så när som i fråga om den punkt vi nu diskutera, nämligen borttagande av straffbestämmelserna för dem

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

som överträda nu gällande stadgande om maximilast å lastbil. Regeringen har i propositionen motiverat sitt ställningstagande med att man genom sagda bestämmelsers slopande bättre skulle kunna utnyttja det tillgängliga motorbränslet, och vi ha nu hört statsrådet och chefen för handelsdepartementet ytterligare utveckla regeringens motiv.

Utskottsmajoriteten anför, att enligt utskottets mening kan den minskade tillgången å drivmedel icke utgöra tillräckligt skäl för att ta bort ifrågavarande bestämmelser. Man tillägger att bestämmelsernas slopande skulle medföra fara för trafiksäkerheten och leda till större påfrestning av våra landsvägar. För min egen del tror jag att båda dessa farhågor äro i icke ringa grad överdrivna. Vi veta alla säkerligen att mellan den maximivikt för last, som myndigheterna fastställa för en lastbil, och bilens verkliga lastningsförmåga förefinnes en viss marginal, ofta kanske rätt betydande. Det är denna marginal man nu vill försöka utnyttja, och jag kan icke finna att det skulle vara till skada eller innebära någon fara. Om ett utnyttjande av denna marginal skulle inge betänkligheter, skulle det ju vara emedan lastbilschauffören eller lastbilägaren skulle på sådant sätt överbelasta sina bilar, att deras manövreringsförmåga minskades. Jag tror inte att våra lastbilschaufförer och lastbilägare hemfalla åt något sådant, utan förmenar att deras ansvarskänsla är större än så. De äro naturligtvis rädda både om sig själva och om sin bil. Jag vill också göra kammaren uppmärksam på, att om en chaufför skulle förfara på detta sätt, gör han sig skyldig till överträdelse av en annan paragraf i vägtrafikstadgan, § 2, som är riktad mot bristande omsorg och vaksamhet, och kan bestraffas därför enligt § 38 i samma stadga. Man är således ändå icke utan straffmöjligheter i dylika fall. Men det måste dock, som herr statsrådet sade, kännas hårt för en lastbilschaufför eller lastbilägare, som tagit exempelvis ett par hundra kilo mera på lastbilen än han egentligen borde, att föras inför domstol och straffas därför, och detta i en tid då han i själva verket gör samhället en tjänst med att göra på det sättet. Om en bil som lastar 2,000 kg. finge rättighet att medföra 2,400 eller 2,500 kg., tror jag inte detta på något sätt skulle minska trafiksäkerheten, liksom att bilen mycket väl tål den belastningen.

Vad sedan beträffar den andra frågan, angående den stora påfrestningen på våra landsvägar, så tror jag inte heller det är så farligt med den saken. Under de år som gått sedan detta stadgande tillkom ha våra vägar ombyggt och förbättrats i mycket betydande omfattning, och även våra grusvägar tåla numera en ganska stark belastning. Jag bor själv i ett vägdistrikt, där vi utslutande ha grusvägar, och jag har inte kunnat finna att dessa vägar ta någon skada av den lastbilstrafik som går fram över dem.

I utskottet anfördes, att om man skulle tillåta en sådan här överbelastning, skulle detta bli till stor skada, inte bara för många vägar, utan framför allt för många broar, som inte skulle tåla den ökade belastningen. Då vill jag göra kammaren uppmärksam på att i de flesta län de mindre vägarna äro graderade med hänsyn till tyngden av de bilar som där få framföras. De äro indelade i olika klasser — 1, 2 och 3 — och på anslagstavlorna se chaufförerna med hur tung vagn och last de få ta sig fram. Dessa bestämmelser gälla givetvis även sedan de bestämmelser om maximibelastningen vi nu diskutera borttagits.

Vidare vill jag påpeka, att om det skulle vara så att denna trafik verkligen gjorde någon skada, skulle det väl vara under tjällossningen på våren. Men då har ju K. B. möjlighet bestämma, att bilar med mer än ett visst hjultryck icke få framföras på vägarna. Jag tror därför man överdriver vådorna av att borttaga straffbestämmelserna. Tvärtom är det önskvärt att de borttagas — som ett provisorium under nuvarande extraordinära tider.

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

Jag ber därför, herr talman, att få instämma i det yrkande som gjordes av herr Hagberg i Malmö, vilket innefattar bifall till den vid utlåtandet fogade reservationen.

I detta anförande instämde herrar *Närlinge, Lundstedt, Johansson i Mysinge, Andersson i Södergård, Olsson i Kullenbergstorp, Eriksson i Toftered, Hansson i Rubbestad, Onsjö, Hallagård* och *Johansson i Norrfors*.

**Herr Thorell:** Herr talman! Herr Lindberg i Stockholm yttrade i sitt anförande nyss att sakkunnigt folk i utskottet sagt, att det skulle bli stora påfrestningar särskilt på de mindre vägarna, om man skulle slopa bestämmelserna om maximibelastning. Det kan hända, herr Lindberg, att de sakkunniga förbisett en mycket viktig detalj, nämligen att det beträffande de små vägarna redan nu finns bestämmelser om visst maximihjultryck. Vi möta överallt på svenska landsbygden när vi vika in på små vägar dessa anslag, som säga, att så och så stort hjultryck får det högst vara om bilen skall få framföras här.

Då vi alla veta att den överbelastning, som möjligtvis kan ifrågakomma, i de flesta fall gäller sådana fordon, som framföras med laster från produktionsorten till städerna och därvid huvudsakligen framföras på de stora vägarna, som nu äro i stor utsträckning helpermanentade, halvpermanentade eller försedda med någon annan slags beläggning, håller jag före att förslagets genomförande inte innebär någon som helst risk för själva vägbanan — i synnerhet som ju vägarna nu äro betydligt mindre trafikerade än vanligt. För vägarna inom det distrikt, där jag under många år arbetat som styrelseledamot, skulle det inte ha den allra minsta betydelse, om litet större belastning skulle ifrågakomma på grund av att högre hjultryck tillätes.

Herr Lindberg framställde vidare en fråga, om man sparar bensin då man överbelastar en bil. Ja, herr Lindberg, visst gör man det. Vi kunna tänka oss de fall, som förekomma så många, många gånger, att en lantman skall ha i väg ett lass spannmål, ett lass potatis eller låt mig säga ett parti ved. Då är det inte säkert att kvantiteten passar precis ihop med bilens maximalast, utan den kanhända överskrides med tre säckar, ett par kubikmeter eller dylikt. Det har då stort värde att hela lasset får tagas med, så att man slipper köra ännu en gång och förbruka ytterligare bensin. Dessutom sparas — vilket inte har den minsta betydelsen för en lantman, i alla tider och kanske inte minst nu — fraktpengar genom att han inte behöver göra ytterligare en resa.

