

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

945.

Andra kammaren.

Nr 37.

## Lördagen den 17 november.

Kl. 4 em.

### § 1.

Justerades protokollet för den 10 innevarande november.

### § 2.

Upplästes följande till kammaren inkomna läkarintyg:

Att riksdagsmannen Arvid Karlsson, Granebo, Vittsjö, på grund av luftrörskatarr med feber är i behov av tjänstledighet från och med den 12 november till och med den 24 november 1945 intygas härmed.

Bjärnum den 13 november 1945.

*J. Nilsson,*  
municipalläkare.

Kammaren beviljade herr Karlsson i Granebo ledighet från riksdagsgöromålen under 13 dagar från och med den 12 innevarande november.

### § 3.

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

nr 380 med förslag till viss ändring av övergångsbestämmelserna till folkskolans tjänstepensionsreglemente; och

nr 381, angående åtgärder för ökad utbildning av tandläkare m. m.

Dessa propositioner bordlades.

### § 4.

Föredrogos var efter annan följande Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid

till bevillningsutskottet propositionerna:

nr 376, med förslag till förordning med särskilda bestämmelser angående inventering av varulager i samband med krigskonjunkturbeskattningsens avveckling; och

nr 377, med förslag till lag om ändrad lydelse av punkt 1 av anvisningarna till 41 § kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370); samt

till statsutskottet propositionerna:

nr 378, angående särskild utbildning av folkskollärare; och

nr 379, angående hemvärnets rekrytering, tjänstgöringsskyldighet och ekonomiska förmåner.

### § 5.

Föredrogos den av herr *Hedlund* i Rådöms vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation

*Andra kammarens protokoll 1945. Nr 37.*

till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, angående åtgärder till förbättrande av kommunikationerna för de i sådant avseende sämst lottade bygderna.

Kammaren biföll denna anhållan.

### § 6.

Föredrogs den av herr *Hansson* i Skediga vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för folkhushållningsdepartementet, angående de statliga uttagen av fodersäd hos jordbrukarna.

Kammaren biföll denna anhållan.

### § 7.

*Interpellation.* Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Herr **Henriksson**, som yttrade: Herr talman! De svenska motormännen ha under hela kriget lojalt ställt sig statsmakternas krav i olika avseenden till efter rättelse, även om dessa krav i stor utsträckning med nödvändighet måst innebära betydande bördor och ofta personliga uppoffringar för dem. Man har därför inom motorfolkets led hoppats, att staten efter krigets slut i möjligaste mån skulle söka underlätta deras speciella svårigheter vid den omställning till normala förhållanden, som för närvarande pågår i samband med krigsregleringarnas successiva uppmjukning och avveckling inom motorismens område.

Med tillfredsställelse har hälsats det i dagarna meddelade budskapet om bensinens frigivande från den 25 innevarande månad. Vidare har med glädje noterats den ljusning på gummiförsörjningens område, som inköpet av de ca 27 500 amerikanska bildäcken från Frankrike väl måste medföra.

Likväl är allt icke som det borde vara. Ätminstone på en punkt synes den statliga förvaltningsapparaten icke vuxen sin uppgift i samband med omställningen till fredstrafik, nämligen den uppgift, som består i överblicken över och anpassningen efter det förändrade faktiska läget. Den nödvändiga samordningen av statens verksamhet på bilens område måste sägas vara eftersatt. En myndighet friger exempelvis bensinen och den privata handeln med bildäck, så att trafiken, om allt endast berodde på detta, skulle kunna komma i gång. På grund av att ett annat statligt organ ej i tid vidtagit erforderliga dispositioner bli lättnaderna i bensin- och gummiförsörjningen i stor utsträckning ställda på framtiden eller kunna i varje fall icke komma till uttryck förrän efter en avsevärd och betydelsefull tidrymd.

Det har nämligen visat sig, att de tjänstgörande bilbesiktningmännen antal icke på långt när är tillräckligt för att kunna tillfredsställa behovet av bilbesiktningar. För närvarande tager det ca 3 veckor innan till besiktning anmäld bil kan undergå förrättning, trots att de fungerande besiktningmännen arbeta för högtryck och göra allt för att påskynda arbetet i möjligaste mån.

Redan nu kan man sålunda tala om oefterrättliga förhållanden, men svårigheterna komma säkerligen att taga ännu större proportioner i samband med att bensinen helt frigives, om icke rättelse snabbt vidtages. I den s. k. beredskapsförteckningen torde för närvarande finnas upptagna ca 200 000 motorfordon, vilka måste besiktigas innan de kunna tagas i bruk. Det är ju att vänta, att en mycket stor del av denna fordonspark ånyo kommer att sättas i trafik. Hur skola myndigheterna kunna klara alla dessa besiktningar med det nuvarande antalet bilbesiktningmän så att fordonsägarna få sin omställning genomförd utan större dröjsmål? Här ha nu under en lång tid talats många och stora ord om »planering» m. m. Man hade därför med en viss rätt kunnat vänta, att

*Interpellation. (Forts.)*

även den statliga förvaltningsapparaten skulle ha planerat sin verksamhet så, att omställningen i vad avser de statliga organens beslut och åtgärder kunnat gå i möjligaste mån friktionsfritt. Det måste väl vara självklart, att en betydlig ökning av antalet bilbesiktningar kunde förutses i samband med lättnader på bensin- och gummiförsörjnings område. En privat företagare, som är mån om sin kundkrets och sitt eget anseende, skulle givetvis i samband med en väntad rusning inom sitt affärsområde omedelbart anställa större personal för att kunna tillfredsställa kundernas önskningar och behov. Man kan med skäl fråga sig, vad staten gör för sina kunder.

Med anledning av vad sålunda anförts hemställes om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framställa följande frågor:

Har herr statsrådet observerat det nuvarande ohållbara läget inom bilbesiktningens område?

Ämnar herr statsrådet snarast vidtaga sådana åtgärder, att allmänhetens berättigade krav på snabbare besiktningar kunna tillgodoses?

Denna anhållan bordlades.

## § 8.

Ordet lämnades på begäran till

*Interpellation.*

Herr **Johnsson** i Stockholm, som anförde: Herr talman! Det öppna kriget i Europa är slut. Dess egentliga tillskyndare äro slagna och borta. Efter sig ha de lämnat stora delar av vår världsdel i elände och ruiner. De folk, som mest lidit under våldsregimens onda ande, börja — med något undantag — på nytt kunna bygga upp vad som spolierats. I detta sitt återuppbyggnadsarbete bära naturligtvis dessa oförskyllt hemsökta folk och länder i första hand vara berättigade till stöd och hjälp från länder, som hava något att undvara.

Men eländet når helt naturligt, såsom alltid i krig, sina mest fasansfulla dimensioner i de besegrade folken. Det gamla ordet »ve de besegrade» har i vår tid såsom väl aldrig tillförne gått i uppfyllelse. Segrarmakterna ha fått en uppgift sig förelagd, som i omfång och svårighetsgrad knappast understiger någon av dem som själva krigföringen medförde, nämligen att utreda de besegrades konkursbo och bringa de fullständigt kaotiska förhållandena under ordning och kontroll. Det tillkommer icke utomstående att därvid fälla några domar eller omdömen om huru denna uppgift löses, i varje fall icke så länge tillförlitliga uppgifter därom icke i alla avseenden äro tillgängliga.

Så mycket framgår emellertid av de underrättelser som nå oss, att eländet bland Tysklands folk trotsar all beskrivning och att en katastrof av oanade mått står för dörren. Särskilt hotade äro barnen, som genom hunger och umbäranden antingen duka under eller bliva skadade för livet.

Hittills har vårt land varit utestängt från möjlighet till humanitär insats bland Tysklands lidande människor. Vi kunna förstå de motiv, som ligga bakom en sådan ordning. Alla människor med en kristen och sant humanistisk livsinställning börja dock känna oro inför läget. Den kristna människokärleken kan genom sin väsensart icke fördraga, att gränser spärras för dess vilja till tjänst, där människor lida nöd. Den är angelägen att bringa hjälp även till den som fallit offer för egna uppsåtliga synder. Men mest angelägen är den att hjälpa dem som oskyldigt få lida, och dit måste framför allt barnen i alla länder få räknas, oavsett vilka brott de vuxna gjort sig skyldiga till.

Vårt lands hjälpförmåga är ju i förhållande till världsnöden mycket begränsad. Man kunde också tycka att den borde förbehållas de nordiska broderfolken och de folk, som varit våldsregimens offer. Så kommer säkert också att

*Interpellation. (Forts.)*

i största utsträckning bli fallet. Men stora skaror av vårt folk önska dock att ingen skall vara utestängd från hjälp, där sådan är av nöden för att rädda livet. För det allmänna tillfrisknandet av hela vår världsdel och särskilt för att det till marken slagna tyska folket skall läras att tro på andra makter än vedergällningens och självhävdelsens är det nödvändigt, att kärlekens offermakt får fritt flyta in även över de gränserna och vi svenskar få hjälpa till att även där läka och bygga upp.

Med anledning därav anhåller jag om kammarens medgivande att till hans excellens ministern för utrikes ärendena få framställa följande frågor:

Har Ers Excellens närmare kännedom om segermakternas inställning till att svenska hjälpaktioner igångsättas för Tyskland, enkannerligen dess barn, och när sådana kunna väntas bli tillåtna?

Är Ers Excellens beredd att medverka till att sådant tillstånd gives med så liten tidsutdräkt som möjligt och helst inom den närmaste tiden?

Är Ers Excellens i stånd att lämna kammaren några meddelanden om redan utarbetade planer för sådant hjälparbete eller rekommendera vägar för statligt eller enskilt initiativ för snabb och effektiv hjälp?

Denna anhållan bordlades.

## § 9.

Till bordläggning anmäldes:

statsutskottets utlåtanden:

nr 268, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1945/46, i vad propositionen avser kommunikationsdepartementets verksamhetsområde;

nr 274, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förbättring av viss ubåtssäkerhetsmateriel;

nr 275, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ianspråktagande av lägerkassemedel för nybyggnad eller större ändringsarbete;

nr 276, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av kronan tillhörigt markområde i Ljungbyhed;

nr 277, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa frågor om befrielse från ersättningsskyldighet;

nr 278, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa statens järnvägar berörande markfrågor i Västerås;

nr 279, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fastighetsbyte i Falköping; och

nr 280, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av vissa under vattenfallsstyrelsens förvaltning stående fastigheter;

bankoutskottets utlåtanden:

nr 62, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående årligt understöd åt föreståndaren för svenska studenthemmet i Paris Lucien Maury;

nr 63, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående livräntor åt Hanna Jansson m. fl.; och

nr 64, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag till ändring i vissa delar av reglementet för riksgäldskontoret; samt

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 82, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1945/46, såvitt angår jordbruksärenden;

nr 83, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare statsunderstöd till Sörby invallningsföretag år 1937 i Västmanlands län; och

nr 84, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inköp för kronans räkning av viss mark inom Södra Vrams socken, Malmöhus län.

§ 10.

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

från statsutskottet:

nr 541, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1945/46, i vad propositionen avser handelsdepartementets verksamhetsområde; och

nr 542, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till propaganda för bättre deklarationsmoral jämte i ämnet väckt motion; samt

från bevillningsutskottet, nr 543, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fastställande av inrikes luftporto för vissa försändelser.

§ 11.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.13 em.

In fidem  
*Sune Norrman.*

## Tisdagen den 20 november.

Kl. 4 em.

### § 1.

Justerades protokollen för den 13 och den 14 innevarande november.

### § 2.

Upplästes följande till kammaren inkomna läkarintyg:

Härmed intygas, att riksdagsman *Torsten Henriksson* lider av blodpropssjukdom och är förhindrad att delta i riksdagsarbetet till den 28. 11. 1945.  
Stockholm den 20 november 1945.

*Nils Rahm,*  
leg. läkare.

Kammaren beviljade herr Henriksson ledighet från riksdagsgöromålen under 8 dagar från och med den 20 innevarande november.

### § 3.

Herr statsrådet *Mossberg* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 382, med förslag till utbyggnad och omläggning av uppborädsorganisationen.

Denna proposition bordlades.

### § 4.

Föredrogos var efter annan följande Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid

till bankoutskottet propositionen nr 380, med förslag till viss ändring av övergångsbestämmelserna till folkskolans tjänstepensionsreglemente; samt

till statsutskottet propositionen nr 381, angående åtgärder för ökad utbildning av tandläkare m. m.

### § 5.

Föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden nr 268 och 274—280, bankoutskottets utlåtanden nr 62—64 samt jordbruksutskottets utlåtanden nr 82—84.

### § 6.

Föredrogs den av herr *Henriksson* vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, angående åtgärder till åstadkommande av snabbare bilbesiktningar.

Kammaren biföll denna anhållan.

### § 7.

Föredrogs den av herr *Johnsson* i Stockholm vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation

tion till hans excellens herr ministern för utrikes ärendena, angående igångsättande av svenska hjälpkationer för Tysklands folk.

Kammaren biföll denna anhållan.

### § 8.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

*Interpellation.*

Herr **Pettersson** i Ersbacken, som yttrade: Herr talman! Nu pågående utskrivning av de kommunala debiteringslängderna sker med ledning av bl. a. 1945 års taxeringslängd å fastigheter. Vederbörande landskamrerare förklarar, att ingen omräkning skett å den inramade delen å deklarationerna under taxeringsarbetet, varför kommunalskatterna sålunda komma att beräknas efter ett högre taxeringsvärde och procentavdraget efter ett lägre värde å samma taxeringsenhet. Detta har väckt uppseende, och Landskommunernas förbunds centralbyrå meddelar t. ex. att dagliga förfrågningar inkomma från kommunalmän i hela riket, om förfaringssättet är rätt. I diskussioner man och man emellan står den ena uppgiften mot den andra, och ovissheten ser ut att bli endast större.

Om man utgår ifrån att debiteringen å inkomstskatt avser 1944 års inkomst och fastighetsskatten kommer från 1945 års fastighetstaxeringslängd, så synes det i alla händelser vara egendomligt att avdragen och debiteringen ej avse samma år. Vid en höjning av taxeringsvärdena å fastigheter, som nu ägt rum i vissa fall upp till 70 å 80 %, kommer en avsevärd förskjutning att inträffa och vålla dubbelbeskattning. Landets fastighetsägare vilja i regel punktligt fullgöra sina skyldigheter till såväl stat som kommun, men det kan i den nu uppkomna situationen ifrågasättas, om icke dessa skattskyldiga anse sig dubbelbeskattade, vilket följaktligen kan inverka menligt på den i denna kammarre tidigare debatterade deklarationsmoralen.

Under hänvisning till ovanstående får jag härmed hemställa om andra kammarens medgivande att till statsrådet och chefen för finansdepartementet få framställa följande fråga:

Innebära bestämmelserna i taxeringsförordningen att vid nu pågående kommunala beskattning procentavdraget verkligen skall uträknas å det gamla och lägre taxeringsvärdet å fastigheter?

Denna anhållan bordlades.

### § 9.

Herr **Håstad** erhöll på begäran ordet och anförde: Herr talman! Sedan några *Interpellation.* dagar tillbaka har i åtskilliga tidningar offentlighet givits uppgiften att ett antal f. d. krigsdeltagare på axelmaktssidan — enligt vad det sagts omkring 2 700 personer — vilka på olika vägar kommit till Sverige efter eller i sammanhang med det europeiska vapenstillståndet i våras, inom den närmaste tiden skall utlämnas till Sovjetunionen. Vidare har det sagts, att den svenska regeringens ifrågavarande åtgärder stå i samband med en i somras med västmakterna och Sovjetunionen överenskommen allmän reglering av frågan av dessa hitflyktade krigsdeltagares återförande.

