

Nr 75.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående lån för ombyggnad av lastautomobiler för bruk med personbilsringar m. m.; given Stockholms slott den 5 februari 1943.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över folkhushållningsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Axel Gjöres.

Utdrag av protokollet över folkhushållningsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5 februari 1943.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations-, finans-, jordbruks- och handelsdepartementen anför chefen för folkhushållningsdepartementet, statsrådet Gjöres.

Genom beslut av 1932 års riksdag (prop. nr 212; r. skr. nr 158) inrättades lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift. Såsom kapital för fonden anvisades för budgetåret 1932/33 under utgifter för kapitalökning, statens utlåningsfonder, ett reservationsanslag av 200 000 kronor. 1933 års riksdag anvisade för budgetåret 1933/34 såsom kapitalökning för fonden ytterligare ett reservationsanslag å 500 000 kronor, vilket anslag emellertid icke kommit att användas för med fonden avsett ändamål. För att under nu rådande kris med dess svårigheter att erhålla flytande bränsle underlätta övergången till gasgeneratordrift har genom beslut av 1939, 1940 och

Bihang till riksdagens protokoll 1943. 1 saml. Nr 75.

1941 års riksdagar lånefonden tillförts ytterligare anslag å tillhopa 21 500 000 kronor.

Gällande bestämmelser rörande erhållande av lån från fonden återfinnas i kungörelsen den 10 november 1939 (nr 804), vilken i vissa delar ändrats genom kungörelsen den 11 oktober 1940 (nr 865). Enligt dessa kungörelser må lån från fonden utlämnas för inköp av gasgeneratorer för motordrift med inhemskt bränsle att, för användning inom landet, monteras å automobil, traktor eller annan mobil eller stationär motor. Lån kan erhållas till belopp, motsvarande högst 80 % av den sammanlagda verkliga kostnaden för anskaffande av gasgenerator med tillbehör, för anordningarnas anbringande samt för erforderliga ändringsarbeten å fordon eller motor, dock högst 2 000 kronor. Det ankommer på kommerskollegium att, sedan kristidsstyrelse yttrat sig över låneansökning, pröva densamma, bestämma om säkerhet skall ställas samt om beskaffenheten därav ävensom utbetala beviljat lån. Lån är amorteringsfritt under sex månader från första lyftningsdagen och skall sedan återbetalas med en tiondel varje kvartal till dess hela lånebeloppet guldits. Ränta å lånet utgår med 3 % om året.

Den 3 oktober 1941 uppdrog Kungl. Maj:t åt statens trafikkommission att verkställa undersökning rörande reglering av motorfordonstrafiken m. m. Samtidigt därmed bemyndigade Kungl. Maj:t mig att utse särskilda sakkunniga att biträda vid undersökningen. Vid anmälan av detta ärende anförde jag, att undersökningen icke borde begränsas till den rent trafiktekniska sidan av problemet utan även avse, bland annat, huruvida tekniska förändringar av fordonen kunde leda till besparingsåtgärder.

Med anledning av förenämnda utredningsuppdrag överlämnade trafikkommissionen med eget utlåtande den 16 mars 1942 ett av särskilda, av kommissionen tillkallade utredningsmän utarbetat betänkande med utredning och förslag beträffande åtgärder för utnyttjande av personbilsringar för godstransporter jämte ett av industrikommissionen avgivet yttrande över detta betänkande. Vid detta ärendes behandling inom trafikkommissionen hade deltagit de jämlikt Kungl. Maj:ts förut omförmälda bemyndigande av mig utsedda sakkunniga.

I sitt betänkande angåvo *trafikkommissionens utredningsmän* förutsättningarna för genomförandet av ett program, omfattande ombyggnad av lastbilar till boggisystem, och framhöllo därvid, att vid fullt utnyttjande av tillgängliga resurser för tillverkning och montering en snabb ombyggnad skulle kunna ske av 6 000 tvåaxlade lastbilar till treaxlade, därvid bakre hjulaxeln skulle utbytas mot en tvåaxlad boggianordning för bruk av personbilsringar, närmast av dimensionen 6,00—16". Utredningsmännen framhöllo även önskvärdheten av att åtgärder vidtoges i syfte att stimulera lastbilägarnas intresse för sådan ombyggnad. Såsom åtgärder av särskild betydelse för ombyggnadsprogrammets genomförande i praktiken anfördes

bland annat, att bilägarna garanterades tilldelning av driftförnödenheter för viss tid samt att staten genom låneunderstöd enligt de grunder som tillämpades vid bilparkens omställning till gengasdrift satte bilägarna ekonomiskt i stånd att genomföra ombyggnaden.

