

Nr 48.

Ankom till riksdagens kansli den 19 mars 1943 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående lån för ombyggnad av lastautomobiler för bruk med personbilsringar m. m. jämte en i ämnet väckt motion.

(2:a avd.)

I propositionen nr 75 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över folkhushållningsärenden för den 5 februari 1943, föreslagit riksdagen medgiva *dels* att ur lånefonden för gasgeneratorer för motordrift må i enlighet med vad chefen för folkhushållningsdepartementet anfört 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 departementschefen angivna riktlinjer.

I anledning av Kungl. Maj:ts ifrågavarande förslag har i en inom andra kammaren av herr *K. E. Hansson* i Skediga väckt motion (II: 302) hemställts, att riksdagen måtte besluta, att bidrag av statsmedel för ombyggnad av lastbilar till p-boggityp måtte beviljas med 60 % av ombyggnadskostnaderna samt att sålunda omställd lastbil befrias från bilskatt under den tid, som densamma i ombyggt skick användes i trafik.

Nämnda motion har hänvisats till bevillningsutskottet, i vad angår förslaget om viss befrielse från automobilskatt, och i övrigt till statsutskottet.

Beträffande landets försörjningsläge i fråga om bilgummi har *departementschefen* anfört följande.

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 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 lätnader genomförts i beskattningen av lastautomobiler som ombyggt 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.

Av trafikkommissionen tillkallade utredningsmän framhöllo i avgivet betänkande, vilket av kommissionen med eget utlåtande av den 16 mars 1942 överlämnades till Kungl. Maj:t, 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.

Nämnda utredning ledde till de av departementschefen berörda skattelättnaderna samt garantierna i fråga om smörjoljetilldelning.

I skrivelse den 27 januari 1943 har trafikkommissionen upptagit frågan om statlig låneverksamhet i syfte att underlätta ombyggnad av lastbilar för användning av personbilsringar och har därvid anfört följande.

Erfarenheten har nu visat, att fortgången av den avsedda omställningen ingalunda varit den önskade. Härvid torde även svårigheter ha spelat in för bilägarna 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—3 $\frac{1}{2}$ 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 anlitan av lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift.

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.

Kommerskollegium, som tillstyrkt trafikkommissionens förslag, har upp-lyst, att av de till lån ur gasgeneratorlånefonden hittills anvisade medlen, tillhoppa 21 700 000 kronor, den 1 januari 1943 funnes disponibelt ett belopp av i runt tal 11 430 000 kronor. För tillgodoseende av de av trafikkommissionen uttalade önskemålen beräknar 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 syntes dock ett så stort antal lån knappast behöva ifrågakomma.

Livsmedelskommissionen, som tillstyrkt ifrågavarande förslag, har anförst bland annat följande.

Enligt vad livsmedelskommissionen har sig bekant kommer trafikkommissionen att förelägga så gott som samtliga innehavare av lastbilar att, vid äventyr av trafikillståndets 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 försörjnings-synpunkt mycket angeläget, att dessa förelägganden i största utsträckning efterkommas så att något avbrott i intransporterna icke behöver befaras.

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.

Statens priskontrollnämnd har anfört bland annat följande.

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 1 $\frac{1}{2}$ 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 svårigen 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 kostnadsänkande riktning. Huruvida en taxeökning kan komma att visa sig ofrånkomlig på grund av denna kostnadsökning, kan nämnden för närvarande icke med säkerhet bedöma.

Departementschefen förordar, 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, borde lån stå till buds även för anskaffandet av sådana. Hinder borde ej föreligga mot att, där synnerliga skäl föreläge, lån meddelades även sådana fordonsägare som redan genomfört anordningar av här angivet slag. För låneverksamheten torde gasgeneratorlånefonden anlitas.

Vidare anför departementschefen följande.

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 släpvagn 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 allttjämt böra gälla, enär den ekonomiska belastningen å låntagarna eljest torde bliva alltför betungande och därigenom mot-

verka 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 överbägande. 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 bli 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 kostnads kalkyler 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 betalningsskyldighet 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, varöver 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 lastautomobiler 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.

Till stöd för det i *motionen II: 302* gjorda yrkandet om beviljande av statsbidrag till ombyggnadskostnaderna har anförts i huvudsak följande.