Herr Lindberg befarade även att lastbilägarna möjligen skulle önska, att det lastades så mycket som möjligt på bilarna. Ja, sådant kan visserligen förekomma, men i det fallet har jag litet erfarenhet. Jag har nämligen själv lastbilar och jag har gått och tittat på när man kört iväg till Stockholm med virkeslass eller dylikt och sagt: Det här partiet är inte vägt, vet ni om det är torrt eller rätt, är ni säkra på att ni klarar er fram utan att gå för illa åt bilen? Detta är en synpunkt som vi som äga bilar inte äro främmande för, ty lasta vi för mycket kanhända det renderar oss så stora reparationskostnader att vi förlora på den där överbelastningen. De bilägare, som enligt herr Lindbergs mening uppmana sina chaufförer att överbelasta bilarna, äro säkerligen mycket fåtaliga.

Herr Lindberg anförde även — vilket även utskottsmajoriteten gjort — att ett borttagande av dessa bestämmelser skulle medföra större risker i olika avseenden. Jag har en annan erfarenhet än herr Lindberg. Köra de med ett

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

stort lass, som eventuellt är litet för tungt, äro våra chaufförer mycket ansvarskännande. De äro försiktiga först och främst genom att icke köra med för hög hastighet, ty är vägen aldrig så litet gropig är det klart, att detta frestar på bilen så hårt att den lätt kan fara illa, och det vill inte heller chauffören vara med om. Framför allt äro de rädda för, om något skulle hända — att det skall inträffa som herr Lindberg påpekade, nämligen att de skola beskyllas för att inte ha varit tillräckligt försiktiga och råka ut för en annan paragraf, något som den siste ärade talaren också var inne på.

Herr talman! Jag skall inte uppehålla debatten längre, utan endast be att få förena mig i det yrkande, som tidigare här framställts av herr Hagberg i Malmö.

Herr Nilsson i Göteborg: Herr talman! Sedan herr Lindberg i Stockholm gjort sig till tolk för den uppfattning som motionärerna hysa kanske det inte kunde vara mycket att tillägga från deras sida, om inte herr Hagberg i Malmö fällt ett yttrande, som jag fann litet säreget.

Herr Hagberg och jag ha i andra fall när det gällt trafikfrågor varit ense om vidtagandet av alla nödvändiga åtgärder för att trygga trafiksäkerheten på våra gator och vägar, och jag finner det därför vara litet säreget att herr Hagbergs omtanke om trafiksäkerheten så hastigt förflyktigats. Ty herr Hagberg bör ju erkänna att det ändock ligger en viss fara uti att utan någon som helst kontroll tillåta överbelastning av våra motorfordon. Herr Hagberg använde emellertid ett argument som gick ut på att denna överbelastning av motorfordonen var nödvändig med hänsyn till den starka trafik som för närvarande är rådande vid järnvägarna; han påstod att vagnparken är otillräcklig och att godstransporterna som följd härav få vänta.

Detta gav mig anledning att omedelbart ringa till statens järnvägars gods- trafikbyrå för att ta reda på hur det ligger till därvidlag. Den tjänsteman jag talade med förklarade, att det icke är på det sättet numera, utan att järnvägarna överhuvud taget — vilket jag även hört från annat håll — för närvarande ha möjlighet att befordra den godsmängd som finnes. Givet är att gods- trafiken vid järnvägarna har stegrats rätt betydligt, men denna trafik är dock icke för närvarande så hårt ansträngd, utan järnvägarna kunna fullgöra vad på dem i det fallet ankommer. Det var däremot riktigt, upplyste man, att järnvägarna vid krigsutbrottet, eller i början av september, inte kunde nöjaktigt ombesörja trafiken. Men det berodde dels därpå att militärtransporter pågingo i ganska betydande omfattning, och dels började vid samma tidpunkt betkampanjen i Skåne, varför man måste dirigera ett betydande antal godsvagnar från järnvägarna dit. I detta förhållande ligger i högre grad orsakerna till de svårigheter som uppstodo för järnvägarna vid detta tillfälle än i bensinrestriktionerna.

Det är också ett annat förhållande man i detta sammanhang kan konstatera. Från det tillfälle då vi behandlade vägtrafikstadgan för något år sedan erinrar jag mig hur landsbygdsrepresentanterna voro synnerligen bekymrade över lastbilstrafiken på vägarna på grund av att dessa tunga vagnar, med den hastighet som de nu ha rätt att köra med, befarades åstadkomma mycket stora skador på vägarna. Man var vid det tillfället inte heller blind för de faror som lågo däruti att trafiksäkerheten kunde sättas på spel. Nu tycks det som om man fullständigt vill borteliminera dessa faror. Den straffbestämmelse i form av dagsböter för överbelastning av vagnarna som hittills tillämpats anser man nu icke ha haft någon betydelse, utan nu vill man lämna fältet fullständigt fritt för lastbilägare och chaufförer att lasta sina vagnar hur mycket

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

de behaga. Det är också endast på en omväg man kommer att kunna klämma åt lastbilschaufförerna, om olyckshändelser äga rum.

Nu påstod herr Ryberg, att dessa risker egentligen inte är något att tala om. Jag är trots allt rädd för att förhållandena inte ändrat sig så tvärt bara för att regeringen beslutar om borttagandet av en paragraf. Har riksdagen förut haft den uppfattningen att vissa risker äro förenade med denna överbelastning, så kan det väl ändå inte vara på det sättet, att bara för att regeringen kommer med en proposition så skola olycksriskerna vara borta! Lastbilschaufförerna komma att klämmas åt — ty att olyckor komma att inträffa genom överbelastning av bilarna kan man befara. I vägtrafikstadgans § 2 står att »varje vägfärdare skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna». Det är oundvikligt att dessa bestämmelsers borttagande kommer att medföra ökade olycksfallsrisker, vilket är min övertygelse, och att olyckshändelser av denna anledning komma att inträffa. Polismyndigheterna kunna då inte döma chauffören för att han överbelastat bilen, men de komma att säga: Ni har icke iakttagit all den omsorg och varsamhet, som ni till förekommande av olycksfall skulle ha gjort. Genom denna bestämmelse komma alltjämt lastbilschaufförerna att åka fast för överbelastning av bilarna. Riksdagen säger att vi ta bort bestämmelserna om dagsböter för överbelastning av bilar, men genom vägtrafikstadgans formulering och enligt vad erfarenheten säger mig om hur det går till vid trafikmålen inför våra domstolar, hittar man en omväg fram till samma mål, just via § 2 i vägtrafikstadgan.

Jag skall inte diskutera med herrar Thorell och Ryberg om vad ett upphävande av denna paragraf i vägtrafikstadgan kan betyda för vägarna, men nog må det väl ändå betyda en ganska starkt ökad belastning både på vägar och broar. Jag tänker då inte på de stora förnämliga broar vi byggt under de senare åren över floder och åar, men jag har någon erfarenhet av hur broarna se ut längs enskilda vägar och annorstädes också. Jag antar att vi få plocka upp en eller annan fyra- eller sex- eller åttatons lastbil under dessa broar, som knappast hålla den reglementerade last, som bilarna nu få köra över med.