Beträffande frågan om statligt låneunderstöd för ombyggnad av lastbilar till boggisystem anförde *industrikommissionen* i sitt förut omnämnda yttrande över betänkandet följande:

Lastbilar, vilkas användningsområde kan undergå hastig förändring, böra i regel icke komma i fråga för ombyggnad, varför de flesta lastbilar i yrkesmässig trafik komma att falla utanför det föreslagna ombyggnadsprogrammet. Den kategori av lastbilar som bäst lämpar sig för ombyggnad består sålunda till största delen av s. k. firmabilar. Kommissionen anser sig kunna förutse, att några svårigheter att lösa de ekonomiska frågorna i samband med ombyggnaden som regel icke böra behöva uppstå. Något behov av statlig låneverksamhet torde därför icke förefinnas vid ombyggnadsprogrammets genomförande.

Trafikkommissionen uttalade i sitt förenämnda utlåtande, att den ur skilda synpunkter önskvärda övergången till gummidäck av mindre dimensioner borde ske så snabbt som möjligt. I syfte att stimulera lastbilägarna att företaga ombyggnad av sina fordon hemställde kommissionen därför om bemyndigande att garantera innehavare av lastbilar, som tillverkats eller ombyggt för användning av personbilsdäck, att de, därest exceptionella förhållanden ej till annat föranledde, skulle tilldelas smörjolja för tiden till den 1 oktober 1943. Kommissionen föreslog även viss skattelättnad för lastbil, som försetts med boggianordning för användning av personbilsringar. Då tillgång på personbilsgummi utgjorde förutsättningen för att bilägaren över huvud skulle kunna hålla sin vagn i drift, syntes detta förhållande vara tillräckligt för att stimulera övergången i den utsträckning läget krävde. Kommissionen kunde följaktligen icke biträda utredningsmännens förslag om låneunderstöd för ombyggnad av lastbilar till boggisystem. Vid sitt ställningstagande härvidlag hade kommissionen även beaktat de konsekvenser, ett bifall till önskemålet om ekonomiskt stöd i olika former skulle medföra för statsmakterna i avseende å behandlingen av krav om ekonomisk hjälp åt andra näringsfång.

Med anledning av trafikkommissionens framställningar i berörda skrivelse har Kungl. Maj:t dels bifallit kommissionens begäran att få garantera smörjoljetilldelning till den 1 oktober 1943 och dels genom förordningen den 19 juni 1942 om visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt förordnat, att den skattefria delen av tjänstevikten hos en på angivet sätt ombyggd lastbil skall höjas från 900 till 1 100 kilogram.

Trafikkommissionen har sedermera ställt i utsikt att, därest något oförutsett icke komme emellan, den som på förut nämnt sätt bygger om sin bil

eller ersätter den med släpvagn med personbilsringar kan påräkna smörjoljetilldelning intill utgången av september 1944 för den ombyggda bilen, respektive släpvagnen.

I skrivelse den 27 januari 1943 har *trafikkommissionen* ånyo upptagit frågan om statlig låneverksamhet i syfte att underlätta ombyggnad av lastbilar för användning av personbilsringar. Efter att inledningsvis ha erinrat om vad som tidigare förekommit i frågan har kommissionen anfört följande:

Erfarenheten har nu visat, att fortgången av den avsedda omställningen ingalunda blivit den önskade. Härvid torde även svårigheter ha spelat in för berörda bilägare att anskaffa för omställningen erforderliga medel. Kostnaden för att förse en lastbil med boggianordning uppgår till omkring 3 000 kronor. En släpvagn av den största typ, som enligt gällande bestämmelse kan ifrågakomma i kombination med lastbil av den vanligast förekommande storleken, 3—3¹/₂ ton, betingar en kostnad av cirka 3 500 kronor, under det att kostnaden för en släpvagn med mindre lastförmåga ställer sig lägre. Då det i nuvarande försörjningsläge i fråga om lastbilsringar framstår såsom särskilt angeläget att i snabbare takt än hittills få till stånd en övergång till personbilsdäck beträffande ett numerärt större antal fordon än det tidigare angivna antalet av 6 000, tala goda skäl för att vederbörande fordonsägare erhålla ett ekonomiskt stöd i form av lån för ifrågavarande ändamål, vilket stöd lämpligen synes kunna givas med anlitande av lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift. Denna fond lärer utan ny kapitalinsats kunna stå till förfogande för ändamålet. Till denna fond har hittills anvisats sammanlagt ett belopp av 21 700 000 kronor. Av detta belopp utestå för närvarande i lån omkring 10 000 000 kronor. Det disponibla beloppet utgör alltså omkring 11 000 000 kronor.