Ehuru dessa frågor lära ha varit före i utrikesnämnden saknar riksdagen i sin helhet kännedom om innebörden av dessa överenskommelser. Med hänsyn till dessa flyktingfrågors stora principiella vikt är det i hög grad önskligt att regeringen lämnar riksdagen — och därmed även offentligheten — en klagörande redogörelse. En sådan synes så mycket mera motiverad, som några folkrättsliga förpliktelser att till segrarmakterna utlämna ifrågavarande krigsdeltagare eller desertörer veterligen inte åvila vårt land.

*Interpellation.* (Forts.)

Det är inte regeringen obekant, att de förberedande åtgärderna för utlämnande av dessa flyktingkategorier väckt sällsynt stark oro bland många i de kretsar, dit kännedomen om regeringens planer nått. I den mån utlämnande avser regeljära officerare eller soldater, som med stöd av vederbörande nations lagstiftning tvångsvis insatts i de stridande styrkorna i kriget, borde dessa inte behöva befara annan behandling av de segrarmakter, till vilka de utlämnats, än som enligt internationella konventioner eller sedvänja kommer vanliga krigsfångar till del. Men i den mån bland härvarande internerade krigsdeltagare eller desertörer befinna sig personer, som av den stat, till vilken de utlämnats, kunna komma att betraktas som insurgenter eller landsförrädare, måste frågan bli en helt annan. Då måste den för Sverige traditionella uppfattningen, att politiska brott ej skola föranleda utlämning, träda i förgrunden. Det är känt, att bland ifrågavarande internerade flyktingar — utom tyskar uppges det bl. a. röra sig om polacker, tjecker, ungrare, rumäner och ett fåtal balter — finnas åtskilliga personer, som emot sin vilja eller till följd av hot tvångsmobiliserats och därigenom tvingats till deltagande i kriget på axelmakternas sida. Andra ha kanske enrollerat sig frivilligt, i tro att de därmed tjänade den undertryckta eller hotade nationella frihetens intresse. Bägge dessa fall torde enligt svenskt rättsmedvetande hänföras till de politiska rekvisit, för vilka antingen asylrätt brukar beviljas eller i annat fall utlämning icke kommit i fråga. Givetvis undantar jag härövan de personer, som ha krigsförbrytelser på sitt samvete.

Utan att före en eventuell klargörande redogörelse närmare ingå på denna utlämningsfråga tillåter jag mig rikta en vädjan till regeringen att innan utlämningar verkställas inte underlåta att företa en sådan individuell prövning att åtminstone de personer tills vidare få kvarstanna, vilkas krigsdeltagande kan betraktas som politiskt brott och vilka därför måste hysa den allvarligaste fruktan inför faran för utlämning.

Med hänvisning till vad jag här anfört anhåller jag om andra kammarens tillstånd att till hans excellens ministern för utrikes ärendena rikta följande frågor:

1. Är Ers Excellens i tillfälle att lämna kammaren en klarläggande redogörelse för innebörden av den med segrarmakterna träffade överenskommelsen om utlämning till dessa av de krigsdeltagare, som efter eller i sammanhang med vapenstilleståndet flytt till vårt land?

2. Vilka garantier erbjudas för att utlämnande icke sker av sådana bland dessa flyktingar, vilka genom tvång eller annorledes kommit att delta i kriget eller enrollerat sig i tro att därmed tjäna den nationella frihetens sak men vilkas krigsdeltagande av vederbörande segrarmakter kan komma att betraktas som landsförräderi eller annat liknande brott?

Denna anhållan bordlades.

## § 10.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.13 em.

In fidem  
Sune Norrman.



## Onsdagen den 21 november.

Kl. 11 fm.

### § 1.

Sedan numera statsrådet Vougt, vilken vid den 12 januari 1945 anställt val blivit av kammaren utsedd till ledamot att deltaga i talmansöverläggningarna, blivit på därom gjord hemställdan befriad från nämnda uppdrag, företogs efter honom val av en ledamot att deltaga i talmansöverläggningarna; och blev därtill utsedd:

herr *Fast* med 156 röster.

### § 2.

Justerades protokollsutdrag angående det i § 1 här ovan omnämnda valet.

### § 3.

Herr statsrådet *Erlander* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 383, angående statsbidrag till ryska institutet vid Stockholms högskola.

Denna proposition bordlades.

### § 4.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

*Svar på  
interpellation.*

Herr statsrådet *Sköld*, som anförde: Herr talman! I en med andra kammarens tillstånd till chefen för försvarsdepartementet framställd interpellation har herr Nilsson i Göingegården riktat erinringar mot sättet för försäljningen av försvarets övertaliga motorfordon. I interpellationen framhålles, att ersättningsarna för de motorfordon, som kronan under den förstärkta försvarsberedskapen med nyttjanderätt eller äganderätt tagit i anspråk, ofta bestämts mycket lågt. De yrkesutövare, som lidit intrång i sin verksamhet genom dessa kronans dispositioner, borde i första hand ha kommit i åtanke vid försäljning av kronans överflödiga bilar. I stället hade försäljningen skett genom en statlig försäljningsorganisation, som träffat avtal om försäljningen med Sveriges bilhandlare och Bilägarnas inköpscentral. Mot detta avtal framför interpellanten kritik samt framhåller avslutningsvis, att staten i detta fall bedriver affärer *suveränt befriad från de moralbegrepp efter vilka varje enskild affärsman måste handla om han är mån om sitt anseende och allmänhetens förtroende i framtiden*. Interpellanten har frågat följande:

Är statsrådet underkunnig om de påtalade missförhållanden, som vidlåda den nu pågående försäljningen av kronans övertaliga armébilarna?

Ämnar statsrådet snarast möjligt vidtaga sådana åtgärder att rättelse därutinnan sker vid de återstående försäljningarna?

Enligt Kungl. Maj:ts beslut ankommer det på mig att i statsrådet föredraga ärenden sammanhängande med beredskapens avveckling, alltså även ärenden om försäljning av fordon.

*Svar på interpellation. (Forts.)*

Till svar å interpellationen anför jag följande.

Ett mycket stort antal personbilar och lastbilar av olika slag har under den förstärkta försvarsberedskapen tagits i anspråk eller inköpts för krigsmaktens behov. Större delen av denna anskaffning skedde under de fjorton första beredskapsmånaderna. Enligt föreliggande uppgifter anskaffades under denna tid omkring 2 800 personbilar och 9 900 lastbilar till ett sammanlagt inköpspris av något över 6 miljoner kronor och till ett genomsnittspris av 3 719 kronor för personbil och 5 130 kronor för lastbil. Även efter denna tid skedde en betydande anskaffning delvis genom inmönstring eller rekvisition, delvis genom upphandling.

Interpellanden har anfört, att den dagsersättning, som kronan betalat med ianspråktagande av motorfordon med nyttjanderätt, visat sig i många fall otillräcklig och att köpeskillingarna vid tvångsanskaffning av fordon med äganderätt ofta bestämts mycket lågt. Rörande denna fråga må först erinras därom, att förfarandet vid inmönstring och rekvisition reglerades vid beredskapens inträde, förutom av grundlagen, av ett tämligen omfattande författningskomplex som tillkommit med riksdagens medverkan. Det torde icke vara behövt att närmare redogöra för dessa bestämmelser eller för de ändringar däri som successivt vidtagits. Det synes tillräckligt att allmänt framhålla, att tankegången i bestämmelserna är att den som till kronan överläter egendom skall erhålla i princip full ersättning, att inmönstring av i fredstid uttagna fordon skulle ske inför motormönstringsnämnd och att rekvisition av motorfordon dessutom kunde vid behov ske av militär myndighet. Motormönstringsnämnd — närmast att anse som skiljenämnd — var icke bunden av särskilda taxebestämmelser vid värderingen av fordonen. Dess beslut kunde icke överklagas. Ersättning för rekvirerade fordon bestämdes i en del fall — då ersättningen var upptagen i en av riksvärderingsnämnden fastställd taxa — av militär myndighet men eljest av särskild värderingsnämnd; i samtliga dessa fall kunde klagan föras, i sista hand hos riksvärderingsnämnden.

Antalet bilar som under beredskapen övertagits av kronan med stöd av dessa bestämmelser har av armeförvaltningens tygavdelning uppskattats till omkring 13 000, varav sannolikt hälften inmönstrats och hälften rekvirerats.

Visserligen ha åtskilliga klagomål framkommit över att de vid inmönstring eller rekvisition fastställda ersättningarna skulle varit för låga, men allt tyder på att ersättningarna i stort sett motsvarat fordonens värde enligt dåvarande prisläge. Misstag ha säkert förekommit, så att ersättningarna i vissa fall blivit för låga och i andra fall för höga. En bild av läget kan erhållas genom granskning av de besvär som framstälts i anledning av fastställda ersättningsbelopp. Denna bild blir givetvis i så måtto skev, att besvär i förhållandevis mindre utsträckning torde ha anförts i de fall där för höga ersättningsbelopp fastställts. En under hand verkställd summarisk granskning av riksvärderingsnämndens protokoll under beredskapen har givit till resultat, att i 526 fall nämnden materiellt prövat hos nämnden anförda besvär över fastställd ersättning för personbilar, lastbilar och bussar, som rekvirerats med äganderätt. I endast omkring 100 av dessa mål har kronans ombud yrkat nedsatt ersättning, medan fordonsägare alltså i över 400 fall yrkat förhöjd ersättning. I 256 fall har riksvärderingsnämnden funnit skäl höja ersättningen, i 29 fall har ersättningen sänkts, i 241 fall ha besvären icke föranlett någon ändring. De nu lämnade uppgifterna avse fall, då besvär anförts med anledning av rekvisition. Antalet besvär utgör således icke mer än 8 % av det uppskattade antalet av militär myndighet rekvirerade fordon. Trots fullföljdsförbud har i ett antal fall, där fordon värderats av motormönstringsnämnd, till Kungl. Maj:t inkommit klagomål över motormönstringsnämndernas beslut. I några av dessa fall har Kungl. Maj:t medgivit utbe-

*Svar på interpellation.* (Forts.)

talande av ytterligare ersättning. I förhållande till det mycket stora antal bilar, som tvångsanskaffats med äganderätt, har antalet besvärsmål icke varit betydande. Detta tyder närmast på att det vid ifrågavarande tid icke rått ett genomgående missnöje med prissättningen.

Såsom interpellanten erinrat har en del av den ersättning som kronan betalat vid övertagande av motorfordon insatts på spärrkonto. Att så skett har berott på penningpolitiska överväganden och faller alldeles vid sidan av föfogandelagstiftningen. På de medel som inestätt på sådant konto har ränta utgått med  $2\frac{1}{2}$  à 3 %. Interpellantens påstående om motsatsen är sålunda oriktigt.

När man nu bedömer och granskar dessa kronans åtgärder är det överhuvud taget nödvändigt att i vida högre grad än i interpellationen skett taga hänsyn till de förhållanden som under beredskapen faktiskt förelågo. Interpellanten framhåller, att försörjningsläget i fråga om bilförnödenheter skulle ha hindrat bilägare att anskaffa fordon till ersättning för dem som av kronan övertagits, varför de tvingats att under längre eller kortare tid helt upphöra med sin trafikverksamhet. Det är givet, att de mycket omfattande tvångsanskaffningarna medförde en viss knapphet, särskilt på lastbilar. Det är emellertid ingalunda säkert, att bilägarna, om denna omständighet icke förelegat, skulle ha befunnit sig i en gynnsammare situation. Till följd av smörjölje- och bilgummirestriktionerna hade det nämligen i regel knappast varit möjligt för dem att hålla i rörelse de bilar, som krigsmakten övertog, eller däremot svara antal andra bilar. Läget var rentav sådant, att det i många fall snarare innebar en fördel för fordonsägarna att kronan övertog deras fordon, då fordonen annars skulle stått outnyttjade och endast medfört kostnader för ägarna. Jag har inhämtat, att arméförvaltningen vissa tider mottog många förfrågningar om möjligheterna att få till krigsmakten sälja bilar, som måst tagas ur trafik till följd av trafikrestriktionerna. Interpellantens uttalande, att de förutvarande ägarna med all rätt förväntat åtminstone någon kompensation från kronans sida för de offer, som de måste göra, är sålunda i viss mån grundat på ett bortseende från faktiska förhållanden, som under denna tid rådde.

Jag övergår härefter till frågan om formerna för genomförandet av avvecklingen av försvarsväsendets övertaliga bilar efter den förstärkta försvarsberedskapens upphörande.

Det stod tidigt klart, att det av två skäl var angeläget att snabbt överföra dessa bilar till civil användning. För det första krävde det alltmer kritiska läget på det civila transportområdet, att fordonen snarast insattes där. För det andra var det förenat med stora både kostnader och svårigheter att bibehålla och vårda bilarna inom försvarsväsendet. Personligen var jag intresserad av att låta fordonen återköpas av dem från vilka de med tvång rekvirerats. Jag ansåg detta tvångsingenripande vara av en sådan extraordinär natur att det vore naturligt att såvitt möjligt återställa det ursprungliga äganderättsläget. Jag lät emellertid övertyga mig av de undersökningar, som verkställdes, att vid ett sådant förfarande varken rättvisa enskilda emellan skulle kunna åstadkommas eller ett snabbt återförande av fordonen till civil användning skulle vara möjligt. Till samma resultat kom den dåvarande regeringen vid en allmän statsrådsberedning omedelbart före Kungl. Maj:ts beslut i ärendet den 13 juli 1945, trots att även inom regeringen i övrigt sympatier funnos för en återförsäljning till de förra ägarna.

Dessförinnan hade särskilda sakkunniga övervägt möjligheterna att återföra fordonen till de förra ägarna men kommit till det resultatet, att en sådan anordning icke var möjlig att genomföra. I sina yttranden över de sakkunni-

*Svar på interpellation. (Forts.)*

gas förslag hade tre myndigheter funnit tanken behjärtansvärd. Kungl. Maj:ts nyssnämnda beslut föregicks därför av mycket ingående ytterligare överväganden i denna fråga. Dessa överväganden klaggjorde till fullo, att en återförsäljning till de förra ägarna skulle leda till stor tidsutdräkt. Enligt verkställda beräkningar skulle huvudparten av fordonen icke kunnat bli insatta i den civila trafiken förrän tidigast våren 1946. Till jämförelse kan nämnas, att just nu bortemot hälften av fordonen allaredan övergått i civil ägo. Med andra ord skulle vi fått avvara bilarna under just den övergångstid, då de bäst behövas. Orsakerna till att ett dylikt dröjsmål skulle ha uppkommit äro följande. En vidlyftig uppgift bleve att identifiera de många bilar, som passerat automobilregistren hos flera länsstyrelser, innan de blivit registrerade med sina nuvarande militära registreringsnummer. Vidare måste varje enskild bil värderas, varefter underhandlingar måst upptagas och slutföras om varje bil för sig, varvid förutvarande ägaren fått infinna sig på den plats, där bilen befunde sig. I många fall har nämligen bilen hamnat på långt avstånd från sin ursprungliga hemort. Men än svårare bleve det i de otaliga fall, då bilen icke längre vore disponibel för den förutvarande ägaren. Många ha skrotats ner, åtskilliga ha avståtts till utlandet och andra äro fortfarande erforderliga för försvarsväsendet. Givetvis finge i dessa fall vederbörande anvisas annan bil i stället. Det bleve fråga om att i tusentals fall avgöra, om en bil motsvarade den avgångna. Om denna fråga skulle uppkomma en mängd tvister och segslitna förhandlingar. För dessa uppgifter skulle en mycket vidlyftig organisation behöva uppbyggas. Allenast skapandet av organisationen skulle tagit lång tid, om ens detta med de begränsade personalresurser, som stå till buds, varit möjligt att genomföra.