Det är ur dessa synpunkter, herr talman, jag är mycket bekymrad över att man så här utan vidare kan släppa denna bestämmelse, som jag dock anser vara en viss regel vid bevarandet av trafiksäkerheten, och ur den synpunkten, herr talman, är det jag nu ber få yrka bifall till utskottets hemställan.

**Herr Henriksson:** Herr talman! Jag har redan instämt i herr Hagbergs yrkande, men den debatt, som här förts, föranleder mig att återkomma med ett par tillägg. Det har stött mig, både i utskottet och här, när jag hört den debatt som förts av företrädarna för utskottsmajoritetens uppfattning, att man resonerar som om varken lastbilägarna eller chaufförerna hade någon som helst ansvarskänsla eller något omdöme. Jag har för min del icke kunnat skriva under på ett sådant betyg.

Det har här tidigare framhållits att en lastbilägare har ansvar — det ligger för övrigt i hans rent personliga intresse — för det värde han har i lastbilen, och därför verkar det ganska egendomligt när herr Lindberg i Stockholm söker göra gällande, att lastbilägarna nära nog skulle tvinga chaufförerna att lasta bilarna till bristningsgränsen. Jag anser att detta är farhågor som man under inga förhållanden kan hysa.

Det har påpekats hur stora svårigheter som uppstått för varudistributionen; även handelsministern var inne på detta tema på tal om de knappa bensinförråden. Och jag vill peka på ytterligare en sak, som är av ganska vä-

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

sentlig betydelse för oss i detta sammanhang. Nu ordnas det som bekant med krisberedskap på alla möjliga områden. Stora företag inom livsmedelsbranschen ha fått hälften av sin lastbilsпарк rekviderad för militära ändamål. Hur skola dessa företag kunna fullgöra leveranserna till affärerna och därmed till konsumenterna? Det är min bestämda uppfattning, att det trassel som förekommit inom trafiken på speciellt livsmedelsområdet har varit en väsentlig orsak till skärpningen av den hamstringspsykos, som beklagligtvis gjort sig gällande på många håll.

Jag vill också påpeka att försäkringsbolagen för sin del ha framhållit, att de äro villiga medgiva ända till 20 procents s. k. överbelastning av bilarna utan premieförhöjning. Och den sakkunskap som finns där representerad måste väl i alla fall kunna bedöma, om det går att utan risker tillåta någon överbelastning. Vidare förekomma redan nu väsentligt olika bedömanden härvidlag. På vissa håll tillåter polisen — det finns protokoll på den saken — en rätt betydande överbelastning, på andra håll blir en person dömd av domstol därför att veden som han lastat på en bil efter beräkning per kubikmeter handelssvis var sur, varigenom partiet blev tyngre än om man lastat motsvarande kubikinnehåll av torr ved.

Jag har, herr talman, endast velat göra dessa erinringar och vidhåller mitt instämmande i herr Hagbergs yrkande.

**Herr Lindberg** i Stockholm: Herr talman! Efter den diskussion som har förts här från visst håll skulle man kunna få den uppfattningen att dessa straffbestämmelser, som en gång införts i vägtrafikstadgans 41 §, hade kommit dit av rent okynne. Det förefaller nu, som om dessa bestämmelser aldrig behövt finnas och som om de icke fyllt något förnuftigt ändamål. Vore det på det sättet, skulle man väl tidigare ha pläderat för deras upphävande, men det har man icke gjort, utan man har i stället, när man diskuterat säkerheten på våra vägar och gator, förfäktat den meningen, att man skulle bestämma så stränga straff som möjligt för chaufförer och dem som man kan kalla för vägarnas och gatornas marodörer. Nu talar man om att detta är fullkomligt onödigt och att det finns andra bestämmelser, som gälla för dåliga vägar och som chaufförerna ha att följa. Det skydd som chauffören har — jag säger med flit »skydd» — genom straffbestämmelserna kan man dock taga bort ifrån honom, menar man, ty han är ju ändå en av dessa samhällets olycksbarn, som man icke behöver taga så särdeles stor hänsyn till.

Herr Henriksson påstod, att jag skulle ha sagt, att ägarna av bilar och chaufförerna icke kände något ansvar längre. Jag har aldrig fällt något sådant yttrande. Jag har tvärtom velat framhålla, att chaufförerna ha ett sådant ansvar, att de vilja ha ifrågakvarande bestämmelser kvar för att i dem ha ett välbehövt skydd, när det gäller att lasta fordonen. Det är givet, att ägaren av ett fordon har intresse av att detsamma icke lastas sönder på den plats där det intar last. Det förstår jag också. Men sedan bilen är lastad, har lastägaren intet ansvar för fordonets framförande på vägen, utan det är chauffören som har detta ansvar, och det är just på den punkten, som svårigheter förefinnas för chaufförerna. För övrigt förhåller det sig så, om jag inte är fel underrättad, att både chaufförerna och lastbilsägarna icke vilja, att dessa bestämmelser skola slopas. Sålunda känna de helt och fullt ansvaret på denna punkt.

Jag för min del har sett denna fråga ur den synpunkten, att om man slopar ifrågakvarande bestämmelser, äventyras trafiksäkerheten och bilarna komma att lasta praktiskt taget hur mycket som helst. Men det är väl trafiksäkerheten

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

som man har att slå vakt om, och jag undrar, hur det skulle komma att låta, därest i en framtid, om dessa straffbestämmelser toges bort, en hel massa olyckor inträffade. Skulle man då icke komma att klandra chauffören, om han icke visat all den omsorg som han enligt 2 § av samma stadga är skyldig att iakttaga? Jo, alldeles säkert skulle man göra det.

Nu har herr Ryberg pläderat för att chaufförerna ändå skulle kunna straffas enligt 38 § vägtrafikstadgan, ett förhållande som jag också har tillåtit mig påpeka tidigare här i dag. Men om man pläderar härför, har man i själva verket den uppfattningen, att bilen icke skall överlastas och att den icke skall göras trafikvådlig. Men jag måste då fråga mig: varför skall man söka komma åt chaufförerna på bakvägar när det gäller en sådan sak? Kan man icke gå öppet och, jag höll på att säga, ärligt fram och säga: gör du dig skyldig till det eller det, är du hemfallen till det eller det straffet. Det bör man klart och tydligt säga ifrån, och icke gå en omväg och säga: nu har du icke iakttagit all den omsorg du är skyldig till, när du lastat din bil för hårt, och nu skall du straffas efter en annan paragraf — en paragraf som stadgar strängare straff än den paragraf, som vi nu diskutera.