Kommissionen har hemställt, att Kungl. Maj:t måtte utverka bemyndigande av riksdagen att vidtaga sådana jämkningar i gällande bestämmelser för erhållande av lån från nämnda fond, att lån må kunna medgivas även för inköp av personbilsboggi eller släpvagn.

Över trafikkommissionens sistnämnda framställning ha utlåtanden avgivits av statskontoret, kommerskollegium, statens priskontrollnämnd samt industri-, livsmedels- och bränslekommissionerna.

Statskontoret har förklarat sig icke hava något att erinra mot förslaget, att ekonomiskt stöd lämnas lastbilägare, vilka på grund av bristen på lastbilsdäck ämna förse sina fordon med boggianordning eller inköpa släpvagn, och har även funnit lämpligt, att detta stöd lämnas i form av lån ur lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift. Vad lånevillkoren angår har ämbetsverket föreslagit, att samma ränte- och amorteringsvillkor och samma bestämmelser rörande säkerhet böra föreskrivas för de nya lånen som för gasgeneratorlånen. Maximibeloppet för lån av ifrågavarande slag torde böra höjas med hänsyn till låneobjektets värde och redovisningen av lånen bör ske utan sammanblandning med gasgeneratorlånen.

Kommerskollegium har i sitt utlåtande till en början lämnat följande uppgifter rörande lånefonden för inköp av gasgeneratorer:

Till lån ur gasgeneratorlånefonden har hittills beviljats medel till ett sammanlagt belopp av 21 700 000 kronor. Härav har 15 350 000 kronor investerats i fonden, medan 6 350 000 kronor kvarstå som reservation till budgetåret 1942/43. Sedan Kungl. Maj:t den 10 november 1939 fastställt ändrade bestämmelser för lånefonden (nr 804) har kollegium intill den 31 december 1942 utlämnat 8 947 lån till ett sammanlagt belopp av 16 427 575 kronor för inköp av 9 503 gasgeneratorer, varav 5 771 varit avsedda för lastbilar och 1 119 för traktorer. Lånefondens ställning sistnämnda dag framgår av följande sammanställning:

Beviljade anslag	kr. 21 700 000:—
Avgår: Avskrivningar	kr. 3 312:19
Osäkra fordringar	» 35 185:32 » 38 497:51
	<u>Kronor 21 661 502:49</u>
Utlånta medel	kr. 10 227 989:27
Förskjutna lånepåkostnader	» 25:95
Kontant behållning	kr. 5 083 487:27
Reservation	» 6 350 000:— » 11 433 487:27
	<u>Kronor 21 661 502:49</u>

Den 1 januari 1943 fanns sålunda för ytterligare utlåning disponibelt ett belopp av i runt tal 11 430 000 kronor.

Under åren 1940 och 1941 utlämnade kollegium lån för anskaffande av 4 710 respektive 4 425 gasgeneratorer. För år 1942 uppgick motsvarande antal till 261, varav 255 utgjordes av aggregat till traktorer.

I anslutning härtill har kollegium anfört:

I vilken utsträckning lånefonden under år 1943 kan komma att behöva tagas i anspråk för anskaffande av gasgeneratorer låter sig för närvarande med säkerhet icke överblicka. Anledning finnes dock knappast antaga, att utlåningen nämnvärt skall komma att överstiga 1942 års. Även om emellertid i viss utsträckning så skulle bliva förhållandet, kommer lånefondens disponibla medel under innevarande år antagligen att betydligt öka, enär kapitalåterbäringen för närvarande uppgår till minst 400 000 kronor per månad. För tillgodoseende av de av trafikkommissionen uttalade önskemålen beräknar sålunda kollegium att det under innevarande år kommer att stå till förfogande ett belopp av i runt tal 15 000 000 kronor, vilket skulle möjliggöra en utlåning av 7 500 lån à 2 000 kronor. Enligt av trafikkommissionen under hand inhämtade uppgifter lär dock ett så stort antal lån knappast behöva ifrågakomma.

Vid utlåtandet har kommerskollegium fogat förslag till erforderliga ändringar i kungörelsen om lån från gasgeneratorlånefonden. Beträffande detta förslag har kollegium framhållit följande:

Kollegium har utgått från att den föreslagna utlåningen lämpligen borde kunna ske efter samma villkor och bestämmelser, som varit gällande i fråga om lån för inköp av gasgeneratorer för motordrift. Någon ändring i fråga om högsta lånebelopp, räntesats eller återbetalningstid har sålunda av kollegium icke föreslagits. Kollegium har dock, på grund av hittills vunna erfarenheter i fråga om låneverksamheten, haft under övervägande att nu föreslå en kortare återbetalningstid, än vad som för närvarande kan

komma i fråga, innebärande att den amorteringsfria tiden minskades från sex till fyra månader och att återbetalningen skedde med en tiondel av lånebeloppet varannan månad mot nu var tredje. Härigenom skulle den totala återbetalningstiden förkortas från tre till två år. En sådan förändring skulle emellertid för låntagarna otvivelaktigt komma att medföra en ökad belastning. Med hänsyn till de förhållandevis dryga kostnader dessa jämväl i övrigt hava att vidkännas för upprätthållande av den under nuvarande krisläge betydelsefulla lastbilstrafiken, har kollegium icke ansett sig böra framlägga förslag i sådan riktning.