Härtill kommer, att rättvisa icke skulle ha kunnat skipas. En förutvarande ägare skulle fått tillbaka en bil, som på grund av reparationer och gummibyte varit rentav bättre än den förra. En annan skulle ha fått en nära nog utsliten. Skillnaden i priset skulle kanske ej ha betydtt så mycket, då värdet icke minst ligger i att kunna erhålla en god och användbar bil. Åtskilliga skulle ha återfått en bil, för vilken de inte längre hade någon användning. För dem bleve fördelen att kunna med förtjänst avhända sig den till någon som verkligen behövde en bil men som icke haft förmånen att sälja till kronan utan varit tvungen att slumpa bort den åt annat håll på grund av smörjolja- och gummirestriktionerna. Troligen skulle klagomålen och protestmötena icke ha blivit färre vid ett dylikt förfarande. Måhända hade det visat sig, sedan denna stora apparat satts i gång, att intresset för att återfå de av kronan en gång ianspråktagna bilarna varit ringa och att kronan ändå till sist fått på andra vägar avveckla det övertaliga bilbeståndet. Att denna misstanke ej var ogrundad har senare bestyrkts av erfarenheterna från ett område där återförande av fordon till de förra ägarna försökts. Detta förfarande har ansetts kunna väljas i fråga om omnibussar, när antalet fordon är så ringa — endast 119 stycken — att tekniska svårigheter icke förelegat. Av de förra ägarna ha endast 13, d. v. s. omkring 10 %, uttryckt önskemål att återfå sina fordon. Det är att märka att det här gäller fordon, som det är uppenbar brist på.

När av nu anförda skäl det icke befanns vara en framkomlig väg att erbjuda de överblivna bilarna åt de förutvarande ägarna, måste andra former för deras avyttring väljas.

Utredningsmännen liksom åtskilliga av de hörda myndigheterna funno det vara ett intresse att de övertaliga bilarna i största möjliga utsträckning överfördes till annan statlig eller statsunderstödd verksamhet. Då bilarna härigenom skulle komma till användning för i stort sett samhällsnyttiga ändamål och svårigheterna med bilarnas försäljning skulle förminskas, har Kungl. Maj:t ut-

*Svar på interpellation. (Forts.)*

färdat bestämmelser i detta syfte. På denna väg torde komma att placeras 850 bilar. Genom försäljning till utlandet, som på goda grunder funnits böra ske, ha vidare placerats omkring 700 bilar.

Härefter återstå 2 700 personbilar och 13 900 lastbilar. Dessa böra givetvis försäljas till allmänheten. För denna försäljning kunna flera former väljas. Åtskilliga alternativ ha också föreslagits. De äro kanske icke av större intresse i detta sammanhang. I princip stodo emellertid endast två utvägar till buds. Den ena var att individuellt värdera varje bil och därefter utbjuda varje bil till ett bestämt pris. Den andra var att låta köparen ombesörja värderingen genom att bilarna såldes på auktion eller genom infordrande av anbud. Den förra utvägen visade sig förenad med stora svårigheter. Dels skulle värderingen fordra stor personal och taga lång tid. Dels skulle det visa sig svårt att bestämma, vem som skulle få köpa en utbjuden bil, då det kunde förutses, att flera spekulanter komme att anmäla sig. Dessa olägenheter vidlåde icke anbudsförfarandet. Man kunde snabbt skrida till försäljning, och det erbjudna priset finge avgöra konkurrensen mellan olika spekulanter.

Att försäljning på offentlig auktion icke skulle vara lämplig utgår jag från såsom självklart. Kungl. Maj:t valde anbudsförfarandet, och genom att detta ordnades så att köparna fingo rätt att bjuda på flera bilar än de önskade förvärva har förfarandet gjorts smidigt och hetsig konkurrens kunnat undgås. Kronan har kunnat begränsa sig till att skapa en relativt liten försäljningsorganisation. I stället har det varit möjligt att genom ett avtal använda den enskilda bilhandelns organisation.

I interpellationen har riktats erinran mot detta avtals provisionsbestämmelser och stadgande angående bilhandlarnas kreditavgift vid avbetalningsköp. Provisionen utgår efter två skalor, en högre för äldre eller av annan anledning svår sålda vagnar och en lägre för mera lättsålda. Enligt den högre skalan utgår provision med 5 % för den del av försäljningssumman, som icke överstiger 1 000 kronor, med 8 % för den del av försäljningssumman, som överstiger 1 000 kronor men icke 2 000 kronor, samt med 11 % för den del av försäljningssumman, som överstiger 2 000 kronor. Motsvarande gränser i den lägre skalan äro 2 000 kronor och 4 000 kronor. Denna provision, som av bilhandlarna anses alltför låg, har i medeltal hittills uppgått till 7,52 %. Det har icke framkommit något belägg för att den glidande provisionsskalan bidragit till att höja priserna. Enär de högsta möjliga provisionssatserna uppnås redan vid relativt måttliga priser, torde den graderade skalan knappast i och för sig hos bilhandlarna framkalla något större intresse för att pressa upp priserna. Vid avbetalningsköp är det för övrigt med tanke på förlustriskerna ett påtagligt intresse för bilhandlarna, att anbudena så nära som möjligt svara mot bilarnas verkliga värde. — Provisionen betalas av försäljningsorganisationen och är att betrakta som en statens försäljningskostnad. Interpellanten har anfört, att provisionen »givetvis i realiteten betalas av köparen». Då interpellanten knappast kan göra gällande, att en bilköpare som själv räknar ut vad han skall bjuda på en bil tillägger provisionen till bilhandlaren i sin kalkyl, synes detta uttalande vila på ett missförstånd.

Kreditavgifterna vid avbetalningsköp ha, såsom i interpellationen riktigt återgivits, bestämts till  $8\frac{1}{2}$  % av försäljningssumman, om kontantbetalningen utgör  $\frac{1}{3}$  av försäljningssumman, d. v. s. anbudssumman ökad med kreditavgiften, 7 % om kontantbetalningen är  $\frac{1}{2}$  av försäljningssumman och  $5\frac{1}{2}$  % om kontantbetalningen utgör  $\frac{2}{3}$  av försäljningssumman. Däremot har interpellanten helt missuppfattat kreditavgifternas syfte. Dessa avgifter, som under förhandlingarna från bilhandlarnas sida betecknades som alltför låga i förhållande till motsvarande avgifter inom andra branscher, innefatta icke endast

*Svar på interpellation. (Forts.)*

ränta som interpellanten gör gällande, utan även och framför allt täckning för förlustrisken och för bilhandlarnas kostnader i samband med kreditens beviljande, såsom för kontor och personal för bokföring och indrivning av amorteringarna. Risken för förluster i detta sammanhang får icke underskattas, då det gäller begagnade bilar. Av naturliga skäl äro dylika bilar underkastade en relativt snabb värdeminskning, varför de efter att ha återtagits av bilhandlarna icke kunna avyttras utan en mycket betydande nedskrivning. Kreditavgiften utgör alltså endast till en mindre del ränta — normal kreditränta — och till största delen täckning för risker och omkostnader.

Vid förhandlingarna om kreditavgiften påvisade bilhandlarna att 10 % pålägg på kontantpriset utgår vid försäljning på avbetalning av möbler och radioapparater. Trots detta kunde arméförvaltningens tygavdelning reducera pålägget till högst  $8\frac{1}{2}$  % vid försäljning av kronans bilar. Det kan i detta sammanhang påpekas, att möbel- och radioföretag vid avbetalningsförsäljning säkerligen torde löpa mindre förlustrisker än bilhandlarna.

Anmärkas må att den som till äventyrs skulle finna kreditavgiften hög har möjlighet att genom banklån eller på andra vägar ordna kreditfrågan.

Avtalet innefattar vissa restriktioner i fråga om bilhandlarnas rätt att under avtalstiden sälja andra begagnade bilar. Denna bestämmelse har interpellanten funnit mycket märklig. Jag kan icke ansluta mig till denna uppfattning. Det måste vara naturligt att kronan vid en försäljning av denna stora omfattning i likhet med många andra, som anlita försäljare, försäkras sig om att försäljaren icke samtidigt företräder konkurrerande varor. Det skulle icke ha varit riktigt att medgiva bilhandlarna rätt att samtidigt sälja dels kronans bilar mot en begränsad provision och dels andra begagnade bilar mot den väsentligt högre förtjänst, som är normal för bilhandeln. Tilläggas må att ett ganska stort antal av landets bilhandlare icke äro anslutna till avtalet och sålunda äro oförhindrade att sälja begagnade bilar, även sådana som de köpt av kronan vid de nu pågående försäljningarna.

Interpellanten har ingått även på en allmän karakteristik av försäljningssystemet, som han funnit »osmakligt», innebärande ett oskäligt utnyttjande av den köpande allmänhetens nödläge på grund av gummibristen och överhuvud taget förtjäna benämningen »historiens största svartabörsaffär i bilgummi». Om sålunda interpellantens uppfattning icke gärna kan missförstås, framgår å andra sidan av det redan anförda, att denna uppfattning i väsentliga avseenden icke kan grunda sig på ett omsorgsfullt bedömande av den föreliggande frågan. Jag har med hänsyn till de högst allvarliga anklagelser, som interpellanten framställt, funnit angeläget att från tygavdelningen infordra närmare uppgifter till belysande av huruvida dessa anklagelser kunna vara berättigade.

Interpellanten har till stöd för sin uppfattning att försäljningen siktar på en avyttring av bilgummit framhållit att en brandskadad bil med oskadat bilgummi iakttagits bland salubjudna bilar. Från tygavdelningen har jag inhämtat, att avdelningen vid de första försäljningarna förbisett förekomsten av några helt förstörda eller eljest oanvändbara fordon. Förbud hade emellertid omedelbart utfärdats mot att uppställa kasserade fordon på försäljningsplatserna. Med nu berörda undantag hade bilar, som kunna anses i egentlig mening skrotfärdiga, icke utbjudits till allmän försäljning. Tygavdelningen har meddelat, att försäljning av skrotbilar behandlats separat, men understrukit, att försäljningsfordonens ålder icke utan vidare får läggas till grund för en bedömning av deras användbarhet. Krigsmaktens bilar ha nämligen under beredskapsåren körts betydligt mindre än vad som är vanligt för en bil i civil trafik.

*Svar på interpellation. (Forts.)*

Interpellanten har vidare anfört att det funnits Volvobilar i medelmåttigt skick, som man betalat 20—30 000 kronor för i avsikt att komma över dess gummiutrustning. Från tygavdelningen har jag inhämtat, att detta är felaktigt. En undersökning av priserna på de omkring 4 000 bilar, som först såldes mot anbud, visar, att 24 bilar betingat priser av 15—20 000 kronor. Endast en bil har sålts för mer än 20 000 kronor. Det gällde här en Volvo-bil av senaste modell och av största typ, som körts endast 1 600 mil och icke var i medelmåttigt utan i mycket gott skick. Bilen skulle såsom ny ha betingat ett pris av närmare 28 000 kronor. Den såldes för 23 170 kronor, vilket pris tygavdelningen icke ansett oskäligt. Näst högsta anbudet lydde på 23 100 kronor. De höga anbuden i detta fall kunna omöjligt ha samband med gummiutrustningen, enär vid samma försäljning förekommo bilar med likartad ringutrustning, som såldes i prisläget 8 000—10 000 kronor.

Givetvis ha i många fall för höga anbud avgivits. Jag vill emellertid framhålla, att det är en felaktig metod att söka grunda ett omdöme om prisernas skälighet på topppriser som erlagts. Här få köparna stå sitt eget kast. En mera rimlig bedömningsgrund måste vara att bedöma försäljningarnas resultat med ledning av medelpriserna i jämförelse med de priser som av kronan betalades när bilarna ursprungligen anskaffades. Inledningsvis har jag nämnt, att genomsnittspriserna för de person- och lastbilar, som anskaffades under de fjorton första beredskapsmånaderna, utgjorde 3 719 kronor för personbilar och 5 130 kronor för lastbilar. Medelpriserna för de person- och lastbilar, som sålts t. o. m. den 30 september 1945, ha utgjort 2 805 kronor för personbilar och 5 362 kronor för lastbilar. Vid bedömning av dessa priser bör beaktas, att de gengasdrivna personbilarna i allmänhet varit relativt hårt körda men att bland lastbilarna ingått ett icke ringa antal mycket litet begagnade lastbilar, som krigsmakten förvärvat fabriksnya. Värdet av dessa så gott som nya bilar har bidragit till att höja genomsnittspriserna för lastbilarna. Vidare bör vid jämförelse mellan priserna i början av beredskapen och de nu erhållna priserna hänsyn tagas till dels penningvärdets fall, dels de stora kostnader, som av kronan nedlagts på reparationer och underhåll, dels ock den i allmänhet obetydliga förslitning fordonen undergått i kronans ägo. Det kan påpekas i detta sammanhang, att icke så få bilar inköpts av bilhandlare, som sålunda funnit det lönande att köpa kronbilar för återförsäljning. Det har även blivit känt, att privatpersoner sålt från kronan köpta bilar med avsevärd förtjänst. Med hänsyn till nu berörda förhållanden synas de priser, som ernåtts vid de hittills genomförda försäljningarna, genomsnittligt icke kunna anses vara oskäligt höga. På förfrågan har svenska lasttrafikbilägareförbundet meddelat, att i de fall då bilarna varit i gott skick och utrustade med bra gummi ha de priser som åkarna erlagt varit lägre än priserna vid köp av motsvarande bilar från bilhandlare.

Jag har emellertid sökt även på andra vägar få belyst i vad mån bilarnas gummiutrustning medverkat till att höja inköpspriserna. En utväg har syns vara att jämföra försäljningspriserna mellan fordon med samma allmänna tillstånd i fråga om motor och karosseri men av olika kvalitet i fråga om gummiutrustningens tillstånd. Detta har möjliggjorts därigenom att bilarna vid försäljningen försetts med sifferbeteckningar. Vid undersökningen, som på mitt uppdrag verkställdes av tygavdelningen, ha medtagits bilar, som alla i fråga om motorns och karosseriets tillstånd betecknats med siffran 3, angivande att motorn och karosseriet äro i gott skick och fullt användbara. Bland dessa bilar ha därefter redovisats särskilt för sig å ena sidan de bilar, vars gummiutrustning betecknats med siffran 2, innebärande att utrustningen är mycket god, å andra sidan bilar vars gummiutrustning betecknats med siffran 3, inne-

*Svar på interpellation. (Forts.)*

bärande att mönstret på slitbanans mitt är borta men i övrigt synligt. Undersökningen har begränsats till de fyra personbilstyper och nitton lastbilstyper, som äro mest representativa och som sålts i sådant antal att ett något så när tillförlitligt statistiskt material kunnat erhållas. Sammanlagt avser undersökningen 1 362 bilar. Den uträknade prisskillnaden mellan bilar med bättre och sämre ringar kan med viss grad av sannolikhet förklaras såsom huvudsakligen beroende på gummiutrustningens olika tillstånd. Är denna differens påfallande stor ligger den slutsatsen nära, att det varit gummiutrustningen som avsetts vid anbudsgivningen.