Utan vidare motiveringar torde det stå klart, att lastbilstrafikens upprätthållande är en mycket viktig faktor för näringslivet. Emellertid måste man i detta sammanhang ställa frågan, huruvida kostnaderna för den avsedda ombyggnaden rimligen böra läggas på den enskilde företagaren.

Kostnaden för ombyggnad av en lastbil till p-boggi torde röra sig omkring 3 000 kr. I propositionen har föredragande departementschefen uttalat, att lån av statsmedel bör utgå med högst 80 procent av ombyggnadskostnaderna, varjämte fordonsägaren under vissa villkor kan friskrivs från betalningsskyldigheten för ett belopp av högst 750 kr.

Då den ombyggnadsskyldighet, varom här är fråga, endast rör sig om en viss del av det lastbilsbestånd, som finnes inom landet, komma de bilägare, vilka erhållit förelägganden att omställa sina fordon, i en betydligt sämre ställning än de, som i fortsättningen få behålla sina vagnar i oförändrat skick. Då dessutom staten säkerligen inlöst en stor del av personbilsdäcken, i vilka ett icke obetydligt kapital ligger bundet, skulle detta kapital genom den föreslagna ombyggnadsskyldigheten kunna tagas i bruk, varjämte det inlösta ringbeståndet lösgöres samtidigt som dessa ringar komma i nyttigt bruk och förlängning av trafikmöjligheterna åstadkommes.

De villkor, som gälla för lån ur fonden för inköp av gengasgeneratorer, skulle enligt propositionen i stort sett följas även i fråga om de nu föreslagna lånen för ombyggnad till p-boggi. För låns erhållande skulle sålunda bl. a.

även ställas borgen. Det är givet, att lån, även utanför statens låneverksamhet, alltid kunna erhållas mot god borgen. Svårigheter att anskaffa borgen för här ifrågasvarande lån torde med hänsyn till ovissheten om de ombyggda lastbilarnas användbarhet och räntabilitet med all sannolikhet komma att uppstå. Härvidlag torde man även böra räkna med de förhållanden, som sammanhånga med ett återgående till 2-axlade vagnar, i vilket fall det i ombyggnaden nedlagda kapitalet i stort sett skulle vara förbrukat utan nytta.

Som ovan redan sagts, är det av mycket stor vikt, att trafiken upprätthålles på bästa möjliga sätt. Detta kan emellertid icke anses bli fallet, då en viss del av de lastbilägare, som erhållit förelägganden att omställa sina vagnar, för närvarande på sina lastbilar ha ringar, vilka genom vederbörandes försiktighet och omdöme äro brukbara under lång tid framåt, utan vidare nu åläggas ikläda sig en utgift på cirka 3 000 kr. och samtidigt bli handikappade i sin näringsutövning. Under sådana förhållanden måste den nu aktuella ombyggnadsskyldigheten läggas så, att det allmänna träder stödjande emellan, i all synnerhet som omställningen av fordonen skall tjäna ett gemensamt samhällsintresse.

Visserligen kan enligt propositionen ett efterskänkande av 750 kr. av lånesumman och under vissa betingelser även andra eftergifter äga rum, men ovissheten i fråga om lånebeloppets storlek och möjligheterna till skäliga avskrivningar av skulden kommer sannolikt att få den följden, att ett stort antal av de vagnar, som avses skola ombyggas, med hänsyn till de med ombyggnadskostnaderna och borgensskälen förknippade villkoren komma att tagas ur trafik.

Det är säkerligen av behovet påkallat, att fullt klara bestämmelser utfärdas av statsmakterna i denna fråga, så att de bilägare som verkställa ombyggnader med åtföljande kostnader och inkomstminskning säkert veta, vilka utgifter de ikläda sig och vilken hjälp de kunna erhålla av statsmakterna. Ett bidrag från statens sida av 60 % av ombyggnadskostnaderna och skattefrihet för den ombyggda lastbilen under den tid, som den användes i sådant skick, måste säkerligen anses vara en mera rättvis åtgärd i det läge, vari de lastbilägare kommit, som erhållit förelägganden att omställa sina fordon. Dessutom torde ombyggnadsskyldighet endast böra ifrågakomma för sådana lastbilar, vilka trafikera gator, permanentbelagda eller eljest goda vägar. För trafik å skogsvägar och smala landsvägar torde lastbilar, omställda med personbilsgummi, icke kunna användas, utan då blir trafiken å dessa vägar helt lamslagen.