Kollegium har slutligen påpekat, att, därest den här föreslagna utökade långivningen skulle komma till stånd, kollegium antagligen komme att i icke ringa utsträckning behöva tillföras ytterligare arbetskraft.

Statens priskontrollnämnd har anfört följande:

Trafikkommissionens förslag är givetvis ur försörjningssynpunkt, då det gäller att på allt sätt minska användningen av den begränsade tillgången på lastbilsringar, värt allt beaktande och måste ur den synpunkten av nämnden livligt tillstyrkas. Nämnden kan dock icke underlåta framhålla, att det framlagda förslaget om att för ändamålet ställa lånemedel till förfogande visserligen underlättar en övergång till användning av personvagnsdäck men på intet vis löser det i samband därmed uppkommande ekonomiska problemet. Trafikkommissionen har ansett sig kunna garantera oljetilldelning för dessa lastbilar, som utrustas med personbilsringar, till och med den 1 oktober 1944 eller för en tidsperiod från färdigställandet av cirka 1½ år. Därest det ej låte sig göra att väsentligt nedbringa kostnaden för inköp och montage av dylik boggianordning, vilken nu beräknas till omkring 3 000 kronor, och denna kostnad skall amorteras under angiven garantitid, skulle detta avsevärt förändra kalkylen för gällande maximitaxa för lastbilar. Enligt uppgift ha lasttrafikbilägarna för avsikt att på denna grund begära ett visst tillägg per timme. En dylik förändring av lastbilstaxan skulle, om den bleve nödvändig, få ganska vittgående konsekvenser och kan direkt påverka prissättningen å ett flertal varor. För exempelvis den viktiga bränslevedförsörjningen torde visserligen personbilsboggier svårligen kunna komma till användning men väl släpvagnar, utrustade med personbilsringar, vilka ju beräknas draga en kostnad av 3 500 kronor. Nämnden måste därför på det kraftigaste understryka nödvändigheten av att i samband med lösningen av detta transportproblem även söka ordna den ekonomiska sidan av saken.

Inom nämnden ha förhandlingar upptagits i avsikt att söka nedbringa kostnaden för ifrågavarande boggianordning. Detsamma gäller om kostnaden för personbilsgummit, där man genom clearingförfarande vill söka ernå en utjämning. Överläggningar angående åtgärder i sådant syfte ha förts mellan nämnden, trafikkommissionen och industrikommissionen. En avsevärd kostnadsökning kan dock icke undvikas, även om dessa förhandlingar och överläggningar ge resultat i kostnadssänkande riktning. Huruvida en taxeökning kan komma att visa sig ofrånkomlig på grund av denna kostnadsökning, kan nämnden för närvarande icke med säkerhet bedöma. Då det av trafikkommissionen framlagda förslaget om beredande av vissa lånemöjligheter i varje fall kommer att minska belastningen på lastbilägarna och därmed minska behovet av taxehöjning, tillstyrkes detsamma.

Statens industrikommission har i sitt utlåtande inledningsvis erinrat om vad kommissionen anfört i sitt yttrande över det av trafikkommissionens sakkunniga framlagda betänkandet och i anslutning därtill påpekat, att ombyggnad av lastbilar icke kommit till stånd i den utsträckning, som avsetts vid tiden för betänkandets avgivande, vilket närmast hade sin grund i att ombyggnadskostnaderna visat sig uppgå till dubbelt så stort belopp som man räknat med. Försörjningsläget beträffande lastbilsringar hade nu blivit så beträngt, att ombyggnad oundgängligen måste företagas av ett betydligt större antal lastbilar än 6 000, därest lastbilstrafiken skulle kunna upprätthållas i önskvärd utsträckning, och att därför även lastbilar i yrkesmässig trafik måste komma i fråga för ombyggnad. Det av kommissionen tidigare anförda skälet mot att sistnämnda bilar skulle ombyggas, nämligen att de ofta utförde transporter under besvärliga vägförhållanden, ägde icke längre giltighet sedan lastbilar försedda med personbilsboggi vid företagna prov visat sig väl kunna utföra transporter även å mycket dåliga vägar. Enär ägarna av lastbilar i yrkesmässig trafik enligt kommissionens mening i stor utsträckning torde sakna ekonomiska möjligheter att själva låta bygga om sina fordon men sådan ombyggnad på alla sätt borde underlättas, har kommissionen tillstyrkt förslaget om statslån för ombyggnad av lastbilar.