Jag måste här begränsa mig till att återgiva endast en del av siffermaterialet men har till interpellanten överlämnat den tabell vari undersökningen sammanfattats. — Medelpriset för personbilar av märket Opel Kapitän var 2 883 kronor för 14 bilar med bättre gummiutrustning och 2 987 kronor för 15 bilar med sämre gummiutrustning. Bilarna med det sämre gummit ha alltså av någon anledning betingat högre pris än bilarna med det bättre gummit. Förhållandet torde icke böra tillmätas större betydelse men utgör en varning mot alltför bestämda slutsatser. — Medelpriset för 61 Chevrolet lastbilar HS Spec 157" av 1938 års modell med bättre gummi var 4 789 kronor och för lika många bilar av samma modell med sämre gummi 3 989 kronor, alltså 800 kronors prisökning för bilar med bättre gummi. — Medelpriset för 133 Chevrolet lastbilar HS Spec 158 1/2" 1939 med bättre gummi var 5 255 kronor och för 88 bilar av samma modell med sämre gummi 4 908 kronor, alltså 347 kronors prisökning för bilen med bättre gummi. — En motsvarande genomgång för övriga Chevrolet lastbilar visar en prisdifferens till förmån för bilar med bättre gummi av för olika modeller respektive 306, 449 och 442 kronor, för Fordlastbilar respektive 776, 475, 647 och 460 kronor, för Volvolastbilar respektive 615, 258, 1 196, 86, 271, 313, 863, 407, 334 och 1 570 kronor. Att prisskillnaden i två av fallen blivit så förhållandevis stor torde enligt vad jag inhämtat bero på att de ifrågavarande bilarna varit försedda med kraftigare ringutrustning.

I genomsnitt är prisskillnaden för de i statistiken ingående bilarna 523 kronor. Om ringutrustningen på lastbilarna i genomsnitt beräknas utgöra 7 däck i dimensionen 700 × 20 skulle denna prisskillnad motsvara omkring 30 % av priset för ny ringutrustning. Jag föreställer mig, att motsvarande prisskillnad vid illegala affärer, med vilka interpellanten velat jämföra den nu pågående försäljningen, icke begränsar sig till belopp av denna storleksanordning.

Med det anförda har jag självfallet ej velat bestrida att icke möjligheterna att genom köp av kronans bilar erhålla bilgummi verkat stimulerande och i många fall lett till att köpare sträckt sig för långt. De anförda siffrorna och gjorda erfarenheter i övrigt giva emellertid icke belägg för interpellantens synnerligen kategoriska uttalanden om denna bilförsäljning sådan den hittills bedrivits. Om dessa uttalanden hänföra sig till det förhållandet, att personer som önskat under nuvarande omständigheter förvärva bilgummi nödgats samtidigt köpa bil, ligger den frågan nära till hands, om man av kronan skäligen kan begära vad man icke fordrar av den allmänna handeln, nämligen att ringarna skola säljas för sig och bilarna i övrigt för sig.

Avslutningsvis vill jag framhålla, att det varit och är förenat med åtskilliga komplikationer att under nuvarande förhållanden genomföra den omfattande försäljning av bilar som nu pågår. Icke desto mindre är det ett viktigt samhällsintresse, att denna försäljning just nu sker. Det hittills tillämpade försäljningssystemet har visat sig lämpligt då det gällt att snabbt tillföra det civila transportväsendet försvarets övertaliga bilar till rimliga priser. Systemet kan — bedömt efter de erfarenheter som hittills föreligga — icke göras till föremål för så-



*Svar på interpellation. (Forts.)*

dana erinringar, att det av denna anledning bör övergivnas. Huruvida situationen kommer att förändras, sedan restriktionerna med avseende å handeln med flytande bränslen bortfallit, kan icke nu överblickas. Då regeringen självfallet icke önskar att kronans bilar säljas till oskäligen priser, är det uppenbart att utvecklingen kommer att med uppmärksamhet följas.

Härefter yttrade:

Herr Nilsson i Göingegården: Herr talman! Jag ber att till herr statsrådet få framföra mitt tack för det synnerligen utförliga interpellationssvaret. Tyvärr måste jag beklaga, att svaret enligt mitt förmenande trots detta inte kan anses uttömmande så till vida, att någon ändring i fråga om systemet för försäljning av kronans bilar inte ansetts kunna komma i fråga.

Den omständigheten att »utvecklingen kommer att med uppmärksamhet följas», eftersom »regeringen självfallet icke önskar, att kronans bilar säljas till oskäligen priser», såsom herr statsrådet till sist framhöll, synes mig utgöra en klen tröst för dem, som redan på grund av bristen på bilgummi fått betala oskäligen priser. Då det, som herr statsrådet själv påpekar, måste anses vara ett samhällsintresse att denna försäljning sker just nu, synes det föga troligt, att någon rättelse i fråga om själva försäljningssystemet kan komma i fråga. Däremot måste det ju anses tacknämligt, att förbud i varje fall utfärdats mot att uppställa och salubjuda kasserade fordon på försäljningsplatserna. I det påtalade fallet visade det sig, som redan framhållits, att man på vederbörande militära förband endast bokstavligen följt arméförvaltningens bestämmelser, att det och det numret absolut skulle säljas. Herr statsrådet konstaterar emellertid i sammanhanget, att tygavdelningen vid de första försäljningarna »förbiset förekomen av några helt förstörda eller eljest oanvändbara fordon». Att ett sådant »förbiseende» överhuvud taget kunnat ske förefaller emellertid mig tyda på, att vederbörande själva haft klart för sig, att det väsentliga här var att få göra affär med bilgummit — att i sammanhanget också en mer eller mindre användbar bil fått följa med synes ha spelat en mera underordnad roll. Hade saken icke påtalats är det tänkbart, att flera sådana »förbiseenden» kunnat ske.

Statsrådet konstaterar, att tankegången i bestämmelserna beträffande överlåtelse av egendom till kronan är den, att kronan principiellt skall lämna full ersättning. Men samtidigt som denna princip erkännes säges i interpellationssvaret, att »misstag ha säkert förekommit». Alldeles riktigt, och det var bl. a. för att vinna rättelse härvidlag som min interpellation framställdes.

Till stöd för uppfattningen att ersättningarna i stort sett motsvarat fordonens värde anföres, att antalet besvärsmål icke varit betydande i förhållande till det stora antalet tvångsanskaffade bilar. Detta förhållande säger i själva verket föga, ty det torde vara allmänt känt, att man, sådana förhållandena då voro — i många fall också beroende på bristande kännedom om föreliggande besvärmöjligheter — överhuvud taget icke ansåg det lönt att besvara sig över den ersättning, som betalades. Den statistik herr statsrådet åberopar — en granskning av 526 fall — synes mig på ett övertygande sätt ge belägg för att principen varit att snarare betala för litet än för mycket. I endast omkring 100 av dessa mål har ju kronans ombud yrkat nedsättning av priset, medan i över 400 fall fordringsägarna ha yrkat höjning. Riksvärderingsnämnden har ju enligt denna statistik också funnit anledning att höja ersättningarna i icke mindre än 256 fall — alltså i nära hälften av fallen — medan endast i 29 fall priset sänkts. Som stiekprov betraktat synes detta alltså visa riktigheten av mitt påstående, »att de ingrepp som ägt rum i den enskilda förvärvsverksamheten blivit mycket kännbara och i en del fall t. o. m. av ruinerande verkan».

*Svar på interpellation.* (Forts.)

Vad prissättningen angår anser herr statsrådet, att »ersättningarna i stort sett motsvara fordonens värde enligt dåvarande prisläge», en uppfattning som i vart fall knappast torde delas av flertalet av dem, som då utsattes för tvångsingripandena. Det bör härvidlag också framhållas, att flertalet rekvisitioner gjordes i april och närmast följande månader 1940, och att priserna redan då börjat gå uppåt, vilket man i vart fall knappast tog hänsyn till, då värderingarna gjordes. Jag säger detta därför att herr statsrådet själv betonar, att man, när man nu bedömer och granskar dessa kronans åtgärder, bör taga hänsyn till de förhållanden, som under beredskapen faktiskt förelågo. Detta i och för sig riktiga påpekande tages sedan till intäkt för det riktiga i ett resonemang, som går ut på att det i många fall snarast skulle ha varit till fördel för fordonsägarna att kronan övertog deras fordon. Detta kan emellertid knappast tagas till intäkt för ett system som medfört, att vederbörande nu sakna möjlighet att erhålla kompensations för bevisligen lidna förluster, ett system, som dessutom medför, att de tidigare ägarna tvingas betala ett i många fall vida högre pris för sina fordon än de erhöles för fem år sedan, frånsett nu svårigheten att med detta system överhuvud taget få chansen att återfå de fordon, som de tvingats göra sig av med.

Det var av intresse att få höra, att herr statsrådet personligen var intresserad av tanken, att man skall låta fordonen återköpas av dem från vilka de rekvirerades med tvång, liksom att herr statsrådet i likhet med mig ansåg »detta ingripande vara av så extraordinär natur, att det vore naturligt att såvitt möjligt återställa det ursprungliga äganderättsläget». Herr statsrådet har emellertid låtit övertyga sig av de undersökningar, som gjorts och vilka gått ut på att ett sådant förfarande icke vore möjligt. Jag måste säga, att det förvånar mig en smula att höra detta från en företrädare för ett parti, som annars inte brukar tveka om statens förmåga och lämplighet i olika stycken att klara även de besvärligaste situationer. Personligen är jag ingalunda övertygad om att inte saken skulle gått att ordna relativt enkelt och snabbt. Hade de ifrågasvarande bilägarna i god tid meddelats, att det fanns möjligheter för dem att få köpa tillbaka sina bilar till anständiga priser eller också andra likvärdiga bilar, borde nog det hela ha kunnat ordnas utan alltför stor tidsutdräkt eller byråkratisk omgång. Därefter kunde återstoden ha fått försäljas på lämpligt sätt. Gick det snabbt att värdera bilarna vid inmönstringarna 1940, borde det ju inte ha tagit längre tid denna gång, snarare tvärtom. Det torde väl också ha funnits värderingsinstrument från inmönstringarna, som kunde fått ligga till grund för anvisandet av en likvärdig bil, om nu den ursprungliga av en eller annan orsak ej längre fanns eller tillräckligt snabbt kunde återfinnas i mängden.

Hade det, som herr statsrådet tycks anse, visat sig, att sedan denna apparat satts i gång intresset varit ringa för att återfå de av kronan en gång i anspråk tagna bilarna, så hade det ju sedan stått kronan fritt att snabbt sälja återstoden. Då hade ju i varje fall de, som tidigare fått vidkännas uppoffringar, nu inte kunnat framföra dessa så befogade klagomål.

Herr statsrådet anser vidare mitt uttalande att »provisionen i realiteten betalas av köparen», vila på ett missförstånd. Jag kan icke dela herr statsrådets uppfattning härvidlag. Här är det nu i själva verket — eller borde vara det — fråga om en *realisation* av varor, som ursprungligen togos i anspråk av kronan, som då behövede dem, men som nu måste säljas, emedan kronan inte längre behöver dem. De omkostnader, som äro förknippade härmed, liksom givetvis i allra högsta grad de i annat sammanhang av herr statsrådet omtalade kostnaderna för reparationer och underhåll, äro väl kostnader som böra hänföras till beredskapen och ej nu i efterhand påläggas landets motorfolk som en extra beskattning.

*Svar på interpellation. (Forts.)*

Min uppfattning står fast — och jag är övertygad om att huvudparten av landets motorfolk hyser samma åsikt — nämligen att i första hand borde de bilägare, som lojalt ställde sina fordon till försvarsmaktens förfogande, fått förmånsrätt vid försäljningarna. Vad prissättningen angår förefaller det väl rimligare, att denna nu hade baserats på det pris, som betalades vid inmönstringen, minskat med ett avdrag fixerat med hänsyn till bilens ökade ålder, antalet körda mil o. s. v. De återstående vagnarna kunde ju sedan försäls efter i huvudsak samma beräkningsgrunder, och fördelningen kunde ha skett via t. ex. industrikommissionens gummibyrå efter exempelvis samma principer som nu tillämpas vid försäljning av gummi. Varmed jag givetvis inte åsyftar priserna.

Herr statsrådet talar om att det vid ett annat system än det nu tillämpade hade varit omöjligt att åstadkomma någon som helst rättvisa. Jag tror, att orättvisorna i varje fall hade blivit betydligt mindre vid ett sådant förfaringsätt som jag här antytt. Det vill synas, som om herr statsrådet — med stöd av en statistik, som bygger på för såväl mig som väl flertalet andra intresserade svarbedömbara siffror och uppgifter — önskar med så lätt hand som möjligt beröra de missförhållanden, som kommit i dagen i samband med de nu påtalade försäljningarna. Man behöver emellertid inte ha varit en särskilt uppmärksam iakttagare på senare tid för att få fullt klart för sig, att här verkligen är fråga om missförhållanden.

Jag skall här nöja mig med endast ett par exempel. Vid den senaste försäljningen i Hässleholm fanns en lastbil, som var fullständigt »krockad» eller »kvaddad», t. o. m. så, att ett par däck stodo vid sidan av bilen. Däcken voro emellertid mycket bra, varför man här har anledning att tala om att det var däcken som skulle ge möjlighet att sälja bilen. Ett annat exempel: En åkeriägare i ett skånelän fick en lastbil »inmönstrad» till kronan i april 1941 och erhöll då en ersättning av 6 000 kronor. Bilen var då körd 6 000 mil. Samma bil utbjöds till försäljning den 1—5 september i år, och mätaren visade då, att den var körd 8 500 mil. Kronan hade alltså kört den 2 500 mil. Av däcken voro fem av samma slitvärde, som då bilen såldes, under det att två voro förnyade. Vid försäljningen lade den ursprunglige ägaren in ett anbud på 7 500 kronor, varjämte han i särskild skrivelse upplyste om att han tidigare ägt bilen och erhållit 6 000 kronor för den av kronan. Trots detta kunde han nu inte få tillbaka sin vagn. Ännu ett exempel: En åkare i en sydsvensk stad fick i april 1940 till kronan lämna fyra stycken Volvolastbilar. Därefter inköpte han en ny Volvo av 1940 års modell med gengasaggregat. Denna femte bil rekvirerades i juni samma år, och han fick då 12 000 kronor i ersättning. Samma bil saluhölls vid den första auktionen i Hässleholm och hade då klas-sats 3. Åkaren inlämnade ett anbud på 10 110 kronor och angav tydligt i anbudet, dels att fem lastbilar rekvirerats från anbudsgivaren, dels att den bil, varpå han nu gav anbud, var den femte av dessa, samt att han på sin tid erhållit 12 000 kronor för den. Åkaren fick emellertid inte köpa tillbaka sin bil, som i stället såldes till Trelleborgs stad för 12 500 kronor. Man kan i fall som dessa fråga sig, vad den s. k. »fria prövningsrätten av anbud» egentligen innebär.

Angående köparnas skyldighet att betala ränta å det icke inbetalade beloppet av köpeskillingen säger herr statsrådet, att detta innefattar icke endast ränta utan även framför allt täckning för förlustrisken och för bilhandlarnas kostnader i samband med kreditens beviljande såsom för kontor, personal, bok-föring etc. Jag måste säga, att detta resonemang förefaller både dunkelt och mångtydigt. Är det för det första vedertagen kutym att sammankoppla ränta på skuldbelopp med provision och omkostnader vid försäljning? Vidare torde

*Svar på interpellation. (Forts.)*

väl riskerna i detta sammanhang vara ytterst minimala för försäljarna i ett läge som detta, som ju inte på något sätt får jämföras med de risker affärsmän i branschen löpa i normala tider med normal konkurrens och riklig tillgång på bilar och framför allt bilgummi. På mig verkar hela detta resonemang som ett försök att komma från frågans kärnpunkt.