Jag begärde egentligen ordet med anledning av herr statsrådet och chefens för handelsdepartementet tidigare yttrande här. Han sade, att det icke skulle vara lämpligt, om polisen höll efter lastbilarna och slog ned på bilar som lastat några kilogram livsmedel för mycket. Nej, jag måste också säga, att det vore beklagligt, om något sådant skulle inträffa, att man skulle väcka ett åtal, som på det högsta skulle uppröra allmänheten. Men kan icke detsamma inträffa, om vi taga bort ifrågavarande straffbestämmelser? Om en olycka skulle hända och om, som vi många gånger talat om, chauffören därvid icke iakttagit den försiktighet och den omsorg som han är skyldig att iakttaga, skulle icke allmänheten då också bli upprörd, och skulle man då icke tycka, att det var förskräckligt, att en chaufför tillåtit sig att lasta på sin bil alldeles för mycket? Det förhåller sig emellertid så, att polisen redan nu tillåter en viss överbelastning av bilarna. Det har i varje fall i utskottet meddelats, att denna tillåtna överbelastning rör sig om 10 % av bilens maximilastförmåga. Kunna icke dessa 10 % räcka till för att herr Thorell skall kunna uppnå den besparing av bensin som han vill åstadkomma förmedelst överbelastning av bilarna? Jo, det gör det säkert. Det har också pläderats för en procentuell förhöjning av lastförmågan. Men om man genom lagstiftningsåtgärder höjer maximibelastningen med 10 à 15 %, då gör väl polisen på samma sätt, som den gör nu, tillåter 10 % överbelastning, och då äro vi uppe i 25 %. Det blir ju alldeles galet, om man söker ordna det på den vägen. Det är klart, att polisen i varje fall och under alla förhållanden icke kan kräva, att en chaufför skall ha precis på kilogrammet reda på hur mycket han lastar på bilen. Det är därför man tillåter denna marginal på 10 %. Detta sker sålunda för att man på ett smidigt sätt skall tillämpa författningen, och jag tycker, att man bör hålla polisen räkning för att den icke åtalar så att säga i onödan.

Vidare framhöll statsrådet, att man från Volvofabriken meddelat, att maximilastförmågan för bilar här i Sverige är från 24 till 26 % lägre än vad den är för samma bilar, när de säljas till utlandet. Men om så är förhållandet, att man har en så stor säkerhetsmarginal i Sverige som på 24 %, utöver vad man på andra håll anser vara nödvändigt, då är det väl enklare och lättare att åstadkomma en ändring på det sättet, att tillverkarna av bilar få höja denna gräns en smula och på det sättet tillvarata automobilens lastförmåga. Annars förhåller det sig väl så, att en bil slites och att den styrka som den har vid leveransen väl icke är densamma, sedan den gått i

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

trafik i exempelvis fem år, utan att den då naturligtvis är mindre. Man skulle väl också kunna tänka sig, att den maximilastförmåga som en bil har vid leveransen, alltså när den är ny, har blivit nedsatt efter fem år, och att man tagit till denna stora säkerhetsmarginal på grund av detta förhållande. Förmodligen har väl denna marginal från början haft något sådant syfte när den kom till.

Herr talman! Jag skall be att få vidhålla mitt förut gjorda yrkande.

§ 13.

Herr statsrådet *Strindlund* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 55, med förslag till lag om anläggningar för radiotelegrafi eller radiotelefoni.

§ 14.

Föredrogs ett från första kammaren överlämnat protokollsutdrag, nr 100, med inbjudan till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess beslut, att andra särskilda utskottet skulle behandla jämväl Kungl. Maj:ts proposition, nr 55, med förslag till lag om anläggningar för radiotelegrafi eller radiotelefoni, ävensom de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor;

och blev berörda inbjudan antagen av andra kammaren.

§ 15.

Föredrogs och hänvisades till andra särskilda utskottet Kungl. Maj:ts proposition, nr 55, med förslag till lag om anläggningar för radiotelegrafi eller radiotelefoni.

§ 16.

Fortsattes behandlingen av andra särskilda utskottets utlåtande, nr 18, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m.*

Därvid yttrade:

Herr **Hagberg** i Malmö: Herr talman! Jag kan icke underlåta att framföra en stilla erinran mot i varje fall en viss del av herr Lindbergs anförande. Han tycktes vilja göra detta problem till en chaufförfråga, en fråga om vad han något känslomässigt kallade för »samhällets olycksbarn». Detta är dock, herr Lindberg, ett spørsmål som är oändligt mycket betydelsefullare än så. Jag vill naturligtvis icke bestrida, att chaufförerna i viss utsträckning beröras härav, men problemet gäller ju, som från statsrådsbanken för en stund sedan framhölls, väsentligen frågan om hur samhället under nu rådande exceptionella förhållanden på bästa sätt skall kunna disponera den transportapparat, över vilken det förfogar. Det är alltså ett spørsmål av en helt annan dignitet, än vad herr Lindberg syntes vilja göra det till.

Jag har, som jag ser denna sak, icke så mycket att tillägga till vad statsrådet Möller här anförde, men jag vill i alla fall komplettera hans uttalanden

(Forts.)

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

eller kanske rättare sagt illustrera dem med ett aktuellt exempel. Statsrådet påpekade, att vad som kanske främst hade medverkat till det beslut som Kungl. Maj:t fattat, det var, att man med en suspension av bestämmelserna i fråga ansåg sig kunna underlätta bl. a. livsmedelstransporterna och dylikt. Detta är alldeles riktigt. Dessa transporter ha ju i vissa delar av landet föranlett ej ringa besvärigheter. Just i dessa dagar pågår på detta område en transportverksamhet, som är utan motstycke i landet, nämligen betransporterna. Jag behöver icke för någon ledamot av denna kammare särskilt understryka, vad dessa till en mycket begränsad tid sammanträngda transporter betyda. Man har inom länsstyrelserna i de län, som äro berörda av dessa omfattande transporter, haft stora bekymmer för hur man skulle kunna klara dem under nuvarande förhållanden. Man var naturligtvis inställd på att de måste fungera i full utsträckning, ty annars skulle folkhushållningen komma att lida skada. Men hur skulle denna funktion kunna upprätthållas? Man hade relativt litet bensin till förfogande för dessa transporter, och andra transportmedel, som icke drivas med bensin, förefunnos endast i begränsad omfattning. Man var också ålagd att spara på bensin. Hur gjorde man? Jo, man hade, när allt kom omkring, ingen annan utväg att klara denna väldiga transportuppgift än att hemställa om en viss ökad bensintilldelning under denna tid. Man var alltså av omständigheterna tvingad att handla rakt emot statsmakternas givna direktiv, som ju gingo ut på att spara på bensin. Hade man vid denna tidpunkt haft den nu föreslagna möjligheten till överbelastning av fordonen, så hade hela detta stora transportarbete kunnat ske med ianspråktagande av betydligt mindre bensinmängder, än vad som nu blivit fallet. Jag tycker, att just denna angelägenhet utgör en rätt god illustration till det förnuftiga i det av Kungl. Maj:t framställda förslaget.