Jämväl *statens livsmedelskommission* har tillstyrkt förslaget. I detta hänseende har kommissionen anfört huvudsakligen följande:

Enligt vad livsmedelskommissionen har sig bekant kommer trafikkommissionen att förelägga så gott som samtliga innehavare av lastbilar att, vid äventyr av trafiktillståndets indragning, före den 1 april 1943 installera personbilsboggi (eller släpvagn) på bilarna. I vad angår sådana bilar, som komma till användning för livsmedelstransporter, är det ur försörjningsynpunkt mycket angeläget, att dessa förelägganden i största utsträckning efterkommas så att något avbrott i intransporterna icke behöver befaras. Med hänsyn till de relativt höga kostnaderna för inköp av boggi är det emellertid sannolikt, att bilägarna i många fall skola vara ovilliga att verkställa en ombyggnad. Erfarenheten från den gångna tiden har ju också visat, att den av trafikkommissionen avsedda omställningen hittills försiggått i mycket långsam takt. Såsom trafikkommissionen framhållit, torde härtill ha medverkat svårigheten för åtskilliga bilägare att anskaffa erforderliga medel för inköp av boggi. Det har för livsmedelskommissionen upplysts, att många av de bilägare som verkställa transporter på livsmedelsområdet befinna sig i små ekonomiska omständigheter och ofta kämpa med ekonomiska svårigheter av olika slag. Det synes därför synnerligen önskvärt, att från statsmakternas sida stödåtgärder vidtagas i syfte att förhindra att lastbilsinnehavarna i någon större utsträckning ställa in sina bilar i stället för att bygga om dem i enlighet med trafikkommissionens föreläggande.

I sitt utlåtande över trafikkommissionens framställning har *statens bränslekommission* inledningsvis framhållit, att verksamma åtgärder måste

vidtagas för en rationell hushållning med våra knappa tillgångar på bilgummi och att en betydelsefull åtgärd därvidlag är att utnyttja personbilsringar för vissa lastbilstransporter. Kommissionen har därefter var för sig behandlat de båda utvägar som i sådant avseende stå till buds, nämligen att förse lastbilarna med boggianordningar för personbilsringar och att använda lastbil jämte släpvagn, försedd med dylika ringar.

Boggianordningen har av bränslekommissionen betecknats såsom en av kristiden föranledd nödfallsåtgärd, som är till fördel ur den synpunkten, att den medger utnyttjande av personbilsringar å samtliga lastbilar, men som å andra sidan är förenad med så stora olägenheter, att den icke torde komma att bibehållas då normala tider åter inträda. Bland olägenheterna har kommissionen påpekat de höga anskaffningskostnaderna samt ytterligare framhållit, att boggiförsedda bilar icke lämpa sig för trafik å dåliga vägar, enär ojämnheter i vägbanan åstadkomma alltför stora påkänningar på den dragande boggiaxeln, varjämte ett onormalt gummislitage uppstår. Vidare torde vid färd å smala vägar uppkomma svårigheter med manövreringen, särskilt vid vändning. Kommissionen har funnit boggibilar som regel icke vara lämpliga för bränsletransporter. Med hänsyn till angelägenheten av att förbrukningen av lastbilsringar under nuvarande krisläge nedbringas har bränslekommissionen emellertid, oaktat de påtalade olägenheterna med boggisystemet, tillstyrkt trafikkommissionens förslag om beviljande av lån för ombyggnad av lastbilar till detta system.

Beträffande frågan om beviljande av lån för inköp av släpvagnar med personbilsringar har bränslekommissionen framhållit att, om boggianordningar kunde betecknas såsom en kristidsprodukt, detta däremot icke kunde sägas om släpvagnarna. Dessa erbjöde fördelar, vilka icke vore speciellt betingade av rådande krisläge, och torde därför även efter kriget komma att finnas lämpliga ur ekonomisk synpunkt. Sedan Kungl. Maj:t anvisat medel för ändamålet hade kommissionen företagit provning och demonstration av släpvagnar vid bränsletransporter, varvid släpvagnarnas lämplighet för detta ändamål bekräftats. I samband med proven hade kommissionen under samverkan med bränslekontoren bedrivit upplysnings- och propagandaverksamhet för användning av släpfordon, bland annat genom artiklar i ortspressen. Intresset för anskaffande av släpfordon hade stimulerats genom de sålunda vidtagna åtgärderna och ett flertal företag, huvudsakligen sådana som utförde transporter för egen räkning, hade inköpt släpvagnar. Det hade emellertid visat sig, att innehavare av trafikstillstånd dragit sig för att anskaffa släpvagnar. Rörande orsaken härtill har kommissionen anfört följande:

Enligt vad kommissionen inhämtat är det ej betänkligheter i fråga om släpvagnarnas tekniska lämplighet — denna har tvärtom vitsordats — som orsakat trafikbilägarnas obenägenhet utan denna torde ha annan grund. Sålunda måste den trafikutövare, som vill insätta en släpvagn, underkasta sig

det i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik föreskrivna omständliga ansökningsförfarandet. Då det gäller insättande av släpvagn för vissa bränsleprodukter skall visserligen ansökningen, därest den avser vagnens användande under en tid av högst sex månader, behandlas mera summariskt enligt beslut av Kungl. Maj:t den 14 augusti 1942. Ovissheten om huruvida ett dylikt tillstånd efter utgången av de sex månaderna kan förnyas och den omständigheten att tillståndet endast gäller bränsletransporter, vilka vid normala förhållandens inträde kanske icke kunna påräknas, har emellertid gjort att trafikutövarna ansett det vanskligt att anskaffa släpvagn.

Bränslekommissionen har i anslutning härtill erinrat om en av trafikkommissionen hos Kungl. Maj:t gjord framställning bland annat om rätt för innehavare av yrkesmässig beställningstrafik att utan ansökan för en tid av tre år i trafiken insätta släpfordon för godsbefordran. En dylik åtgärd skulle säkerligen verksamt bidra till ökad anskaffning av släpvagnar.

Förslaget om beviljande av lån för anskaffande av släpvagnar har tillstyrkts av bränslekommissionen, som i detta avseende anfört följande:

Ytterligare åtgärder för stimulerande av anskaffningen av släpvagnar torde emellertid vara erforderliga. Många lastbilägare torde ha svårighet att finansiera inköpet av släpvagn. Särskilt torde härvidlag böra beaktas att de tidigare fått vidkännas kostnader för montering av gengasaggregat. Med hänsyn härtill synes det välbetänkt, att lånemöjligheter beredas dem. Sådana möjligheter synas ur de synpunkter, bränslekommissionen har att företräda, böra stå till buds icke blott i de fall, då släpvagnen är avsedd att ersätta en lastbil och sålunda frigör lastbilsgummi, utan även i de fall, då anskaffandet av en släpvagn befinnes påkallat för att höja lastkapaciteten hos den för bränsletransporter förefintliga vagnparken.

I anslutning härtill vill jag nämna, att ingenjören R. S. Forsstedt inkommit med en skrift i ämnet, däri han föreslår att lån må kunna lämnas även för anskaffning av s. k. påhängsvagnar, försedda med personbilsringar.

Vårt lands försörjningsläge beträffande gummiprodukter har på grund av den avbrutna importen av rågummi blivit alltmera kritiskt. Viss import av ersättningsgummi, s. k. buna, har emellertid kommit till stånd. Även om denna import, vilken endast skett i begränsad omfattning, har medfört någon förbättring i läget, äro utsikterna att nödortfigt kunna tillgodose behovet av olika gummiprodukter mycket ovissa. Lägets allvar framträder särskilt i fråga om försörjningen med bilgummi av grövre dimensioner. Med tanke på vikten för hela vårt näringsliv av att godsbiltrafiken i görligaste mån uppehålls framstår det därför såsom synnerligen angeläget att alla tillgångar, som kunna uppdrivas för att tillgodose detta ändamål, tagas i anspråk. Inom landet finnas betydande mängder personbilsgummi, vilket icke för närvarande kommer till användning. Ett ianspråktagande av denna gummitillgång för lastbilstrafiken skulle innebära, att densamma skulle kunna hållas i gång betydligt längre än som skulle bliva möjligt om endast

*Departements-
chefen.*

de befintliga tillgångarna på lastbilsgummi utnyttjades. De trafikreglerande myndigheterna ha sedan länge haft sin uppmärksamhet riktad på dessa förhållanden, och sedan man under nästföregående år funnit, att det ur teknisk synpunkt är möjligt att ombygga vissa typer av lastautomobiler för användning med personbilsgummi genom att förse desamma med boggianordning, ha föreskrifter meddelats, som syfta till att förmå enskilda företagare att verkställa sådan ombyggnad. Sålunda ha vissa lättnader genomförts i beskattningen av lastautomobiler som ombyggts samt garanti utfästs för tilldelning av smörjolja för vissa längre perioder för dylika lastautomobiler.