Frågans kärnpunkt är ju — det vill jag ytterligare understryka — huruvida hela detta försäljningssystem kan anses stå i överensstämmelse med vare sig god affärskutym som sådan eller ett korrekt uppträdande från statliga myndigheters sida. Vad det senare angår vill jag fråga: Har priskontrollnämnden i något sammanhang haft tillfälle att granska dessa affärer och jämföra de nu betalade priserna med vad som ansågs skäligt, när bilarna rekvirerades? För vanligt folk framstår det ju som ytterst egendomligt, att staten i alla övriga fall med kraft och skärpa inskrider mot prishöjningar men här utan inskridande bevittnar, hur man nu säljer fordon till vida högre priser än vad som ansågs skäligt, då fordonen rekvirerades, eller ens nu kan anses skäligt med hänsyn till fordonens kvalitet, som väl i flertalet fall ej lär ha blivit bättre under de fem åren i kronans tjänst. Det måste också anses som högst anmärkningsvärt, att de två statliga organ, som i främsta hand haft ansvaret för försörjningen på detta område, nämligen trafikkommissionen och bränslekommissionen, helt ställts utanför. Dessa båda viktiga kommissioner ha bestämt tagit avstånd från det nu påtalade försäljningssystemet, men tydligen har den som här företrätt regeringen inte tagit hänsyn till deras synpunkter.

Förhållandena när det nu gäller försäljningen av kronans övertaliga bilar måste emellertid ses mot bakgrunden av det faktum, att staten under hela denna kristid från cirka 100 000 bilägare har tvångsrekvirerat bilarnas gummiutrustning. När herr statsrådet nu själv konstaterar, att i många fall för höga priser betalats för kronans bilar, så måste det understrykas, att detta beror just på den situation staten själv medverkat till att skapa. Detta borde enligt mitt förmenande ha givit ytterligare anledning till den allra största försiktighet vid försäljningen av kronans bilar, som nu blivit ett allvarligt irritationsämne inte bara för de berörda tidigare fordonsägarna utan också för alla dem, som tvingats att inleverera sitt bilgummi till staten och nu när bensinen släpps fri stå där utan däck och slangar. Alla dessa, som tvingats sälja sitt bilgummi till låga priser, måste ju med mycket blandade känslor se, huru i realiteten bilgummi nu försäljes — men med vidhängande bilar. Om detta, såsom jag sagt i min interpellation, skall kallas för »svarta börsaffärer» i jättelik skala eller något annat, må vara en tvist om ord. Det allvarliga är, att stora grupper medborgare genom det inträffade ha fått sitt förtroende till staten i hög grad rubbat. Och det går inte att med aldrig så många ord bortförklara vad som faktiskt har skett på detta område.

Herr statsrådet **Sköld**: Herr talman! Det lönar sig föga att diskutera med en interpellant, som efter att ha fått ett svar på sin interpellation, i vilket det bevisas, att han har kommit med ovederhäftiga påståenden, stiger upp och med lika friskt humör utprepar sådana påståenden. Jag skall därför icke ingå i någon längre polemik mot vad han här sagt.

Jag vill emellertid beträffande frågan huruvida kronan underbetalat bilarna vid inmönstringen endast säga, att redan från den tidpunkten finns det belägg för att kronan icke betalade för låga priser. Jag har här i min hand tidningsurklipp från augusti 1940 med rubrikerna »Statsmedel slösades bort vid militär bilanskaffning» och »Kritik mot arméns bilköp». Där talas det om, hurusom bilarna värderades under stor brådska, och att de utbetalade ersättningarna varit oskäligt höga. Jag vill icke bestrida, att det vid inmönst-

*Svar på interpellation. (Forts.)*

ringarna i vissa fall blev underpriser, men enligt min egen erfarenhet från den tiden betalades i allmänhet överpriser. Av den statistik som jag här anfört framgår ju dock, att i fråga om de 6 500 bilar som rekvirerades anfördes klagomål endast i 500 fall. När interpellanten säger, att anledningen härtill var, att folk ansåg det tröstlöst att klaga, så beror det troligen på att han icke vet någonting om den saken. Jag, som var med på den tiden, vet, hurusom bilägarnas organisationer formligen organiserade besvären. Jag vill därför tro, att alla flagranta fall av underbetalning säkert fördes fram inför riksvärderingsnämnden. Det är väl också ganska självklart, att kronans ombud icke i onödan klagade inför riksvärderingsnämnden utan endast tog upp de allra värsta fallen. T. o. m. i dessa fall hände det, att kronans ombud icke helt lyckades vinna gehör för sin mening.

Beträffande det av interpellanten omnämnda fallet i Hässleholm med en bil, som stod där »kvaddad» med däckena vid sidan, vill jag säga, att om det är sant, att det har inträffat, vilket jag icke vet, så måste det bero på att vederbörande ute i landet har gjort detta i strid med givna föreskrifter. Och det får väl ändå var och en medgiva, att när det här rör sig om en så ofantligt stor organisation med en försäljning av en omfattning, som man icke är van vid, kan det förekomma ett och annat misstag. Jag försäkrar, att dessa bilförsäljningar äro så infamt påpassade av personer av herr Nilssons i Göingegården kulör, att det icke kan ske ett misstag utan att det säkerligen kommer till allmänhetens kännedom på ett eller annat sätt.

Vad man skall säga om övriga av honom här anförda fall är ju helt beroende av huruvida man anser, att det är alldeles nödvändigt, att de personer som tidigare fått sina bilar inmönstrade skola ha en särskild favör nu. Jag har visat, att det icke finns några särskilda skäl härför. Herr Nilsson har en annan uppfattning, och det är klart, att man med den utgångspunkten kan hitta många hundra fall, där en person, som fått sin bil inmönstrad, vid försäljningen av kronans bilar icke återfått bilen, därför att andra, kanske andra åkare, betalat högre pris än den förra ägaren erbjudit. Det kan man fortsätta att diskutera i all oändlighet. Det som till sist är avgörande härvidlag är ju svaret på frågan: Har det varit möjligt att ordna avyttringarna av dessa övertaliga kronobilar, så att de som tidigare fått bilar inmönstrade fingo företrädesrätt till dessa bilar? Den frågan har undersökts av särskilda sakkunniga och prövats av många statliga myndigheter och varit föremål för särskild utredning genom min försorg. Den har föredragits i allmän statsrådsberedning inför den då sittande samlingsregeringen, och alla som ha sysslat med den ha kommit till den uppfattningen, att om vi skulle ha ordnat det på det sättet, skulle det icke varit möjligt för oss att få ut dessa bilar i trafik förrän under år 1946, de allra flesta icke förrän frampå våren 1946. Herr Nilssons i Göingegården krav kan ju omöjligt ändra det förhållandet, att utredningarna ha givit detta resultat.

Han kommer här och använder ett litet högerknep. Han säger nämligen, att det makthavande partiet, det socialdemokratiska partiet, kan väl göra allting. Men, herr Nilsson, icke ens gud fader kan lugga en skallig, och ingen makt i världen, tror jag, kan tala herr Nilsson till reson i denna fråga.

Frågan är icke: kunna vi sälja dessa bilar till dem som förut inmönstrat bilarna? utan frågan är bara denna: när skulle en sådan här försäljning ha kunnat genomföras? Att en sådan försäljning skulle kunna ske har jag väl aldrig bestritt, utan vad jag understryker är, att det hela skulle ta mycket lång tid. Och då har jag frågat: ha vi råd nu, när kriget är slut och dessa bilar finnas tillgängliga samtidigt som vi ha stora svårigheter att skaffa gummi utifrån, att låta dessa bilar stå stilla i avvaktan på att vi skola kunna genomföra

*Svar på interpellation. (Forts.)*

en försäljning till dem som förut innehafvt dem? Alla förnuftiga människor säga, att så kunna vi inte göra, det är omöjligt, och därför förfaller frågan om bilarnas avyttring till förutvarande ägare. Herr Nilsson i Göingegården säger exempelvis, att man hade väl en organisation från inmönstringarnas tid. Men hur kan man komma med ett sådant argument? Vid inmönstringen var den som inställde sin bil skyldig att lämna den, och kronan var skyldig att betala det pris, som bestämdes av skiljenämnden, motormönstringsnämnden. Om man skulle använda dessa nämnder nu, vilket man icke kan enligt lagen, men om man skulle kunnat göra det, får man också utgå från att kronan skulle vara skyldig att lämna bilarna till det pris nämnden bestämt, men att den förutvarande ägaren icke skulle ha skyldighet att ta emot sin gamla bil. Hur skulle man då kunna komma till något resultat?

Den här saken ha vi, som sagt, stött och blött och försökt finna utvägar för, och vi ha därvidlag kommit till det resultatet — icke bara jag utan alla, som sysslat med saken — att vi icke under den övergångstid, vari vi nu befinna oss, skulle kunna få ut dessa bilar i nyttotrafik, om vi skulle genomföra det systemet, att bilarna skulle tillförsäkras dem som förut innehafvt dem. Det är den springande punkten här, och jag säger beträffande den punkten, att herr Nilsson i Göingegården icke på något sätt kan bevisa eller ens göra troligt, att något annat är möjligt. Men herr Nilsson i Göingegården kan säga: jag struntar i om bilarna få stå över hela vintern, det intresserar mig inte; jag har bara ett enda intresse, nämligen att de som inmönstrat bilarna få sina intressen tillgodosedda. Jag måste emellertid fråga, om det är på det sättet en riksdagsman skall se sin uppgift, om han bara skall ta en sådan ensidig hänsyn, och om han inte skall se på det allmänna läget och på en fråga som denna i hela dess vidd. Jag för min del måste säga, att herr Nilsson i Göingegården här har så betydligt skjutit över målet, att det som sagt icke finns mycken anledning att vidare diskutera med honom i saken.

**Herr Wiberg:** Herr talman! I likhet med kammarens övriga ledamöter har jag med mycket stort intresse åhört statsrådet Skölds omfattande svar. Jag vill gärna understryka att jag har en mycket stor aktning för vad statsrådet Sköld åstadkommit vid skilda tillfällen och på skilda områden, men jag måste nog tillstå, att nu i dag har statsrådet i vart fall icke kunnat övertyga mig — och i det avseendet står jag säkerligen icke ensam — om att det förfaringsätt som tillämpats varit riktigt.

Hela denna historia om försäljningen av kronans bilar är märklig i mångt och mycket. Militärmyndigheterna ha, såvitt känt, skött sina rekvisitioner och sedan försäljningar av bilar på egen hand utan samråd med andra myndigheter och tydligen utan priskontrollnämndens hörande i fråga om försäljningsprisen. Men samtidigt som detta skett ha andra statliga myndigheter hållit på och rekviderat däck och bilgummi från enskilda på ett sätt som lindrigt uttryckt kan kallas för ganska hårdhänt. Det är statens industrikommission som rekviderat däcken, och det är statens reservförrådsnämnd, som betalat dem och sedan sålt dem igen, i båda fallen till priser, som man själv fastställt. Den märkliga situationen har alltså förelegat, att medan industrikommissionen rekviderat bildäck i stor omfattning ha Militärmyndigheterna samtidigt sålt bilar och gummi i stora partier — den högra handen har tydligen inte vetat vad den vänstra gjort.

Hur det gått till vid dessa rekvisitioner och försäljningar av bilgummi skall jag inte närmare gå in på — det är ett sorglustigt kapitel, och man tror ju knappast sina ögon, när man får se sådana exempel som att bildäck rekviderats för en krona 5 öre, att frakt och avmonteringskostnader för fem däck betalats

*Svar på interpellation. (Forts.)*

med 14 öre, och att sedan exakt likadana däck av de statliga myndigheterna försåls för 54 kronor stycket. Det är minst sagt underligt att få höra, att staten bedriver sådana affärer, där tydligen en vinstmarginal på 5 000 procent anses skälig, samtidigt som olika samhällsorgan vädja till enskilda att begränsa vinstintresset och offentliga anslag beviljas för t. ex. deklarationsmoralens höjande. Det väsentliga är emellertid inte härvidlag vilken myndighet som bär ansvaret för den ena eller andra affären på detta område. Inför allmänheten är det staten som sådan, som har ansvaret. De olika statsorganen kunna skylla på varandra, men staten har ingenting annat att skylla på än det dåliga system statsdriften i fall som dessa tydligen representerar.

Enligt min och med visshet många andras mening är det också fråga om huruvida icke staten i själva verket har gjort sig skyldig till en olaga kombinationshandel med bilar och bilgummi, rekviderat med ena handen och sålt med den andra och på detta sätt hävat in oskäligen och otillbörligen krigskonjunkturvinster och genom sina affärer satt många enskilda bilägare i trångmål. Jag är för min del övertygad om att statsrådet icke vill förneka att sådant förekommit, och kammarens ledamöter torde väl också i hemorten ha gjort åtskilliga erfarenheter. Det medelpris som erhållits är naturligtvis i någon mån signifikativt men ingalunda det avgörande för hur man — enligt min mening åtminstone — bör bedöma hela detta tillvägagångssätt. Och om staten nu skall låt vara tills vidare beroende på krisförhållanden, ge sig in på att driva affärer med bilar och bilgummi, så bör den också respektera de spelregler, som den själv uppställt för enskildas affärsrörelser.

När det nu gäller frågan om bilgummit, som ju otvivelaktigt sammanhänger med frågan om försäljning av kronans bilar, så torde man ha anledning att överväga, om rekvisitioner varit lagliga i sådana fall, då de skett från bilägare, som gentemot annan statsmyndighet förbundit sig att ställa bilgummi till förfogande. Det har faktiskt ofta förekommit att industrikommissionen ålagt bilägarna vid straffhot att omedelbart insända sina bildäck, ehuru bilägarna tidigare skrivit under en uttrycklig förbindelse att tillhandahålla bilarna åt olika civilförsvarsmyndigheter. Så länge de ej tydligt blivit lösta från dessa förbindelser kan man väl svårigen förneka, att det varit uppenbart rättsstridigt att tvinga vederbörande att bryta sina åligganden. Det hela är återigen ett exempel på hur den ena handen icke vetat vad den andra har gjort.

Sedan är det fråga om huruvida den allmänna förfogandelagen överhuvud taget hela tiden, bort kunna åberopas som rättslig grund för rekvisitioner. Som bekant blev rekvisitionsförfarandet överraskande hastigt upphävt den 10 november, något som kanske — i vart fall har man på många håll trots detta — haft ett visst samband med att både frågan om försäljning av kronans bilar och rekvisitioner av bilgummi på allvar upprört opinionen. För att lagen skall kunna tillämpas fordras, att det skall föreligga »krig eller krigsfara, vari riket befinner sig, eller eljest utomordentliga, av krig föranledda förhållanden». Det kan naturligtvis sägas, att den nuvarande gummibristen beror på utomordentliga, av krig föranledda förhållanden, men en förutsättning är också, att staten behöver de rekviderade varorna. Denna senare förutsättning kan väl knappast anses ha förelegat, då staten vid samma tid kunnat genom auktionerna å kronans bilar sälja samma vara, d. v. s. bilgummi.

Frågorna om statens rekvisitioner av bilgummi och statens försäljning av övertaliga bilar höra, som jag tidigare nämnt, otvivelaktigt samman. I intetdera fallet skulle jag vilja säga, att staten skött affärerna på ett sätt, som varit ägnat att inge medborgarna förtroende till statens förmåga att driva affärer. Skall staten få lov att sätta sig över eller kringgå förordningar, som enskilda i liknande situationer tvingas följa, då är det något galet. Då är

*Svar på interpellation.* (Forts.)  
rättsordningen inte endast i fara — den är åtminstone på detta område ganska obefintlig.