Nu skulle väl kanske icke så mycket vara att tillägga, men jag tror, att man även på ett annat område skulle kunna framhålla fördelarna av ett tillmötesgående av Kungl. Maj:ts hemställan i detta fall. Jag tänker på skogskörslorna. Det är väl alldeles klart, att de nu komma att taga en betydande omfattning. Man skall spara på bensin, heter det, men hur skall man kunna ombesörja skogskörslorna, om man icke får taga ut bilarnas lastförmåga på annat sätt, än som nu är stadgat? Detta kan dock ske, om man får dispensera från bestämmelserna om maximibelastning. Det har naturligtvis Kungl. Maj:t också haft i tankarna, när Kungl. Maj:t framlagt detta förslag. Om man alltså, herr talman, lägger allt till allt och om man ser en smula objektivet på detta spörsmål, så kan man icke komma fram till någon annan ståndpunkt, än att man nu bör gå på Kungl. Maj:ts förslag.

Någon talare, jag tror, att det var herr Lindberg, ställde en något retorisk fråga: kan det verkligen vara lämpligt att nu upphäva dessa bestämmelser för att vid en senare tidpunkt åter införa dem? Men, herr Lindberg, vi leva nu icke under normala förhållanden. Vi befinna oss i ett exceptionellt läge. Och vad är riksdagen sysselsatt med i dessa dagar? Jo, hela denna ertima riksdags arbete går ju väsentligen ut på att bygga upp en kristidslagstiftning avsedd för *nu* rådande förhållanden, en lagstiftning som man naturligtvis, så fort det låter sig göra, önskar åter försätta ur kraft. Här föreliggande förslag är ju bara ett led i hela detta stora lagstiftningsarbete, som är betingat av krisen och allt som den drar med sig.

Jag ber, herr talman, att få vidhålla mitt yrkande.

Häruti instämde herr *Nyblom*.

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

**Herr Hällgren:** Herr talman! Det var ett par talare — jag tror det först var herr Hagberg — som beklagade, att järnvägarna inte kunde tillgodose godstrafiken, och yttrade att svårigheterna voro så stora, att livsmedel hotades att förstöras o. s. v.

Nu ha vi ju, som herr Lindberg nämnde, en författning, som utkom från trycket den 11 oktober i år. I denna författning finns i § 7 bestämmelse om, hur många liter bensin en lastbil i regel får tilldelas i veckan, varjämte tillägges: »dock att i särskilda fall för lastbil större tilldelning må givas, därest så oundgängligen erfordras för tillgodoseende av industriella behov eller för möjliggörande av livsmedels- eller liknande för folkförsörjningen nödvändiga transporter, vilka icke utan synnerlig olägenhet för allmänheten kunna undvaras». Jag tror, att bestämmelserna i denna författning hänvisa farhågorna beträffande förstöring av livsmedel till deras rätta proportioner.

Men varför jag begärde ordet i denna fråga var närmast för att framhålla mina bekymmer såsom ordförande i en vägstyrelse för hur man ute på landsbygden skall kunna för framtiden klara vägunderhållet. Jag har i min hand en skrivelse från en vägingenjör till en vägstyrelse, där det erinras om att chefen för kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 11 oktober 1939 har anbefallt, att man snarast skall inkomma med rapport över de åtgärder, som inom vägdistrikten i länet vidtagits för att i enlighet med statsrådet och chefens för kommunikationsdepartementet skrivelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nedbringa vägunderhållskostnaderna. Man menar här, att man skall spara på bensin, och vidare är det ju en känd sak, att automobilskattemedlen för framtiden komma att bli lägre än vad de hittills varit, varför vägdistrikten, om riksdagen godkänner detta, ha all utsikt att för vägunderhållet få en mindre tilldelning av automobilskattemedel. Ute i vägdistrikten har man därför i dessa dagar umgåtts med planer på, hur man skall kunna nedbringa vägunderhållskostnaderna. Om jag inte är fel underrättad blir det så, att endast de viktigare vägarna komma att underhållas, under det att de mindre betydelsefulla vägarna få stå efter i fråga om underhåll.

Nu blir det ganska svårt för våra vägstyrelser ute i landet att för framtiden kunna klara vägunderhållet med de direktiv, som man fått från kommunikationsdepartementet och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att man skall inskränka kostnaderna till det minsta möjliga, när man här föreslår att man skall försvåra vägunderhållet genom att tillåta lastbilarna att ha större last och på så sätt göra vägunderhållet än mer betungande för vägdistrikten. Den vägstyrelse, där jag är ordförande, har gått in för en överenskommelse med arbetarna att i stället för att avskeda gamla vägarbetare, som varit i vägdistriktets tjänst i 10, 12 år, minska arbetstiden till fem dagar i veckan. Men hur man med sådana åtgärder skall kunna bära den ytterligare påfrestning, som här föreslås på våra vägar på landsbygden, har jag mycket svårt att fatta.

Jag tror, att kammaren gör klokast i att i denna fråga följa utskottets förslag.

**Herr Ryberg:** Herr talman! Av herr Lindbergs anförande skulle man lätt kunna få den uppfattningen, att vi reservanter skulle vilja vara med om att bilarna skulle få överlastas på sådant sätt, att trafiksäkerheten skulle äventyras. Det är ingalunda fallet. Vad vi velat vara med om är, som jag sade i mitt förra anförande, att man skall kunna utnyttja den marginal, som finns mellan den åsatta maximilasten och den last, som bilarna verkligen kunna taga utan att trafiksäkerheten därför på något sätt äventyras. Jag har

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

redan påpekat, att om en chaufför skulle så överlasta sin bil, att trafiksäkerheten därigenom äventyras, ha vi bestämmelser i 2 § vägrafikstadgan, som talar om ovarsamhet i detta avseende och om bristande omsorg. Då kan han straffas enligt 38 §. Däremot skulle det vara tillåtet att överlasta bilen i måttlig omfattning, och först när man gått för långt i detta avseende skulle straffpåföljd inträda.

Sedan skulle jag vilja säga några ord till herr Nilsson i Göteborg, som talade om att förut voro landsbygdsrepresentanterna och han eniga om att man skulle försöka få till stånd bestämmelser om lastbegränsning med straff för dem, som överträdde dessa bestämmelser. Men, herr Nilsson, jag påvisade i mitt första anförande, att sedan dessa bestämmelser genomfördes, ha våra vägar undergått en betydande förbättring. De fåta en betydligt större påfrestning nu än när dessa bestämmelser genomfördes. Men härtill kommer framför allt, att vi leva i en extraordinär tid. Tusentals bilar stå stilla, och detta innebär även en lättnad för vägunderhållet. Så kommer väl även att vara fallet så länge denna bestämmelse gäller, och Kungl. Maj:t har sagt, att när normala tider åter inträda, skola bestämmelserna om maximilast på nytt införas. Då våra vägar sålunda äro belastade på ett helt annat sätt än de voro förut slitas de inte lika mycket, och det är därför som landsbygdens representanter i dag kunna vara med om att genomföra denna lättnad.