De vidtagna åtgärderna ha emellertid icke medfört ombyggnad av lastautomobiler i sådan omfattning som man önskat. Till stor del torde detta, såsom trafikkommissionen framhållit, ha sin grund i att vederbörande bilägare, som i många fall åsamkat sig stora kostnader för fordonets anordnande för gengasdrift, icke kunnat anskaffa erforderliga medel för ombyggnaden till användning med personbilsgummi eller för anskaffning av släpvagnar med personbilsringar. Med hänsyn till det aktuella försörjningsläget beträffande lastbilsgummi är en övergång till personbilsgummi i snabbare takt än hittills nödvändig. Då man knappast har anledning att vänta, att de önskade resultaten kunna uppnås enbart med de åtgärder som hittills vidtagits för att främja ett ökat användande av personbilsringar, synes statens medverkan för vinnande av dessa syften böra vidgas att omfatta även ekonomiskt stöd åt bilägarna. I likhet med myndigheterna förordar jag, att fordonsägarna skola erhålla möjlighet att få lån på fördelaktiga villkor för omställning av lastbil för användning med personbilsgummi eller för anskaffande av släpvagn med personbilsringar. I den mån tekniska möjligheter föreligga för användning av s. k. påhängsvagnar, böra lån stå till buds även för anskaffande av sådana. Hinder bör ej föreligga mot att, där synnerliga skäl föreligga, lån meddelas även sådana fordonsägare som redan genomfört anordningar av här angivet slag.

Av den förut lämnade redogörelsen framgår, att avsevärda medelstillgångar å den tidigare inrättade lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift för närvarande äro tillgängliga. Några större anspråk å medel för utlämnande av lån till inköp av gengasaggregat torde, såsom kommerskollegium framhållit, numera icke vara att vänta. Behovet av medel för lån till inköp av personbilsboggis eller släpvagnar, vilket icke för närvarande torde kunna närmare angivas, synes kunna tillgodoses av de å gasgeneratorlånefonden tillgängliga och inflytande beloppen. Jag vill därför tillstyrka, att denna fond må användas för detta ändamål.

De villkor och bestämmelser som gälla för lån för inköp av gasgeneratorer för motordrift torde i stort sett kunna tillämpas även för de här ifrågasatta lånen för inköp av personbilsboggis och släpvagnar. Således synas lånebeloppen icke böra utgå med högre belopp än 80 procent av kostnaden för anskaffande och montering av erforderlig utrustning. Med hänsyn till att kostnaderna för anskaffning av personbilsboggi eller släp-

vagn variera inom ganska vida gränser synes det emellertid få ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma, huruvida någon viss summa skall fastställas som översta gräns för lånebeloppet. Ehuru det av kommerskollegium berörda förslaget om att förkorta återbetalningstiden otvivelaktigt ur statens synpunkter skulle innebära vissa fördelar, torde dock de hittillsvarande reglerna för återbetalning av lån ur fonden alltför böra gälla, enär den ekonomiska belastningen å låntagarna eljest torde bliva alltför betungande och därigenom motverka syftet med låneverksamheten. Den modifikationen synes dock böra genomföras, att den amorteringsfria tiden inskränkes, förslagsvis till tre månader. Jämväl i övrigt torde Kungl. Maj:t böra äga befogenhet att vidtaga erforderliga ändringar i lånevillkoren.

I anslutning härtill vill jag icke underlåta att i likhet med priskontrollnämnden påpeka, att här ifrågavarande ombyggnader kunna komma att få ofördelaktiga verkningar i prishänseende. Jag vill därför understryka vikten av att kostnaderna i förevarande hänseende såvitt möjligt hållas nere. Särskilda åtgärder i detta syfte äro under övertvägande. Redan nu synes man kunna utgå från att kostnaderna komma att hålla sig avsevärt lägre än tidigare angivits. Tager man dessutom hänsyn till värdet av de lastbilsringar, fordonsägaren kan tillgodoräkna sig, reduceras ytterligare fordonsägarens utlägg.