Chefen för folkhushållningsdepartementet, herr statsrådet **Gjöres**: Herr talman! Redan herr Nilsson i Göingegården antydde i sin replik till statsrådet Sköld något om inkallelserna av gummiringar, och den siste ärade talaren har ju ganska utförligt uppehållit sig vid denna sida av krishushållningen och gjort gällande, att saken icke skötts på det rätta sättet. Jag vet ju icke, om det egentligen tjänar så värst mycket till att nu på nytt lämna en utförlig redogörelse för de grunder efter vilka inkallelser av gummiringar skett under kristiden. Jag hade nöjet att i december 1943 efter en interpellation av herr Nilsson i Göingegården lämna en mycket ingående redogörelse för de grunder, som tillämpades vid värderandet av de ringar, som vi varit tvungna kalla in för att överhuvud taget kunna hålla transportapparaten uppe. Den som har intresse av att studera detta kan jag med fördel hänvisa till kammarens protokoll för tisdagen den 14 december 1943. Vad där sagts beträffande grunderna för värderingarna står sig ännu i dag, och jag har ingen anledning — såvitt jag vid förnyat genomläsande kunnat finna — att därvidlag ändra något. I korthet sagt går det vid värderingarna till på det sättet, att man utgår från den prislista, som gäller för fabriksnytt gummi. Därifrån gör man vissa åldersavdrag och vissa slitningsavdrag, och därefter sker avräkning till den som lämnat in ringarna, varefter ett — jag medger det gärna — omdiskuterat tillägg för monterings- och fraktkostnader sker. Jag tror jag vågar säga, att det icke råder några som helst delade meningar om att när det gäller inkallandet av ringar med något så när hyggligt slitvärde ge dessa värderingsnormer ett för bilägarna tillfredsställande pris.

Det som man — med all rätt — har diskuterat om har varit ersättningen för sådana ringar, som efter inkallandet ha klassats såsom skrot. För dessa har ersättningen blivit mycket låg, och jag förstår väl, att de bilägare, som skickat in sådana ringar — måhända själva i den tron, att ringarna haft högre slitvärde än värderingsmännen kommit till — ha känt sig ganska misslynta, då det pekuniära resultatet av transaktionen för deras del har förelegat. Man har emellertid från myndigheternas sida varit mycket angelägen om att värderingen av dessa ringar inte skulle ske på något slumpartat sätt. Man har vid alla de mottagningsstationer, som statens reservförrådsnämnd har haft under kriget — nu ha vi bara en kvar — haft värderingsnämnder, som varit så sammansatta, att där ha funnits företrädare för olika intressen, för bilringstillsverkningen, för reparatörerna och för motortrafiken. Och dessa värderingsmän ha för varje inkallad ring fått göra ett värderingsprotokoll, i vilket de efter de fastställda normerna och efter en noggrann genomsyn om däckens kommit till en bestämning av hur denna ring skulle värderas. Självklart har det förekommit, att bilägaren, sedan han fått sina pengar för insända däck, vilka han själv ansett haft ett högre slitvärde men som vid genomsynen befunnits vara i skrotklassen, vänt sig till reservförrådsnämnden och givit uttryck för sitt missnöje. Han har då alltid, så vitt jag är rätt underrättad, fått del av det värderingsprotokoll, som har upprättats, och så vitt jag har mig bekant ha på det hela taget de av värderingsmännen fastställda kvalitetsvärderingarna accepterats.

Nu säger herr Wiberg, att här tar staten in ringar och betalar med kr. 1:05 och skickar ut exakt likadana ringar och tar 54 kronor för dem eller vad det var han sade. Ja, det är verkligen ytterligare ett exempel på med vilken vårdslöshet man i den här debatten anser sig kunna operera. Den ring, som i detta fall betalades med 1:05, var en skrotring, och skrotringar levereras aldrig



*Svar på interpellation. (Forts.)*

ut ifrån reservförrådsnämnden för att användas på motorfordon. Den som säger, att en med en skrotring exakt lika ring har levererats ut, måste på en eller annan punkt ha misstagit sig eller litar till uppgifter, som det nog funnits skäl att kritiskt pröva och granska.

När vi diskuterade denna fråga i december 1943 ställde jag i utsikt — herr Nilsson i Göingegården var, som jag nämnde, även då interpellant — att en förnyad prövning och undersökning skulle ske av möjligheterna att undanröja de olägenheter och de otillfredsställande förhållanden — jag medger att sådana finnas; det har jag aldrig någon gång stuckit under stol med — som uppstå, då en av bilägaren högre värderad ring kommer in och klassas som skrot och därigenom kommer ned i denna mycket låga ersättningsklass. Jag syftade då på att å ena sidan industrikommissionen och statens reservförrådsnämnd och å andra sidan företräda för motortrafiken skulle vid resonemang om detta mycket svårlösta problem kunna komma fram till sådana modifieringar, att man helt eller i det väsentliga skulle kunna undanröja dessa missnöjesanledningar. Jag hade nämligen anmodat industrikommissionen och reservförrådsnämnden att taga upp sådana resonemang med motortrafikens män. Jag är ledsen att konstatera, att den mycket grundliga genomgång av ärendet, som på det sättet ägde rum, inte resulterade i att några modifieringar kunde genomföras. Denna fråga är så pass intrikat och komplicerad, så svår att från olika rättvisesympunkter lösa, att man kom till den slutsatsen, att även om man kunde påvisa att i det nuvarande systemet finnas vissa brister, så är det mycket svårt att finna något som är bättre.

Jag vet, att herr Nilsson i Göingegården vid ett möte i Malmö, där han firade triumfer i denna fråga för några dagar sedan, sade, att jag gick som katten kring het gröt. Herr talman, jag är överraskad över att bli liknad vid en katt. Jag tycker det vittnar om en betydande torftighet i fråga om det litterära bildspråket. Zoologien rymmer betydligt större möjligheter att ge mig en mera träffande karakteristik. Om jag skulle hålla mig till zoologien och karakterisera herr Nilsson i Göingegården, skulle jag närmast vilja likna honom vid en giraff, som sträcker på halsen och nosar och vädrar i den politiska ökentorkan. Jag har inte gått omkring den här gröten ifrån Göingegården. Jag har sysslat med den mycket, jag är inte rädd för dess temperatur och inte heller för dess substans.

Sedan myndigheterna på detta sätt hade diskuterat igenom tingen med motormännen, vad hände då? Jo, jag läser i Motormännens riksförbunds publikation, tidskriften Motor, nr 50 för år 1943. ett uttalande, som jag har fattat såsom det omdöme, som man på det hållet kom till efter att man hade inte bara konfronterats med problemets olika sidor utan även ganska grundligt penetrerat detta. Efter en längre utläggning, som jag inte skall belasta kammarens protokoll med men som mycket väl skulle kunna inflyta där, säger man:

»Det bör slutligen framhållas för alla landets bilägare, att, oavsett att missnöje med ersättningsförfarandets till synes orättvisa generalisering kan vara förklarligt, mer eller mindre väl genomtänkta anklagelseskriterier och förebrående telefonsamtal knappast förorsakar annat än tidsutdräkt. För övrigt behöver det väl inte påpekas, att många av dessa 'upprörande' fall som relateras inte är så förfärligt farliga. Om en bilägare t. ex. har leverat in en uppsättning 6,00-däck och kanske fått 40 kronor styck för dem och sedan någon annan bilägare eller kanske t. o. m. han själv får köpa dem i sin tur från nämnden för 80 kronor styck, är det i alla fall inte fråga om ocker. Ringarna har nämligen då under mellantiden befunnit sig på en gummiverkstad, där de lagats för alla de defekter, som bilägaren själv inte vetat om men kanske fått sota för ganska snart, om han kunnat fortsätta att köra. Folkhushållningsmi-

*Svar på interpellation. (Forts.)*

nisterns slutsats» — detta skrives alltså i anledning av mitt interpellations-svar — »att 'systemet i stort sett fungerat tillfredsställande' äger nog sin rik-tighet. Till varje däck, där så är tekniskt möjligt, lägger reservförrådsnäm-n-den ytterligare några veckors, några månaders och några mils livslängd. Det är den som bilägarna får betala. Troligen är den också värd priset.»

Till detta anser jag mig icke behöva knyta några kommentarer.

Den fråga som herr Wiberg nu tog upp var, när inkallelserna skulle av-blåsts från industrikommissionens sida, och han ville se ett sammanhang mel-lan upphävandet av inkallelserna och det möte, som hölls nere i Malmö. Man tror gärna det man gärna önskar, och här föreligger tydligen ett fall av sådant önsketänkande. I själva verket har frågan om dessa inkallelser gång på gång diskuterats mellan mig och industrikommissionens ledning. Både jag och den-na ha varit ganska angelägna om att kunna upphöra med dem vid en tidig tidpunkt, och vad som varit avgörande i detta sammanhang är väsentligen den takt, i vilken vi kunnat driva fram vår egen produktion av gummiringar och den import som vi kunnat få till stånd. Jag kan inte exakt ange kalendern för alla de olika resonemang som vi ha haft. Man har emellertid inom industrikom-missionen, där man gjort mycket för att kunna få fram en inhemsk produktion av ringar och en ökning av denna produktion, velat ställa sig avvaktande i den-na fråga. Då det emellertid tycktes oss bli möjligt att importera ringar, låt vara begagnade sådana, ifrån den amerikanska arméns förråd i Frankrike, då vi samtidigt fingo besked om att ett, låt vara mindre parti fabriksnya last-bilsringar skulle kunna importeras från Förenta staterna och därtill att ett mindre parti nya personbilsringar också kunde importeras och ett litet kvan-tum begagnade bilringar ifrån Förenta staterna även skulle kunna köpas, då vi vidare sågo, hur den så småningom stigande produktionskurvan vid de svens-ka fabrikerna började möta kurvan för licenserade gummiringar, så att tids-spannet inte blev alltför långt, och att vi med ianspråktagande av vad som fanns inne trodde oss kunna räkna med att det hela skulle räcka ihop, då upphävde vi inkallelserna. Vill man nu i Malmö gärna tro, att det var mötet där som åstadkom detta, har jag ingenting däremot — det spelar så förfär-ligt liten roll. Huvudsaken är väl, herr talman, att vi nu börja på att komma fram till en sådan situation, att vi visserligen inte äro ute ur det besvärliga läget men dock befinna oss i en sådan belägenhet, att vi kunna räkna med att det skall bli gynnsammare i fortsättningen.

Herr Wiberg ifrågasätter vidare lagligheten i inkallelserna. Ja, jag läste i går kväll det stenografiska referatet ifrån malmömötet, och jag förstår, att man ämnar underställa justitieombudsmannen den frågan. Jag har sålunda ingen anledning att här taga upp någon diskussion om den saken nu. Frågan får väl, därest denna aktion fullföljes, bli föremål för justitieombudsmannens prövning.

Jag vill till slut endast säga, herr talman, att vi ha försökt att på bästa sätt ordna denna mycket besvärliga hushållning — ty den har varit mycket besvärlig. Herr Nilsson i Göingegården sade litet nonchalant, att staten har medverkat till att skapa den situation, att folk inte har ringar till sina bilar. Ja, det är verkligheten att förenkla det hela, det är att förenkla det intill ansvars-löshet att säga detta. Vi ha varit tvungna att företaga dessa åtgärder, och hade staten inte gjort detta, hur skulle vi då ha rätt oss i det läge, som vi befunnit oss i? Må man gärna undersöka lagligheten i de åtgärder som företagits. Vi ha handlat efter bästa förstånd. Det är det enda som jag till sist kan säga.

Herr Nilsson i Göingegården: Herr talman! Herr statsrådet Sköld säger, att en man av herr Nilssons kulör går det inte att övertyga. Jag beklagar, herr

*Svar på interpellation. (Forts.)*

statsråd, men jag står inte ensam om den uppfattning som jag företräder. Det finns tusentals, tiotusentals, ja hundratusentals bilägare i detta land med samma kulör eller en annan kulör — om herr statsrådet menar politisk sådan — som ha samma uppfattning i denna fråga som jag. Tyvärr är det så.

Herr statsrådet Sköld säger också, att de priser som betalades vid inlösningen av bilarna ansågos vara för höga — han hänvisade i detta sammanhang till ett tidningsurklipp — och att det var slöseri med statens medel den gången. Ja, jag skulle från den tiden kunna visa åtskilliga tidningsurklipp, där man säger ifrån, att ersättningen var för låg. Här är ett fall, där uppfattning står mot uppfattning.

Beträffande fallet med hässleholmsbilen, som herr statsrådet vidrörde, säger herr statsrådet att i detta fall ha vederbörande myndigheter gått utanför sina föreskrifter. Det finns dock föreskrifter, som man varit tvungen att ändra just beträffande sådana fall, då samtidigt även en skrotbil sålts. Jag har tidigare påtalat detta förhållande, och jag behöver därför inte nu upprepa min argumentation. Måhända byggde man i detta fall även i fortsättningen på de först utfärdade föreskrifterna.

Herr statsrådet Sköld säger vidare, att herr Nilsson inte kan mena, att dessa bilar skola stå stilla under vintern, att staten skall ta de risker och de utgifter som därigenom uppkomma. Ja, herr statsråd, om man jämför denna skyldighet ifrån statens sida med den skyldighet, som ålades de hundratusentals bilägarna över hela landet, vilka fingo låta sina bilar stå stilla i den mån gummit togs ifrån dem, kan man ju i viss mån draga en parallell, åtminstone enligt min uppfattning.

Herr statsrådet fäster uppmärksamheten på den oerhört stora svårigheten med avyttringen av dessa bilar — jag har i mitt interpellations svar inte på något sätt förnekat, att det därvid har funnits stora svårigheter — och herr statsrådet säger, måhända skämtsamt, att inte ens vår herre kan lugga en skalpig. Jag förmodar herr statsrådet gjorde den anmärkningen, i den mån jag sade i mitt första anförande att herr statsrådet här företrädde en politisk uppfattning, enligt vilken man anser att staten skall ta hand om och klara ut alla problem. Jag försäkrar herr statsrådet, att jag inte har dragit och inte kommer att draga några paralleller emellan vår herres och majoritetspartiets möjligheter.

Herr statsrådet Gjores berörde en fråga, som även jag är tacksam för att herr statsrådet vid detta tillfälle tog upp, därför att jag i min interpellation inte har berört den och inte heller i mitt svar i dag i någon nämnvärd utsträckning gått in på dessa problem, som jag dock anser ligga till grund för den aktion, som nu har kommit till synes ifrån bilägarnas sida och vilka äro grundvalen till att man anser, att en skriande orättvisa har vederfarits bilägarna och medborgarna i detta land. Herr statsrådet Gjores hänvisade till den interpellation, som jag framförde 1943, och menade, att det nu vore onödigt att upprepa den utförliga förklaring, som han då avgav. Ja, herr statsråd, det är ingen som begär detta, men kvar står dock det faktum, att under hela denna mellan tid, från den tid då herr statsrådet Gjores framträdde och förklarade saken tills nu, har det rekvirerats bilgummi på samma sätt, trots att det helt säkert funnits möjligheter, även enligt statsrådet Gjores' utsago vid detta tillfälle, att åtminstone rätta till förhållandena i vad det gäller fraktersättningen och omkostnaderna för gummits avmontering.

Jag skulle vid detta tillfälle kunna anföra en mångfald exempel på det upprärande sätt, på vilket statens reservförrådsnämnd har åsatt priser på rekvirerat bilgummi. Det tjänar ingenting till: de kunna bli legio. Jag skall endast nämna ett par fall. En åkeriägare i min hembygd överlät sitt åkeri till en

*Svar på interpellation. (Forts.)*

annan bilägare och lät oförsiktigt nog två däck följa med, som inte voro deklarerade. Allmänna åklagaren fick kunskap om saken och anställde åtal. Häradsrätten dömde denne man förutom till böter att ersätta dessa däck med 100 kronor per styck. Däcken ansågos förverkade. Allmänne åklagaren vände sig sedan till industrikommissionen för att få veta, vart han skulle leverera dessa däck, som rätten hade lagt beslag på, och fick då meddelande om att de skulle inlevereras till statens reservförrådsnämnd för gummi. Han gjorde detta, och han fick i sin tur avräkning ifrån statens reservförrådsnämnd med kr. 4:20 för det ena och kr. 4:25 för det andra däck, alltså summa summarum 8:45 för de däck, som denne medborgare enligt svensk lag vid svensk häradsrätt dömts att betala 200 kronor för, enligt värdering av en bilreparationsverkstad, fastställd av allmänne åklagaren och häradsrätten. Detta är bara ett fall ibland hundra beträffande vilka man frågar sig: kan detta vara riktigt, kunna sådana förhållanden få fortsätta, och hur ha de kunnat bestå undan för undan under alla dessa år?