**Herr Thorell:** Herr talman! Herr Nilsson i Göteborg nämnde i en replik till mig, att vi på landsbygden borde vara rädda för den tunga trafiken med stora lastbilar, som framföras med stor hastighet. Det är alldeles riktigt, och det är klart, att vi under normala tider äro rädda för denna trafik. Men vi leva, herr Nilsson och herr Lindberg, inte i normala förhållanden nu för tiden. Herrarna bruka ju använda andra fortskaffningsmedel, så herrarna kanske tro, att vi äro kvar i de gamla förhållandena. Men det är på grund av nu rådande onormala tillstånd, som vi skola göra detta undantag, och vi äro ju här i kammaren överens om, att när normala förhållanden inträda, skola dessa bestämmelser åter införas.

Vidare påpekade såväl herr Nilsson som herr Lindberg, att chaufförerna kan polisen komma åt ändå, och de kunna straffas enligt en annan paragraf. Men varför äro då herrarna så rädda för att ta bort denna paragraf, när ni säga, att det finns en annan, som chaufförerna måste ta hänsyn till? Det skulle tala för att vi så mycket lättare skulle kunna ta bort denna bestämmelse, då det ändå finns något som gör, att chaufförerna inte skola släppas lösa hur som helst utan ha. om de skulle vara ansvarslösa, även ett annat stadgande att ta hänsyn till.

Sedan undrade herr Lindberg, om dessa straffbestämmelser kommit till av rent okynne. — Nej! Det är ju klart, att de — såsom jag redan förut påpekat — äro gjorda för normala förhållanden, då det finns tillräckligt med bensin. Då ha de sin givna uppgift att fylla, fastän man kanske kan gå till överdrift, när man tillämpar dem.

Vidare frågade herr Lindberg, om inte 10 % överbelastning av bilarna kan räcka till för mig. Men den frågan kunde han ju också ha riktat till sin egen regering, som han kanske sätter större lit och tro till än vad han gör till mig! Den har haft samma uppfattning i denna fråga som jag.

Så till sist påpekade herr Hällgren alldeles riktigt, att våra vägstyrelser fått uppmaning att spara. Men han sade något, som jag funderade ganska mycket över. Han sade nämligen, att man i hans vägstyrelse huvudsakligen kommer att inrikta sig på underhåll av de större vägarna. Men när jag rest i Ble-

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

kinge, herr Hällgren, har jag sett, att en ganska stor del av huvudvägarna där äro stenlagda. Såvitt jag förstår är det väl knappast något underhåll på dem längre, och hur då herr Hällgren skall kunna använda dessa mindre anslag på dem kan jag inte förstå. Inte tänka vi göra så i Stockholms län i fråga om de vägar, som vi redan ha permanentat, utan vi komma att använda pengarna till underhåll av de mindre vägarna, åtminstone i viss utsträckning. Härtill kommer, herr Hällgren, att vi icke ämna inrikta vår sparsamhet huvudsakligen på vägbanans underhåll, utan vi komma att spara genom att uppskjuta mindre kurvrätningar, som vi fått tillstånd att göra. Vi komma vidare att inbespara kostnaderna för slagning av gräs på slänter, bankar och dylikt — alltså rena snygghetsåtgärder, som vi hittills utfört. Dessa och liknande saker få vi efterätta, men vi komma att använda de mindre belopp, som vi få, till att hålla i ordning vägbanorna för den trafik, som kan förekomma.

Jag tror herrarna alldeles skjuta över målet, då ni motsätta er en praktisk åtgärd i tider av undantagsställning.

Herr **Lindberg** i Stockholm erhöll ordet för kort genmäle och anförde: Herr talman! Jag vill säga till herr Thorell, att jag har ganska klart för mig, att det är en onormal tid, som vi just nu genomleva. Men jag har också klart för mig, att det är en ganska onormal hållning, som herr Thorell intar i denna fråga.

Jag skall också be att få säga, att när man pläderar för straffbestämmelsens slopande i detta fall, får man inte glömma bort, att det finns en part utom chaufförer och lastbilägare, nämligen de, som skola sända sitt gods med bilarna. Tas straffbestämmelsen bort och man får lasta hur mycket som helst på bilarna, komma lastägarna att kräva, att föraren skall lasta bilen över sin förmåga.

Vidare yttrade:

Herr **Henriksson**: Herr talman! Endast ett par repliker till herr Hällgren.

För det första vill jag säga, att en tom lastbil med en onormalt hög fart skadar vägen mer än en lastad bil, som kör försiktigt.

För det andra skulle jag vilja påpeka ifråga om järnvägarna och godsanhopningen, att även om järnvägarna kunnat få fram godsmängden till järnvägsstationerna, så ha magasinen varit proppfulla och lossning därför ej kunnat ske. Detta har exempelvis varit fallet vid Stockholms norra station, där c:a 250 godsvagnar stått på bangården och inte kunnat lossas, därför att godset inte blivit bortfraktat från magasinen. Det kan då lätt inträffa, att ömtåliga varor i en samlastningsvagn bli förstörda, därför att man inte kan lossa vagnen i tid. Följaktligen inträffa sådana förhållanden, som herr Hagberg påpekade, under nu rådande onormala tillstånd.

Herr **Hällgren**: Herr talman! Om herr Thorell varit i Blekinge kanske han har sett ett vägdistrikt, som heter Listers vägdistrikt längst i väster. Av själva kustlandsvägen är där cirka 17 km vanlig grusväg. Vägar inom distriktet omfatta en sammanlagd längd av 44 à 45 mil, till största delen grusvägar.

Herr **Paulsen**: Herr talman! Jag vill bara tillkännagiva, att jag för min del kommer att rösta för reservationen. Jag gör det därför, att jag tror inte

*Ang. vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*  
 på resonemang att chaufförerna skola överlasta sina bilar. Var och en som kör bil känner nog, hur stor last bilen tål, och kommer säkerligen inte att överlasta bilen, så att trafiksäkerheten rubbas.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr talmannen framställde propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till utskottets hemställan med den ändring i avseende å motiveringen, som under överläggningen yrkats av herr Hagberg i Malmö; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den senare propositionen. Herr Lindberg i Stockholm begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller andra särskilda utskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 18 med den ändring i avseende å motiveringen, som under överläggningen yrkats av herr Hagberg i Malmö, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit utskottets berörda hemställan och godkänt dess motivering oförändrad.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring i avseende å motiveringen, som under överläggningen yrkats av herr Hagberg i Malmö.

### § 17.

Föredrogos vart efter annat andra särskilda utskottets utlåtanden:

nr 19, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.; och

nr 20, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition rörande höjning av vissa ersättningar enligt förordningen den 11 juni 1918 (nr 375) angående en särskild för fiskare avsedd försäkring mot skada till följd av olycksfall.

Kammaren biföll vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

### § 18.

*Interpellation.* Ordet lämnades på begäran till

Herr **Lundqvist**, som anförde: Herr talman! Glädjande har varit att iakttaga den villighet varmed inkallelserna till extra militärtjänstgöring under nuvarande allvarstider över lag efterkommits trots de kännbara ekonomiska och andra olägenheter, inkallelserna för många inneburit.