I likhet med departementschefen finner utskottet det aktuella försörjningsläget beträffande lastbilsgummi påfordra, att särskilda åtgärder från statens sida vidtagas för att genom beredande av ekonomiskt stöd åt lastbilägarna åstadkomma ett ökat användande av personbilsringar i godsbiltrafiken. Departementschefen har i sådant syfte förordat, att möjlighet beredes fordonsägarna att på fördelaktiga villkor erhålla lån för omställning av lastbil för användning av personbilsgummi genom att förse bilen med boggianordning eller för anskaffande av släpvagn med personbilsringar. Lån böra även stå till buds för anskaffande av s. k. påhängsvagnar, varjämte hinder enligt departementschefens mening icke bör föreligga mot

Utskottet.

att i vissa fall meddela lån även åt sådana fordonsägare, som redan genomfört anordningar av sålunda angivet slag. Behovet av medel för lån till inköp av personbilsboggis eller släpvagnar föreslås tillgodosett av de å lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift tillgängliga och inflytande beloppen. Utskottet har icke något att erinra mot att lån av ifrågasvarande slag utlämnas och att nämnda fond anlitas för ändamålet.

Vad beträffar lånevillkoren har departementschefen framhållit, att de villkor och bestämmelser, som gällde för lån för inköp av gasgeneratorer för motordrift i stort sett även syntes kunna tillämpas för de nu ifrågasatta lånen. Det borde emellertid ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma, huruvida någon viss summa skulle fastställas som översta gräns för lånebeloppet. Beträffande återbetalningstiden har departementschefen förordat, att de hittillsvarande reglerna för återbetalning av lån från fonden alltjämt skulle gälla, dock med den modifikation att den amorteringsfria tiden skulle inskränkas till förslagsvis tre månader. Kungl. Maj:t skulle emellertid i allmänhet få äga befogenhet att vidtaga erforderliga ändringar i lånevillkoren. Till vad departementschefen i förevarande avseende förordat kan utskottet giva sin anslutning.

Departementschefen har vidare framhållit, att kostnaderna för ifrågasvarande ombyggnad av lastbilar och anskaffning av släpvagnar självfallet komme att för varje företagare utgöra en ekonomisk belastning, som drabbade mer eller mindre hårt, beroende på den betydelse utförandet av transporter hade för företagaren. En lättnad härutinnan syntes emellertid kunna beredas fordonsägarna genom att Kungl. Maj:t erhöle möjlighet att efterskänka någon del av beviljat lån, vilken eftergift skulle, där så prövades skäligt, komma i fråga beträffande de fordonsägare, som bedreve yrkesmässig lastautomobiltrafik, ävensom för ägare av annan lastbil, därest synnerliga skäl därtill förelåge. I sådant avseende har departementschefen förordat, att efterskänkandet skulle verkställas så att, i samband med lånets utbetalande, fordonsägaren på vissa villkor skulle friskrivs från betalningsskyldighet för viss del av lånet, vilken del skulle ställas i relation till lånebeloppets storlek och icke i något fall få överstiga 750 kronor. Såsom ett oeftergivligt villkor för efterskänkandet borde fordras, att den ombyggda bilen eller nyanskaffade släpvagnen hölles i trafik intill dess lånet — med avdrag för efterskänt belopp — blivit återbetalt eller, om lånet återbetalts före amorteringstidens utgång, intill dess denna tid förflutit. Om bilen eller släpvagnen på grund av omständigheter, varöver fordonsägaren icke kunde råda, icke längre kunde hållas i gång, borde dock enligt departementschefens mening det villkorligt efterskänkta beloppet ej återkrävas. I dylika fall borde Kungl. Maj:t dessutom äga befogenhet att, därest ömmande omständigheter förelåge, efterskänka vad som vid tiden för fordonets tagande ur trafik kunde återstå oguldet av lånet. Utskottet delar departementschefens uppfattning, att möjlighet bör föreligga att efter-

skänka någon del av beviljat lån. Emot de av departementschefen angivna reglerna härför har utskottet icke funnit annat att invända än att Kungl. Maj:ts befogenhet att efterskänka ogulden del av lånet enligt utskottets mening torde böra vidgas till att omfatta även fall, då bilen eller släpvagnen hålles i trafik men sådana ömmande omständigheter föreligga, att ett efterskänkande ur olika synpunkter kan finnas skäligt.