Jag skall be att få relatera ett annat liknande fall, som inträffade för två veckor sedan. En bilägare blev ålagd att inleverera sina däck till reservförrådsnämnden. De tillhörde en liten vagn och voro av storleken 5,00—16". Det var ganska bra däck — bilen var endast körd 1 500 mil. Vid samma tillfälle fick en granne till denne bilägare ifrån statens reservförrådsnämnd inköpa två begagnade bildäck, som voro av samma storlek. Dessa båda herrar träffades den dag den förstnämnde skulle inleverera sina bildäck. Grannen kom då underfund med, att de två däck, som han hade köpt och tillsammans betalat 105 kronor och några ören för, voro betydligt sämre än de däck, som den förstnämnde bilägaren skulle inleverera. Då ta dessa båda herrar självrådigt och byta däck. Det gick ju bra eftersom däcken voro av samma storleksklass. Den förstnämnde bilägaren skickar in till reservförrådsnämnden de två sämre däcken, som grannen haft några dagar utan att de varit monterade på någon bil. De skrevo mycket noga upp numren på dessa däck varför ingen svårighet uppstod att skilja dem från de andra. De fingo i avräkning för dessa båda däck kr. 10:50 för det ena och 15 kronor för det andra, alltså för samma däck, som för några dagar sedan inlösts ifrån statens reservförrådsnämnd med 105 kronor och några ören.

Ja detta är bara ett par ströfall jag anført. Jag skall på intet sätt trötta kammarens ledamöter med att framdraga flera sådana exempel. Men de anförda exemplen utgöra tillräckligt kristallklara bevis på att man från bilägarhåll har rättighet till att inte bara göra anmärkningar utan också vara upprörd över det sätt på vilket man förfar.

Statsrådet Gjores ironiserade över att jag vid malmömötet beträffande honom använt det ofta förekommande uttryckssättet, att någon gått som katten kring en het gröt. Jag är ledsen över att statsrådet kände sig träffad härav. Jag använde mig endast av ett gängse uttryck, som brukas, då man vill karakterisera någon som bara kretsar kring en frågas kärnpunkt. Jag var vid det tillfället inte ensam om att hysa den uppfattning, som jag gav uttryck åt rörande statens reservförrådsnämnds affärer med bilägarna. Jag beklagar, att reservförrådsnämndens representant vid det tillfället, direktör Russel, icke med ett enda ord sökte försvara eller åtminstone förklara det tillvägagångssätt, som nämnden under alla dessa år tillämpat. Det skulle ha gjort ett vederhäftigt intryck från reservförrådsnämndens sida, om någon dess representant vid tillfället i fråga försökt att belysa nämndens tillvägagångssätt. Jag beklagar vidare, att den till malmömötet inbjudna representanten för de militära myndigheter, som i sista hand skött kronbilsförsäljningarna, inte avläm-

*Svar på interpellation. (Forts.)*

nade någon som helst förklaring rörande dessa. En dylik förklaring skulle av mötesdeltagarna säkerligen ha hälsats med tillfredsställelse.

Jag har i min interpellation ifrågasatt, att många av dessa kronbilsförsäljningar med de höga priserna på bilarna kommit till stånd på grund av den skriande gummibrist, som varit rådande i landet. Jag har i interpellationen vidare påstått, att detta tillvägagångssätt från statens sida varit att utnyttja den prekära situationen. Jag vidhåller alltjämt detta påstående. Jag skulle kunna anföra många exempel i denna fråga, men jag vill inte uppta kammarens tid med detta. Jag kan dock inte underlåta att nämna, att jag häromdagen roade mig med att fotografera en bil — jag har bilden därav i min hand — som blivit inkörd i en skog i en hallandssocken. Denna bil hade köpts på en kronbilsauktion. Med den monterade gummiutrustningen kostade bilen sammanlagt 3 900 kr. Bilen som sådan ansågs emellertid inte vara användbar, men gummit ville man åt. Man körde därför in bilen i en skog och avmonterade där gummiringarna. Därefter lät man bilen stå kvar i skogen, utsatt för himmelens alla vindar.

Herr talman! Jag vill än en gång framhålla, att de förhållanden, som jag påpekat i min interpellation och tidigare här i dag, ha i högsta grad upprört inte bara mig utan tusentals, tiotusentals, ja, hundratusentals människor i detta land.

Chefen för folkhushållningsdepartementet, herr statsrådet **Gjöres**: Herr talman! Jag nödgas tyvärr återkomma i denna fråga.

Det är naturligtvis mycket svårt att så här på rak arm, när exempel på detta sätt serveras, utan vidare kunna ge besked om hur det förhåller sig i de särskilda fallen. Jag har fått del av referatet från det mycket omtalade mötet i Malmö. Jag har anmodat reservförrådsnämnden och industrikommissionen att undersöka varje vid malmömötet anført fall för att man med ledning därav och de vid mötet lämnade uppgifterna skall söka komma till någon klarhet i hur det verkliga förhållit sig i de olika fallen. Jag vore tacksam, om herr Nilsson i Göingegården och övriga talare här, som till äventyrs ämna anföra exempel i dessa frågor, presenterade dessa exempel på ett sådant sätt, att de kunna bli föremål för undersökning av myndigheterna.

Jag tror ingalunda, att myndigheterna äro ofelbara. Misstag ha naturligtvis begåtts i denna oerhört stora affär, som fått lov att skötas under mycket abnorma förhållanden. Om myndigheterna emellertid få de fakta, som herrarna ha kännedom om, äro vi själva mycket angelägna om att undersöka, huruvida misstag begåtts och huruvida någonting kan göras för att rätta till eventuellt begångna fel.

Herr Nilsson i Göingegården anförde nu sist ett fall av olika värdering av å ena sidan en gummiverkstad i Göingegårdens grannskap och å andra sidan en värderingsnämnd. Denna olikhet kan ju möjligen förklaras därav, att gummiverkstaden i sitt avlämnade värderingsutlåtande gått efter några svarta-börsnoteringar på gummiringar. Om vi emellertid få fakta i detta ärende, skola vi självfallet gärna närmare undersöka förhållandena.

Herr Wiberg var i sitt anförande inne på en fråga, som jag glömde att beröra nyss. Herr Wiberg var upprörd över att industrikommissionen kallade in ringar från bilar, som stodo till förfogande för civilförsvarsmyndigheterna eller militära myndigheter. Hur förhåller det sig härmed? Jo, i de fall, då dylika dispositioner för vissa myndigheters räkning äro för industrikommissionen kända, förekomma dylika inkallelser självfallet inte. Misstag äro visserligen möjliga, men som regel inkallas icke ringar från sådana bilar. Det har

*Svar på interpellation. (Forts.)*

emellertid hänt, att det av dessa olika myndigheter vidtagits snabba omDispositioner, som medfört, att de för industrikommissionen tillgängliga uppgifterna icke i varje ögonblick varit aktuella. Jag vill därför inte på något sätt bestrida, att bilägare, som haft sin bil stående till disposition för någon myndighet, kanske plötsligt fått en inkallelseanmaning rörande bildäcken från industrikommissionen. När vederbörande emellertid upplyst, att bilen i fråga varit reserverad för annan myndighets räkning, har denna inkallelseanmaning icke fullföljts.

Det föredliggen nu ett fall, som tydligen spelat en mycket stor roll i diskussionen vid malmömötet. Detta fall rör en bilägare i Varberg, som ganska tidigt själv avgav förbindelse till civilförsvarmyndigheten att tillhandahålla denna sin bil. Denne man hade under hot om åtal av industrikommissionen ålagts att insända sina ringar. Fallet ligger nu hos justitieombudsmannen för närmare undersökning. Detta fall kompliceras av att civilförsvarmyndigheten själv inte ville ha denna bil. Som jag nämnde var det bilägaren, som på eget initiativ avgivit en förbindelse att ha bilen för civilförsvarmyndighetens räkning. Jag skall inte här beröra de eventuella motiv, som bilägaren haft för ett erbjudande civilförsvarmyndigheten bilen. Bilägaren i fråga blev således anmodad att inleverera bilringarna, och den myndighet, som fått denna hans förbindelse rörande förfoganderätten över bilen, ansåg sig inte behöva ta bilen i anspråk. Det kan mycket väl hända, att denne bilägare i Varberg var ovetande om att civilförsvarmyndigheten inte ansåg sig behöva begagna hans erbjudande.

Herr talman! Under alla förhållanden finner man, när man undersöker alla de påtalade fallen, att de ofta ligga något annorlunda till än de te sig, då de serveras på upprädda folkmöten.

Herr **Wiberg** erhöll på begäran ordet för kort genmäle och anförde: Herr talman! Jag tillät mig att i mitt första anförande fästa uppmärksamheten på det förhållandet, att rekvisition av enskilda bilägares gummiringar försiggick så sent som då de militära myndigheternas försäljning av bilar och gummi påbörjats. Jag vill nu endast konstatera, att ingen av regeringens talesmän i denna debatt ens vidrört denna, enligt min ringa uppfattning, ganska centrala fråga.

Statsrådet Gjöres påpekade, att någon försäljning av s. k. skrotningar icke skulle ha skett. Jag är naturligtvis helt medveten om att det skulle vara en orimlig begäran att ett statsråd skall kunna svara på alla de frågor, som falla under ett så omfattande departement som folkhushållningsdepartementet. Jag skulle emellertid mycket gärna vilja fråga statsrådet Gjöres, om det inte är riktigt, att reservförrådsnämnden utlämnat tusentals och åter tusentals skrotningar i sådana fall, då vederbörande bilägare förbundit sig att inköpa stålringar.

Vidare yttrade:

Herr statsrådet **Sköld**: Herr talman! Herr Wiberg gjorde i sitt första anförande några uttalanden, som jag känner mig föranlåten att här beröra, så mycket mer som han nu i sin replik än en gång snuddade vid dem.

Herr Wiberg sade i sitt första anförande, att den ena handen inte tycktes veta om vad den andra handen gjorde och att det inte förekommit ett tillräckligt samråd mellan å ena sidan de militära myndigheterna och å andra sidan industrikommissionen och trafikkommissionen. Jag vill då först fästa herr Wibergs uppmärksamhet på att det inte är någon militär myndighet som försäl-

*Svar på interpellation. (Forts.)*

jer kronans bilar. Det är en alldeles civil försäljningsorganisation som sköter detta, och man har därför ingen anledning att blanda in de militära myndigheterna. Herr Wibergs påstående, att det inte skulle ha förekommit något samråd mellan denna försäljningsorganisation och vederbörande försörjningsmyndigheter är emellertid icke riktigt.

När de sakkunniga på området avgivit sitt utlåtande i detta ärende, hördes många myndigheter och bland dem även försörjningsmyndigheterna. Industrikommissionen avgav ett yttrande, där man gick in på frågan om bilringsförsörjningen. Man anförde där en hel del omständigheter för att belysa det svåra läget. Industrikommissionen uttalade därefter bland annat följande: »Vad nu anförts synes dock icke utgöra hinder för försäljning av kronans övertaliga lastbilar.» Industrikommissionen har här således ansett sig böra tillstyrka försäljningen. På en annan punkt i skrivelsen motsatte sig emellertid industrikommissionen försäljning av personbilar utrustade med sådana ringar, som vi bruka beteckna med uttrycket »ringar i kritiska dimensioner». Här avses 16''-ringar och grövre. Jag vill gärna erkänna, att denna senare passus i industrikommissionens yttrande inte blev föremål för tillräckligt beaktande från min sida. Jag fick inte min uppmärksamhet riktad på just den detaljen i industrikommissionens skrivelse. Till en början lät kronan därför försälja dylika personbilar med gummiringar i de s. k. kritiska dimensionerna. Kronan hade emellertid inalles endast 1 500 sådana bilar. Frågan har därför ingen större räckvidd. Kronan har emellertid numera låtit ställa undan det antal dylika personbilar, som fanns kvar efter de första försäljningarna. På den punkten medger jag gärna, att försörjningsmyndigheternas synpunkter icke blevo tillräckligt tillgodosedda. Jag vill samtidigt fästa uppmärksamheten på att detta endast berör en liten detalj i hela försäljningen, som icke i nämnvärd grad kan påverka frågan i dess helhet.

Jag vill till sist framhålla, att vid själva utformandet av försäljningsbestämmelserna ägde samråd rum mellan försäljningsorganisationen och kommissionerna. Detta samråd ägde rum den 27 juli i år. Samrådet har således faktiskt ägt rum. Det är endast i en detalj som detta samråd glappat.

**Herr von Seth:** Herr talman! Jag vill närmast beröra en ingalunda oviktig detaljfråga, som icke blivit omnämnd här i debatten. Jag syftar på att det utfärdades direktiv till länsstyrelserna att man icke skulle ge körtillstånd beträffande å kronbilsauktionerna inköpta bilar med mindre än att vederbörande hade körtillstånd till en annan bil. Dessa direktiv tyddes givetvis på det sättet, att många som inte hade ett dylikt körtillstånd icke vågade köpa en kronbil. För dem däremot, som innehade bilar med körtillstånd, men vilkas gummiutrustning befann sig i dåligt skick, blevo dessa direktiv en pekpinne från kronan, att om de ville ha användbart gummi, så skulle de köpa kronbilarna. Dessa bilägare tvingades således faktiskt att köpa kronbilarna för att komma över gummiutrustningarna på dem. Denna sak har inte blivit tillräckligt beaktad i debatten. Det vore därför intressant att höra något svar från statsrådsbänken på denna fråga. Man måste väl ändå medge, att dessa direktiv varit i hög grad bidragande till att denna försäljning av kronbilar i verkligheten blivit en försäljning av gummiringar till alldeles för höga priser.

För egen del anser jag, att det varit mycket nyttigt att denna debatt kommit till stånd. Statsrådet Gjörres kan självfallet inte ha reda på alla de åtgärder, som av de olika myndigheterna vidtagits i denna fråga. Under alla förhållanden kvarstår dock det faktum, att reservförrådsnämnden för frakt och avmonteringskostnader betalat så små summor, att de varit rent löjväckande. Det har således i tidningspressen stått omnämnt exempelvis att för fem däck,

*Svar på interpellation.* (Forts.)

av vilka tre betalats med 1:05 kr. och två med 1:20 kr., erlagts en ersättning för frakt och avmontering med 14 öre. Detta medför att de människor, som få denna betalning, mista respekten för de myndigheter, som ha att handlägga dessa ärenden.

Jag skall inte här ytterligare förlänga denna debatt. Jag tror emellertid, att den pekat på en ganska öm punkt i statsförvaltningen. Framför allt har debatten ådagalagt, att byråkratiseringen här firat stora triumfer. Debatten har påvisat byråkratismens alla avigsidor. Den har också blottat hur svårt samarbetet kan bli, när olika kuggar i samhällsmaskineriet byråkratiseras. Därtill skulle jag vilja säga, att även om interpellanten begagnat sig av en situation för att belysa en opinionsstorm mot det rådande systemet, har det likväl väckt förvåning inom kammaren, att statsrådet Sköld, som dock här fått erkänna att det förekommit vissa misstag, i sin första replik till interpellanten från statsrådsbänken använt en ton, som långtifrån är tilltalande.