Beklämmande har däremot varit att från de inkallade landstormsmännens sida så allmänt behöva höra besvikelse och förtrytelse över det sätt på vilket tid och arbetskraft under militärtjänstgöringen utnyttjats ävensom över förekommande brister i olika avseenden. Föga eller icke alls skulle tiden, i den mån den icke åtgått för direkt vakthållning, ha använts för att bereda dem ökad utbildning i skjutning eller andra praktiska militära uppgifter. Lika

*Interpellation. (Forts.)*

litet skulle tiden ha utnyttjats för utförande av välbehöfliga skydds- eller beredskapsanordningar o. dyl. Att förläggingsutrustningen flerstädes lämnat mycket övrigt att önska har också allmänt omvitnats.

Uteslutet är givetvis ingalunda, att de uppgifter, som sålunda lämnats av de inkallade, icke i alla delar överensstämmer med verkliga förhållandena, och helt naturligt få dessa uttalanden icke ensamma läggas till grund för ett bedömande av ändamålsenligheten av de träffade beredskapsåtgärderna, dessas organisation m. m. Så mycket torde emellertid med otvetydighet ha framgått, att allvarliga brister förefunnits i olika avseenden.

Att dessa senare till allra största delen måste tillskrivas den njugghet, som statsmakterna under en lång följd av år visat, när det gällt anslag av olika slag till landstormen, dess organisation, befälsrekrytering, övningar m. m., lär väl icke kunna förnekas. Det ligger i öppen dag, att, om icke tillräckliga medel ställas till förfogande och om åtgärder icke vidtagas för att trygga tillgången såväl på tillräckligt utbildad betäl som på erforderlig utrustning, brister av den art, vi nu bevitnat, äro ofrånkomliga, även om landstormsbetålet är besjälade av levande intresse och en vilja att göra sitt yttersta.

Ur landets synpunkt och för vårt nationella försvar torde det emellertid få anses vara av yttersta vikt att allt nu göres för att vad som på detta område brister må skyndsammast möjligt rättas till. Här kunna oersättliga tillgångar eljest lätt gå förlorade.

Med hänsyn till den utomordentliga betydelse, här berörda fråga har ur olika synpunkter, har jag tillåtit mig fästa uppmärksamheten på densamma för att om möjligt erhålla ett auktoritativt uttalande särskilt rörande möjligheterna att åstadkomma en ur olika synpunkter tillfredsställande ordning.

Jag anhåller därför om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet få rikta följande fråga:

Äro sådana åtgärder numera uttagna, att de inkallade landstormsmännen under sin tjänstgöring kunna förväntas bli utbildade och utnyttjade på ett ur försvarssynpunkt tillfredsställande sätt?

Denna anhållan bordlades.

## § 19.

Herr **Persson** i Falla erhöi på begäran ordet och yttrade: Herr talman! I den för innevarande riksdag framlagda propositionen nr 1 med förslag till tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40 har någon ställning icke tagits till den slutliga utformningen av tilläggsstatens inkomstsida. Finansministern framhåller, att nya inkomstitlar komma att erfordras i samband med upptagandet av vissa nya skatter. Förslag till sådana skatter ha i ett par fall redan framlagts; andra förslag väntas inom den närmste tiden. Finansministern tillägger emellertid: »En revidering av de under olika inkomst- och utgiftstitlar i riksstaten uppförda beloppen kan vidare komma att bliva påkallad.»

Det synes angeläget att den av finansministern sålunda bebådade revideringen även av riksstatens utgiftstitlar med snaraste kommer till stånd och att förslag härom framläggas innan statsmakterna taga slutlig ställning till de nya skatternas omfattning och utformning. Den budgetbrist, som på det ena eller det andra sättet måste täckas, lär enligt lämnade meddelanden kunna uppskattas till omkring 600 miljoner kronor. Detta är ett väldigt belopp i förhållande till den senast antagna riksstatens slutsumma och ett väldigt belopp för svenska förhållanden överhuvud taget. Att uppbringa dessamma endast genom lån eller skatter torde vara mycket svårt.

*Andra kammarens protokoll vid urtima riksdagen 1939 Nr 11.*

*Interpellation. (Forts.)*

Det bör erinras om att vi i skattehänseende möta det nu pågående kriget vida sämre rustade än vi mötte världskriget 1914—18. År 1913 stannade skatterna till staten vid 6.7 procent av nationalinkomsten. En ungefärlig uppskattning av motsvarande procenttal innevarande år — oberoende av de nu ifrågakvarande extra skatterna — ger vid handen att *skattetrycket sedan tiden före världskriget i det närmaste fördubblats*. Skatterna ha i riksstaten för 1939/40 upptagits till 1,117 miljoner kronor (inkl. 136 milj. bilskattemedel). Det taxerade beloppet vid 1939 års taxering har beräknats stanna vid 7,280 miljoner kronor, vilket torde innebära en nationalinkomst på i runt tal 9,000 miljoner kronor. Skatterna till staten torde sålunda före krigsutbrottet ha utgjort i runt tal 12.4 procent av nationalinkomsten. Med säkerhet ha kommunalskatterna genomsnittligt sedan 1913 ökat minst lika mycket som statsskatterna. En ytterligare väsentlig skärpning av skattetrycket måste med hänsyn härtill få allvarliga återverkningar. Den kan befars leda till skador i det ekonomiska livet, som det kommer att taga årtionden att övervinna.

Den av finansministern i utsikt ställda revidering av utgiftstitlarna i riksstaten måste under dessa förhållanden betraktas som synnerligen viktig och synnerligen trängande. En sådan revidering bör så mycket hellre vara möjlig som vårt land f. n. laborerar med en fredstidsbudget, där anslagen beviljats under förutsättningar, som icke längre existera. Regeringen utgick vid sina anslagsaskanden och riksdagen vid sina anslagsbeviljningar i våras från antagandet att högkonjunkturen skulle bestå och rikets handelsförbindelser förbliva ostörda. Sedan dessa förutsättningar bortfallit ha också skälen för en rad anslagsbelopp förlorat sin bärkraft. Den enklaste hänsyn till det faktiska läget kräver, att man för finansieringen av de stora statliga utgifter, som blivit en följd av kriget, anlitar icke blott utvägen med lån och höjda skatter utan också ett nedskärande eller uppskjutande av utgifter till mindre trängande ändamål. En grundlig och rigorös översyn av riksstatens utgiftssida bör ske och beviljade anslag skäras ned i den mån så kan ske och de icke redan äro utanordnade. Mycket som vi under normala tider kunde haft råd att kosta på oss måste nu få anstå tills det statsfinansiella läget blivit mindre ansträngt. Kriget har ställt oss inför nödvändigheten att på vissa områden inskränka på statens verksamhet.

