

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1945.

Andra kammaren.

Nr 39.

Tisdagen den 27 november.

Kl. 4 em.

§ 1.

Justerades protokollet för den 21 innevarande november.

§ 2.

Herr talmannen meddelade, att herr *Witzell*, som vid kammarens sammanträde den 14 innevarande november med läkarintyg styrkt sig från och med den 12 i samma månad tills vidare vara hindrad deltaga i riksdagsgöromålen, denna dag åter intagit sin plats i kammaren.

§ 3.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Chefen för försvarsdepartementet, herr statsrådet **Vougt**, som anförde: Herr talman! I en med andra kammarens tillstånd framställd interpellation har herr Ohlin till mig riktat följande frågor:

Svar på interpellation.

1. Äger statsrådet kännedom om att man vid val av lokaler för militärförläggningar i många fall låtit nöjeslokaler gå fria, medan kristliga och ideella rörelser lokaler beslagtagits?

2. Har statsrådet sig bekant, att under rådande fredsförhållanden från militärt håll rests krav på att religiösa och ideella organisationers lokaler skola ställas till förfogande för ordinarie militär utbildning?

3. Har det kommit till statsrådets kännedom, att vederbörande militärbefäl anført, att, om inte lokalerna frivilligt ställdes till förfogande, skulle rekvisition tillgripas?

4. Kan statsrådet ställa i utsikt, att vederbörande militärmyndigheter få sådana instruktioner, att av mig omnämnda missförhållanden inte vidare förekomma?

Med anledning härav får jag anföra följande.

Den militära förfogandelagstiftningen får, såsom interpellanten erinrat, numera användas endast för sådana oundgängliga behov, som sammanhånga med beredskapens avveckling. Att rekvirera förläggningslokaler för ordinarie militära övningar kan alltså icke komma i fråga. Lokaler för sådant ändamål kunna disponeras endast efter frivillig överenskommelse. I de med interpellationen åsyftade fallen har tydligen på underordnat militärt håll rekvisitionslagstiftningens innebörd missuppfattats och vederbörande utgått från att bestämmelserna kunde tillämpas även för här ifrågavarande ändamål. I vissa fall synas därför avtal ha träffats efter påtryckning i form av rekvisitionsshot eller på grund av att ägaren fått en felaktig uppfattning beträffande lagstiftningens tillämplighet under nuvarande förhållanden. Någon skada synes emellertid icke ha skett, enär lokalernas ägare redan underrättats eller komma att underrättas om att sådana avtal komma att hävas, om ägaren så önskar. Armé-

Svar på interpellation. (Forts.)

chefen har anbefallt närmare utredning av saken. Denna utredning torde komma att klarläggas, huruvida det passerade skall i vederbörlig ordning beivras. Anledning föreligger därför icke att från min sida för närvarande i detta avseende vidtaga några åtgärder.

Ehuru det strängt taget borde vara obehövt att erinra om den angivna självklara begränsningen i fråga om möjligheterna att utnyttja förfogandelagstiftningen, har jag — för att förebygga liknande missförstånd för framtiden — utverkat utfärdande av en generalorder i detta syfte.

Vad interpellanten i övrigt anfört ger mig endast anledning erinra om betydelsen ur skilda synpunkter av att förfogandelagstiftningen under tider, då förutsättningar för dess ianspråktagande föreligga, utnyttjas med omsikt och med omtanke om även andra intressen än krigsmaktens. Självfallet bör härvid den största hänsyn visas även den verksamhet, som utövas av föreningar och samfund. Att härvidlag uppställa någon mera preciserad regel är icke gärna möjligt, då förfogandelagstiftningens tillämpning i så avgörande grad är beroende av omständigheter, som icke kunna i förväg överblickas.

Härmed tror jag mig ha besvarat interpellantens frågor.

Vidare yttrade:

Herr Ohlin: Herr talman! Jag ber att få framföra mitt tack till statsrådet och chefen för försvarsdepartementet för svaret. Särskilt tackar jag för statsrådets meddelande om att en generalorder kommer att utfärdas för att skingra den oklarhet om gällande instruktioner, som rått på sina håll. Jag är även tacksam för uttalandet, att »förfogandelagstiftningen bör utnyttjas med omsikt och med omtanke om även andra intressen än krigsmaktens».

Då i pressen en del framställningar varit synliga, som bestritt riktigheten av motiveringen för min interpellation, tillåter jag mig att med några ord redogöra för de faktiska förhållandena i de fall, som närmast föranlett densamma.