**Herr statsrådet Sköld:** Herr talman! Gentemot vad herr von Seth nu anförde skulle jag först och främst vilja framhålla, att de anmärkningar, som rikstas mot kronans bilförsäljning, inte kunna grundas på ett byråkratiskt förfarande. Anmärkningarna skulle väl snarare grundas därpå att kronan vid sin försäljning tillämpat den privata handelns metoder. Dessutom skulle jag vilja framhålla, att om jag använt en något skarp ton gentemot herr Nilsson i Göingegården och en från statsrådsbänken kanske ovanligt skarp ton, så berodde detta inte minst därpå, att herr Nilssons interpellation var osedvanlig. Det förekommer ofta, att riksdagsmän i interpellationer och frågor påtala olika saker och ting. De få höra så mycket om påstådda missförhållanden och bruka i anledning därav ställa vissa frågor till Kungl. Maj:t. Därvid redovisa riksdagsmännen de fakta, som de kunnat inhämta, och fråga, om de äre med verkligheten överensstämmande. Herr Nilsson i Göingegården framställde emellertid i sin interpellation en rad förhållanden såsom faktiskt sanna. Dessa förhållanden innebära grava anklagelser utan att han dock sökt styrka riktigheten i sina påståenden. En sådan interpellation är enligt min mening betydligt mer osedvanlig än den ton jag här i dag använt i kammaren.

**Herr Ljungberg:** Herr talman! Först måste jag reagera mot vad statsrådet Sköld anförde om att kronan i detta fall tillämpat samma metoder som de enskilda affärsmännen använda i sina transaktioner. Jag vill bestämt säga ifrån, att en affärsman, som tillämpar liknande metoder som kronan gjort i detta fall, nog skulle ha en ganska kort framtid för sin rörelse.

Jag begärde ordet närmast för att fästa uppmärksamheten på en detalj i samband med dessa kronbilförsäljningar. Försäljningarna försiggingo ju både under september och november, och före desamma ägde en omfattande annonsering i pressen rum. Emellertid hade en tidning i mitt hemlän tagit upp detta spörsmål till kritisk granskning under tiden mellan den första och den andra försäljningen av bilar. Då inträffade det egendomliga, att denna tidning, som hedrats med att få införa annonser om den första försäljningen, icke fick rätten att sedan införa annonser rörande den andra försäljningen. När den annonsbyrå, som fått i uppdrag att sköta om denna annonsering, tillfrågades rörande det föreliggande fallet, kunde annonsbyrån icke lämna något annat besked än att tidningens namn icke varit upptaget på den order, som arméförvaltningens tygavdelning lämnat till annonsbyrån. Detta förefaller mig ge en ganska klar bild av hur ömtålig arméförvaltningens tygavdelning varit för kritik i detta avseende.



*Svar på interpellation. (Forts.)*

Herr Nilsson i Göingegården: Herr talman! Sedan jag begärde ordet har statsrådet Sköld svarat på *en* av de frågor, jag ställde till honom. Det var nämligen tre frågor: 1) huruvida priskontrollnämnden varit invecklad i denna sak och fastställt de priser, som tillämpas vid försäljningarna; 2) huruvida industrikommissionen hade avgivit avvisande svar beträffande det system, som tillämpas vid försäljningarna; och 3) huruvida trafikkommissionen gjort samma sak. Statsrådet Sköld besvarade frågan rörande industrikommissionen med att föredraga det uttalande, som industrikommissionens representant vid malmömötet haft, vari han bestämt förklarat, att industrikommissionen för sin del avstyrkt det förslag till försäljningssystem, som här tillämpats. Kvar till besvarande stå således frågorna om priskontrollnämnden och trafikkommissionen.

Jag uttalar min tillfredsställelse med statsrådet Gjörö's uttalande, att man kommer att göra en ekonomisk undersökning rörande de priser, som statens försäljningsorgan tillämpat, och jag hoppas, att det en gång skall lämnas ett klart besked åt svenska folket om huru denna affär ekonomiskt bedrivits och det ekonomiska resultat den givit. Man misstänker givetvis, att det förekommit provisioner, som rört sig om ganska ansevärd belopp.

Till sist ber jag, herr talman, att få uttala min glädje över att denna fråga tagits upp till skärskådande. Det kan icke hjälpas, om det därvidlag visat sig, att man kommit att trycka på en mycket öm punkt, vilket i någon mån irriterat det statsråd, som interpellationen varit ställd till.

Herr statsrådet Sköld: Herr talman! Det svar, som jag lämnat beträffande industrikommissionens ställning, läste jag direkt ur ett kommissionens yttrande, och då får väl det tillmätas vitsord. Vad trafikkommissionen beträffar har jag icke någonting annat till mitt förfogande här än den föredragningspromemoria, som användes, när ärendet första gången föredrogs för mig. Av denna promemoria framgår, att trafikkommissionen yttrat sig i ärendet, men det finns icke någon anteckning om att kommissionen avstyrkt. Vad slutligen angår priskontrollnämndens befattning med nämnda sak ligger det så till, att därigenom att försäljningssystemet i detta fall bestämts av Kungl. Maj:t i konselj innebär beslutet, att dessa försäljningar icke äro underkastade priskontrollnämndens ingripande. Priskontrollnämnden har emellertid hela tiden följt dessa frågor, och det har förekommit överläggningar mellan mig och priskontrollnämnden.

Jag tror icke, att jag gör mig skyldig till någon felaktighet, om jag läser upp några rader, som kunna anses ungefär uttrycka priskontrollnämndens ställning i denna sak. Det står där:

»Till statens priskontrollnämnd ha under hand framförts vissa anmärkningar mot bristande överensstämmelse mellan de priser, som uppnåtts vid den pågående försäljningen av försvarsväsendets bilar, och de riktlinjer, som fastställts för den allmänna prispolitiken. I tidningspressen ha dessa anmärkningar framkommit i starkare form.

De undersökningar, som priskontrollnämnden i anledning härav företagit, äro icke till sin omfattning sådana, att de bilda ett tillräckligt underlag för ett säkert bedömande av frågan, huruvida de framställda anmärkningarna hänföra sig till relativt fåtaliga undantagsfall eller äga mera generellt berättigande. Underrättelser, som erhållits från representanter för de största köparintressena, tyda emellertid på att det förstnämnda skulle vara fallet och att några mera allvarliga anmärkningar mot den genomsnittliga prisnivån icke skulle kunna framställas. Nämnden vill i detta sammanhang framhålla, att det alltid måste vara förenat med betydande svårigheter att fastställa stoppriser för begagnade bilar.»

*Svar på interpellation. (Forts.)*

**Herr von Seth:** Herr talman! När det gäller samarbetet mellan de olika myndigheterna, måste jag konstatera, att jag ännu icke fått full klarhet i huruvida trafikkommissionen tillfrågats om avtalet med bilhandlarna, innan försäljningen av dessa fordon sattes i gång. Jag skulle vara mycket tacksam för att få ett fullt uttömmande svar på den frågan.

När herr statsrådet Sköld i sin replik till mig var inne på den privata köpenskapen, skulle jag vilja säga, att om man inom den privata köpenskapen gått till väga på samma sätt som statens försäljningsorgan i detta fall gjort, hade man förlorat allmänhetens förtroende. Sådana metoder, som här använts, måste man inom den privata köpenskapen akta sig för att begagna sig av. Detta smakar i viss mån monopolism.

**Herr statsrådet Sköld:** Herr talman! Beträffande den första frågan, huruvida trafikkommissionen blivit hörd över avtalet mellan statens försäljningsorgan och bilhandlarna, förstår jag icke, vad det skulle tjäna till. Det kan icke beröra trafikkommissionens intressen, vilka avtal statens försäljningsorgan upprättat med bilhandlarna, och det har aldrig gjorts någon framställning till trafikkommissionen om den saken.

Vad sedan beträffar tvistefrågan om själva försäljningssättet säger herr von Seth, att om man inom den privata köpenskapen tillämpat det försäljningssystem, som vi här tillämpat, hade man förlorat allmänhetens förtroende. Hur har det då gått till vid dessa försäljningar? Man har ställt upp bilarna på ett fält. På varje bil finns en skylt, som anger: »Här äro karosseriet och motorn i det skicket och gummit i det skicket. Den, som vill köpa dessa bilar, får ge ett pris på bilen i befintligt skick.» Jag vill verkligen fråga: vad ligger det för osunt i ett sådant försäljningssystem?

**Chefen för folkhushållningsdepartementet, herr statsrådet Gjöres:** Herr talman! Jag återkommer i anledning av den fråga, som herr Wiberg riktade till mig och som jag gärna vill besvara. Frågan gällde, huruvida dock icke skrotdäck ha sålts från reservförrådsnämnden till sådana bilägare, som skulle förse däckerna med stålskenor. Jag har ytterligare kontrollerat den uppgift, som jag nyss lämnade kammaren, enligt vilken däck, som av reservförrådsnämnden klassificerats och betalats som skrot, aldrig gått ut som för motorfordon användbart däck. Efter att jag nu har kontrollerat uppgiften kan jag alltså bekräfta den. De däck, som gått ut för påmontering av stålskenor, räknas icke till den verkliga skrotklassen utan ligga i en klass av ringar, som har ett slitvärde under 30 % utan att dock tillhöra skrotklassen. Inom denna grupp finns det sedan en hel del graderingar, hästvagnsdäck, elbilsdäck o. s. v. Jag tror alltså, att den uppgift, som jag lämnade, är riktig.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 5.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande proposition, nr 382, med förslag till utbyggnad och omläggning av uppboordsorganisationen.

## § 6.

Föredrogs den av herr *Pettersson* i Ersbacken vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet, angående

*Svar på interpellation.* (Forts.)  
beräkningen av procentavdrag för fastighet vid årets taxering till kommunal inkomstskatt.

Kammaren biföll denna anhållan.

### § 7.

Föredrogs den av herr *Håstad* vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till hans excellens herr ministern för utrikes ärendena, i anledning av den överenskomelse, som uppgivits hava träffats med vissa främmande stater om utlämnande till dessa av här befintliga landsflyktiga krigsdeltagare.

Kammaren biföll denna anhållan.

### § 8.

Föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 268, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1945/46, i vad propositionen avser kommunikationsdepartementets verksamhetsområde.

#### *Punkten 1.*

Utskottets hemställan bifölls.

#### *Punkten 2, angående inköp av tomter i Uppsala.*

Efter föredragning av utskottets i punkten gjorda hemställan anförde

Herr *Hansson* i Skediga: Herr talman! Jag har begärt ordet vid den punkten, som gäller inköp av mark för posthus i Uppsala, enligt proposition om tilläggsstaten. Jag har för min del tidigare varit inne på frågan om prissättningen vid statens inköp av mark, och jag måste reagera emot de olika priser, som betalas på olika områden. I det nu föreliggande fallet är man uppe i ett pris av nära 270 kronor per m<sup>2</sup>. Om man räknar ut vad detta pris betyder, om det skulle gälla uppförande av ett bostadshus i fyra våningar, finner man att det för en lägenhet om 90 m<sup>2</sup> betyder 6 300 kronor efter inköpspriset, vilket efter 5 % innebär en höjning av kostnaden för lägenheten med 315 kronor per år. Detta skall då jämföras med de tomtpriser, som staten erbjuder ute i jordbruksområden på landsbygden intill en stad, då priset rör sig om 9 å 10 kronor per m<sup>2</sup>.

Varför skall man gå till väga på det sättet, när det gäller för statsverket att skaffa sig mark? På landsbygden går man expropriationsvägen, då det gäller att skaffa sig mark, i staden betalar man det pris som begäres, och man använder sig även av mellanhänder.

I det nu föreliggande fallet gör säljaren en vinst, och vad jag för min del måste mest reagera emot är, att staten enligt den träffade uppgörelsen förbinder sig, att om säljaren drabbas av skatt för denna mervinst, så skall staten också svara för den skatten. Vi ha här att göra med en affär, som rör sig om ett mycket stort belopp, och vi ha att göra med en person, som säkerligen icke skulle drabbas så hårt, om han skulle få betala skatt på vinsten. Det vill man emellertid befria honom ifrån, och det är detta, som jag sagt man måste tycka är oriktigt. Utskottet säger självt, att köpevillkoren för statsverket icke kunna anses vara helt tillfredsställande, men utskottet har dock funnit sig böra tillstyrka köpet.

*Inköp av  
tomter i  
Uppsala.*

*Inköp av tomter i Uppsala. (Forts.)*

Det är naturligtvis hopplöst att yrka avslag på utskottets hemställan, men jag vill för egen del ha sagt, att jag inte kan finna det vara uppbyggligt, att staten i ena fallet, då det gäller landsbygden, skaffar sig mark genom expropriation, medan man, då det gäller städerna, gör upp på säljarens villkor, och om man inte kan göra upp själv tar en mellanhand till hjälp och dessutom befriar säljaren från skatt på den vinst, som han gör. För egen del skulle jag därför icke vilja bifalla det föreliggande förslaget, men det är som sagt säkerligen hopplöst att yrka avslag. Staten borde emellertid förfara på enahanda sätt, då det gäller att skaffa mark, vare sig det är på landsbygden eller i städerna.

Vederbörande statsråd är ju inte närvarande i kammaren, men jag måste för min del uttala min förvåning över att man icke kan sätta en gräns för markvärdestegringen i städerna. Av en person, som är kännare på området, har jag i dag fått veta, att för tio år sedan kunde staten förvärvat en tomt i Uppsala för 80 000 kronor, medan samma tomt nu kostar 800 000 kronor. Efter ytterligare tio år har det kanske inträtt en ny stegring. Jag undrar, om man icke någon gång skall sätta en gräns för detta oerhörda jobberi med tomtvärden. Vi äro ju snart färdiga att genom en särskild koncessionslag besluta om jordbruksvärden o. s. v. Jag tycker, att man borde samtidigt få en gräns satt för markvärdestegringen i städerna. När man måste betala 270 kronor per m<sup>2</sup>, då bör det verkligen vara på tiden för statsverket att försöka få en gräns satt för tomtpriserna. Får utvecklingen ohindrat fortsätta kommer man, som jag nyss sade, efter några få år att få ännu högre värden. Och sedan ha vi dessa oavbrutna klagomål från tjänstemän, arbetare och löntagare, att lönerna icke räcka till och att skatterna äro för höga. Man tycks emellertid icke vilja gå till botten med denna sak, som i så hög grad berör alla, som bo i städerna, och även landsbygden. Det vore dock verkligen på tiden att taga itu med den på allvar.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

*Punkterna 3—9.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

## § 9.

Föredrogos vart efter annat:

statsutskottets utlåtanden:

nr 274, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förbättring av viss ubåtssäkerhetsmateriel;

nr 275, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ianspråktagande av lägerkassemedel för nybyggnad eller större ändringsarbete;

nr 276, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av kronan tillhörigt markområde i Ljungbyhed;

nr 277, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa frågor om befrielse från ersättningsskyldighet;

nr 278, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa statens järnvägar berörande markfrågor i Västerås;

nr 279, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fastighetsbyte i Falköping; och

nr 280, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av vissa under vattenfallsstyrelsens förvaltning stående fastigheter;

bankoutskottets utlåtanden:

nr 62, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående årligt understöd åt föreståndaren för svenska studenthemmet i Paris Lucien Maury;

nr 63, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående livräntor åt Hanna Jansson m. fl.; och

nr 64, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag till ändring i vissa delar av reglementet för riksgäldskontoret; samt

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 82, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1945/46, såvitt angår jordbruksärenden;

nr 83, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare statsunderstöd till Sörby invallningsföretag år 1937 i Västmanlands län; och

nr 84, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inköp för kronans räkning av viss mark inom Södra Vrams socken, Malmöhus län.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa utlåtanden hemställt.

### § 10.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 1.43 em.

In fidem  
*Sune Norrman.*

---