Några revolutionerande besparingar kunna förmodligen icke göras på driftsbudgeten, då anslagen i stor utsträckning äro bundna. En återblick icke blott på statsutgifternas tillväxt utan också på deras fördelning på de viktigaste departementen ger emellertid en antydning om att åtskilligt bör finnas att göra. I procent av samtliga verkliga utgifter fördela sig kostnaderna för de viktigaste departementen (jämfte räntorna för statsskulden) på följande sätt år 1913 och budgetåret 1939/40:

	1913	1939/40
Försvarsdepartementet . . . . .	40	21.8
Socialdepartementet . . . . .	10	22.9
Kommunikationsdepartementet . . . . .	2.2	10.0
Ecklesiastikdepartementet . . . . .	14.7	16.4
Jordbruksdepartementet . . . . .	3.1	7.4
Räntor å statsskulden . . . . .	11.0	6.4
	81.0	84.9

Som av tabellen framgår kostade försvaret nu före krigets utbrott icke stort mera än hälften än vad det kostade år 1913 — detta alltså i förhål-

*Interpellation. (Forts.)*

lande till statsutgifternas totalsumma. Försvarsutgifterna ha icke varit huvudorsaken till statsfinansernas försämring. Däremot har socialhuvudtiteln mera än fördubblats och kommunikationsdepartementet i det närmaste fördubblats. Den sistnämnda våldsamma ökningen hänför sig givetvis främst till det med bilskattemedel bekostade vägbyggandet. Ecklesiastikdepartementet har ökat med knappa 2 och jordbruksdepartementet med drygt 4 procent, medan räntorna på statsskulden förete en avsevärd relativ minskning. Ingen föreställer sig att förhållandena vare sig på den ena eller den andra punkten skulle kunna återföras till vad de voro 1913. Men siffrorna giva en fingervisning om att besparingsmöjligheter förefinnas — och naturligtvis icke blott för de här nämnda departementens del.

På kapitalbudgeten torde ännu större besparingar kunna göras. Att dessa besparingar också göras är långt ifrån likgiltigt. Statens möjligheter att i nuvarande läge låna pengar äro icke obegränsade. Kapitalmarknaden har redan avsevärt åtstramats och även andra lånebehov än de statliga komma att anmäla sig. När så stora belopp nu måste investeras i försvarsväsendet, skulle det därför vara en vinst om åtminstone den offentliga byggnadsverksamheten reducerades. Ett statligt upplåningsbehov på hundratals miljoner i en ansträngd situation skapar mycket allvarliga problem.

Med tillfredsställelse må antecknas, att Kungl. Maj:t kort tid efter krigsutbrottet uppdrog åt generaldirektören Erik Stridsberg att i besparingssyfte verkställa en översyn av budgeten. Skola några nämnvärda besparingar kunna göras på den löpande budgeten är det emellertid av vikt att utredningen icke drager för långt ut på tiden. Med varje månad, ja, varje vecka som går minskas utsikterna att nå ett resultat, som skulle kunna betyda något för skattebetalarnas del. Helst borde oavsett den pågående utredningen redan nu största försiktighet iakttagas vid ingående av nya engagemang i anslutning till fattade riksdagsbeslut. Utbetalningar av tipsmedel och från lotterimedelsfonden borde av samma skäl t. v. starkt begränsas. Även så borde kommuner och landsting av Kungl. Maj:t erinras om nödvändigheten av att iakttaga största återhållsamhet både i sina egna utgiftsbeslut och vid beslut, som förutsätta bidrag av statsmedel.

Hittills har ingenting offentligen upplysts om huru långt generaldirektör Stridsbergs utredning fortskridit eller om Kungl. Maj:t har för avsikt att förelägga den nu samlade riksdagen något förslag till indragningar och besparingar i den löpande riksstaten. Då riksdagen emellertid för att kunna taga ställning till skattebehoven bör äga kännedom om huru stor del av budgetbristen som kan väntas bliva täckt genom reducering av statsutgifterna, anhåller jag att till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet få rikta följande frågor:

1) Har den genom särskild sakkunnig pågående granskningen av riksstaten för 1939/40 fortskridit så långt, att proposition med förslag till nedläggningar på riksstatens utgiftssida kan väntas bliva framlagd för den urtima riksdagen?

2) Har regeringen för avsikt att genom särskilda direktiv till myndigheterna förhindra utanordnandet av medel för ändamål, vilka utan olägenhet kunna uppskjutas till ett följande år?

Denna anhållan bordlades.

## § 20.

Herr Wallén avlämnade en av honom undertecknad motion, nr 18, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 49, med förslag till förordning om änd-

rad lydelse av 2 § förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänknings-skatt å spritdrycker, m. m.

Denna motion blev omedelbart remitterad till första särskilda utskottet.

### § 21.

Anmälades och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen

från första särskilda utskottet:

nr 31, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förskottsstat för försvarsväsendet m. m.;

nr 32, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag om anslag till vägar m. m.;

nr 33, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag angående anskaffande av viss utrustning vid statens sjuksköterskeskola m. m.;

nr 34, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 49, såvitt angår förslag till förordning angående särskild omsättnings-skatt å vin;

nr 35, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till främjande av handelsfartygs förseende med skyddsanordningar mot minsprängning;

nr 36, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till tilläggsstat I, i vad propositionen avser visst anslag till statspolisorganisationen m. m.;

nr 37, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till sprängningsarbeten m. m. för oljelagring;

nr 38, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40, i vad propositionen avser fjärde huvudtiteln; och

nr 39, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med hemställan om godkännande av kungörelsen den 8 september 1939 om tillämpning vid förstärkt försvarsberedskap och mobilisering av förordningen den 12 juni 1931 (nr 257) om understöd i vissa fall åt värnpliktigs hustru och barn (familjeunderstöd), m. m. jämte i ämnet väckta motioner; samt

från andra särskilda utskottet:

nr 29, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.; och

nr 30, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition rörande höjning av vissa ersättningar enligt förordningen den 11 juni 1918 (nr 375) angående en särskild för fiskare avsedd försäkring mot skada till följd av olycksfall.

### § 22.

Justerades protokollsutdrag.

### § 23.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>Hällgren</i>	under	3 dagar	fr. o. m. den	23 okt.,
› <i>Johansson</i> i Mysinge	›	5	›	› 23
› <i>Berg</i>	›	5	›	› 24
› <i>Hansson</i> i Örebro	›	5	›	› 22
› andre vice talmannen <i>Magnusson</i>	›	den	25 okt.,	

herr <i>Hedlund</i> i Östersund	under 5 dagar fr. o. m. den 23 okt.,
› <i>Hedlund</i> i Häste	› 5 › › › 23 ›
› <i>Nilsson</i> i Kristinehamn	› 5 › › › 23 ›
› <i>Larsson</i> i Östersund	› 5 › › › 24 › och
› <i>Dahlbäck</i>	› 3 › › › 25 ›

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 1.58 e. m.

In fidem  
*Sune Norrman.*

---