Av den ståndpunkt, utskottet sålunda intagit, följer, att utskottet i likhet med departementschefen är av den uppfattningen, att statens medverkan bör ske i form av lån och icke i form av ett direkt bidrag såsom i motionen II: 302 påyrkats. Utskottet får vidare i anledning av vad i motionen anförts framhålla, att enligt vad utskottet under hand inhämtat från folkhushållningsdepartementet inköp och montage av ifrågavarande boggianordning torde komma att hålla sig icke oväsentligt under det ursprungligen beräknade beloppet av 3 000 kronor. Med hänsyn härtill och på grund av den vidgade befogenhet till efterskänkande av oguldet lån, som utskottet förordat, anser utskottet sig icke böra tillstyrka bifall till det i förevarande motion — såvitt nu är ifråga — framställda yrkandet.

Vad departementschefen i övrigt anført och föreslagit har icke givit utskottet anledning till erinran eller uttalande.

Under återopande av vad utskottet sålunda anført får utskottet hemställa,

att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionen II: 302, såvitt nu är ifråga, medgiva

a) att ur lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift må i enlighet med vad departementschefen i statsrådsprotokollet över folkhushållningsärenden för den 5 februari 1943 anført utlämnas lån för ombyggnad av last-automobiler för bruk med personbilsringar samt för anskaffande av släpvagnar med sådana ringar;

b) att efterskänkande av sådana lån må äga rum i enlighet med av utskottet i det föregående angivna riktlinjer.

Stockholm den 19 mars 1943.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 46.

Reservationer:

1) av herrar *Gränebo, Äqvist, Hansson* i Rubbestad, *Staxäng* och *Barnekow*, vilka ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hava följande lydelse:

»Utskottet finner i likhet med departementschefen det aktuella försörjningsläget beträffande lastbilsgummi påfordra, att särskilda åtgärder från statens sida vidtagas för att bereda ekonomiskt stöd åt lastbilsägare, som nödgas använda personbilsringar i godsbiltrafiken. Departementschefen har i sådant syfte förordnat, att möjlighet beredes fordonsägarna att på vissa villkor erhålla lån för omställning av lastbil för användning av personbilsgummi genom att förse bilen med boggianordning eller för anskaffande av släpvagn med personbilsringar. Lån böra även stå till buds för anskaffande av s. k. påhängsvagnar, varjämte hinder enligt departementschefens mening icke bör föreligga mot att i vissa fall meddela lån även åt sådana fordonsägare, som redan genomfört anordningar av sålunda angivet slag. Behovet av medel för lån till inköp av personbilsboggis eller släpvagnar föreslås tillgodosett av de å lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift tillgängliga och inflytande beloppen. Utskottet har icke något att erinra mot att lån av ifrågavarande slag utlämnas och att nämnda fond anlitas för ändamålet.

Vad beträffar — — — sin anslutning.

Departementschefen har — — — oguldet av lånet. Utskottet delar departementschefens uppfattning, att möjlighet bör föreligga att efterskänka viss del av beviljat lån.

I motionen II: 302 har yrkats, att statens medverkan bör ske i form av direkt bidrag med 60 procent av ombyggnadskostnaden. Utskottet finner de utgifter, vilka åsamkas lastbilsägarna genom denna omställning av bilarna, ganska betungande och anser för sin del det av departementschefen angivna högsta beloppet för avskrivning väl lågt. En ökning av detta avskrivningsbelopp till högst 60 procent av omställningskostnaden synes utskottet befogad, särskilt med hänsyn till vad statens priskontrollnämnd anfört. Utskottet biträder fördenskull på så sätt motionen i förevarande hänseende. Vad i övrigt, såvitt nu är ifråga, anföres i motionen, har utskottet icke kunnat giva sin anslutning.

Vad departementschefen — — — eller uttalande.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen II: 302, såvitt nu är ifråga, medgiva

a) att ur — — — sådana ringar;

b) att efterskänkande — — — angivna riktlinjer.»

2) av herr *Svensson* i Grönvik.