Även om kostnaderna för ombyggnad av lastbilar eller anskaffning av släpvagnar kunna väntas bliva minskade, utgöra dessa kostnader dock själfallet för varje företagare en ekonomisk belastning, som drabbar mer eller mindre hårt, beroende på den betydelse utförandet av transporter har för företagaren. Enklast synes lättnad härutinnan kunna beredas fordonsägarna genom att Kungl. Maj:t erhåller möjlighet att efterskänka någon del av beviljat lån. Man torde i detta hänseende böra göra skillnad mellan företagare som utnyttja sina fordon för körslor i icke yrkesmässig trafik, exempelvis olika industrier, och företagare, vilkas huvudsakliga uppgift är att för andras räkning utföra transporter i yrkesmässig trafik. I fråga om den förra kategorien torde man med fog kunna göra gällande, att något efterskänkande av lån av här avsedd art i regel icke är erforderligt. Omställningskostnaderna måste i dessa fall betraktas såsom en del av kostnaderna för företagets drift i allmänhet. Hänsyn till omställningskostnaderna såsom kostnadsförhöjande faktor bör således tagas endast i samband med eventuellt förekommande prövning av företagets kostnadskalkyler i allmänhet. Därest synnerliga skäl föreligga — transportkostnaderna utgöra en osedvanligt hög andel av driftkostnaderna i gemen, ömmande omständigheter eller andra därmed jämförliga förhållanden — bör eftergift med återbetalningen av lån dock kunna ifrågakomma. Beträffande de fordonsägare som bedriva yrkesmässig lastautomobiltrafik ligger saken annorlunda till. I sådana fall måste kostnaden för ombyggnad till boggianordning eller anskaffande av släpvagn helt bestridas av förtjänster av trafikutövningen, och svårigheter måste ofta antagas uppstå för amortering av lånen inom avsedd tid. I dylika fall synes

det därför skäligt att ett efterskänkande av viss del av lånet kan medgivas. Jag förordar således, att efterskänkande till viss del av lån, som beviljats för ombyggnad av lastbil till boggianordning eller anskaffande av släpvagn, må, där så prövas skäligt, äga rum för ägare av fordon, som utnyttjas i yrkesmässig trafik, samt för ägare av annan lastbil, därest synnerliga skäl föreligga därtill. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela erforderliga föreskrifter för genomförande av här förordade åtgärder.

Efterskänkandet synes lämpligen böra verkställas så att, i samband med lånets utbetalande, fordonsägaren på vissa villkor friskrives från betalnings-skyldighet för viss del av lånet. Denna del torde böra ställas i relation till lånebeloppets storlek och icke i något fall få överstiga 750 kronor. Såsom ett oeftergivligt villkor för att efterskänkande skall äga rum synes böra fordras, att den ombyggda bilen eller nyanskaffade släpvagnen hålles i trafik intill dess lånet — med avdrag för belopp som skänkts efter — blivit återbetalt eller, om lånet återbetalas före utgången av fastställd amorteringstid, intill dess denna tid förflutit. Därest bilen eller släpvagnen på grund av omständighet, varöfver fordonsägaren icke kan råda, icke längre kan hållas i gång, bör dock det villkorligt efterskänkta beloppet ej återkrävas. I dylika fall bör Kungl. Maj:t dessutom äga befogenhet att, därest ömmande omständigheter föreligga, efterskänka vad som vid tiden för fordonets tagande ur trafik kan återstå oguldet å lånet.

I händelse av bifall till här förordade riktlinjer för efterskänkande av lån av ifrågavarande slag, kommer statsverket att åsamkas utgifter av icke obetydlig storlek. Att med något större mått av säkerhet nu beräkna storleken av statsverkets kostnader är givetvis icke möjligt. Från industrikommissionens sida har framställts önskemål om att ytterligare omkring 6 000 last-automobiler böra omställas. Huru omställningen kommer att fördela sig på bilar i icke yrkesmässig och yrkesmässig trafik kan icke med bestämdhet angivas. Utgår man från att omkring 3 000 fordonsägare komma att få viss del av lånen efterskänkta, skulle kostnaderna på grund av efterskänkta lån kunna approximativt beräknas till i runt tal 2,25 miljoner kronor. Sedan det visat sig till vilket belopp låneefterskänkanden kommit att ske, torde Kungl. Maj:t framdeles få framlägga förslag om täckande av den härigenom uppkomna förlusten för statsverket.

Såsom kommerskollegium påpekat är det sannolikt, att kollegium, åtminstone under någon kortare tid, blir i behov av ökade arbetskrafter för att kunna fullgöra de uppgifter som handhavandet av den nya låneverksamheten kan komma att medföra för kollegium. Medel för bestridande av kostnaderna härför torde få utgå från det under tionde huvudtiteln uppförda förslagsanslaget Kommerskollegium: Särskilda kostnader för handläggning av vissa låneärenden.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva

dels att ur lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift må enligt det anförda utlämnas lån för ombyggnad av lastautomobiler för bruk med personbilsringar samt för anskaffande av släpvagnar med sådana ringar,

dels ock att efterskänkande av sådana lån må äga rum i enlighet med av mig i det föregående angivna riktlinjer.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Gustaf Lindholm.