För en tid sedan anlände till Malung en grupp officerare — däribland en kapten — och underofficerare, representerande V militärbefälsstaben, för att utföra rekognosceringar för förläggningar. Dessa skulle tagas i bruk för ordinarie vinterutbildning av värnpliktiga. Militärerna besökte vid olika tillfällen representanter för Svenska missionsförbundet, Evangeliska fosterlandsstiftelsen, Frälsningsarmén, Pingströrelsen och I.O.G.T. När representanter för dessa organisationer inte gingo med på frivillig upplåtelse av kyrkor och samlingslokaler, meddelade militärbefälet vid upprepade tillfällen, att i så fall komme kronan med rekvisitionslagens hjälp ändå att försäkra sig om dem. För att ge eftertryck åt dessa påtryckningar använde sig en kapten av landsfiskalens hjälp för att söka göra en av de frikyrkliga representanterna medgörlig. Det antyddes från militärt håll, att ersättningen för lokalerna skulle bli mindre, om rekvisition behövde användas. I detta läge skrevo tre av representanterna under kontrakt omedelbart och den fjärde lovade att senare göra detta. En av pastorerna vägrade att underteckna kontrakt rörande uthyrning av sin kyrka, men trots detta och mot hans förbud skaffade sig militären tillträde till kyrkan och gjorde en skiss av lokaliteterna. De frikyrkliga representanterna föreslog, att nöjeslokaler skulle tas i anspråk i stället för gudstjänstlokaler, men militärbefälet meddelade, att enligt instruktion nöjeslokaler inte skulle hyras, om det fanns andra att tillgå. Det skulle nämligen bli för dyrt för kronan att hyra dessa. De frikyrkliga och ideella rörelsernas lokaler behövde man inte ersätta i samma utsträckning.

Mitt intryck är, att de centrala militära myndigheterna äro angelägna att beakta de ifrågavarande ideella rörelsernas intressen, men det tycks, som om

Svar på interpellation. (Forts.)

kontakten med underlydande organ inte varit tillfredsställande. Militärbefälsstaben har tydligen ej givit sina lokala representanter besked om att rekvisitionslagen upphört att gälla i sin tidigare omfattning, och de senare ha knappast visat tillräckliga hänsyn i sitt tillvägagångssätt i förevarande fall.

Det är riktigt, som statsrådet anför, att de, som undertecknat kontrakten, beretts eller komma att beredas tillfälle att uppsäga dem, men dessa möjligheter ha givits dem först efter det att detaljerade uppgifter lämnats i en dags-tidning. Militärbefälsstabens åtgärder ha kommit ett steg efter tidningsupp-gifterna, vilket tyder på en viss ovetskap inom staben om hur många kontrakt som deras representanter tecknat och om att ifrågasvarande kontrakt tillkommit under hot om rekvisition.

Tyvär berör statsrådet endast helt kort och i allmänna ordalag en av de frågor, som jag omnämnde i min interpellation, nämligen kyrkornas ställning och deras användning för militära ändamål. Statsrådet säger ingenting om att det under krigsåren och måhända alltjämt finns en instruktion, som i många fall till sin praktiska konsekvens haft, att gudstjänstrum rekviderats, medan nöjeslokaler gått fria. Som jag tillät mig anför i interpellationen, leder detta till premiering av nöjeslivet, medan det försvårar de religiösa och ideella organisationernas arbete. Enligt min mening bör statens ekonomiska intresse ej få leda till dylika konsekvenser. Jag hoppas, att statsrådet skall se till att gällande instruktioner ändras eller förtydligas, så att de ideella synpunkterna härvidlag bli beaktade.

Försvarsministern tar inte heller ställning till principfrågan, om gudstjänstlokaler överhuvud taget skola användas för militära ändamål. För mig står det klart, att gudstjänstlokaler böra ges en särställning — detta gäller frikyrkolokalerna lika väl som statskyrkorna. Jag hoppas försvarsministern vill ta detta spörsmål under förnyat övervägande och i varje fall ombesörja, att sådana instruktioner utfärdas, att gudstjänstlokaler — stats- eller frikyrkliga — endast få tagas i anspråk efter det att alla möjligheter att använda profana lokaler blivit utnyttjade.

Herr Mosesson: Avdelningschefen i försvarsstaben överste Sundell sade i går i en tidning bland annat följande: »Jag beklagar att det uttalande jag gjort till en annan tidning fått skenet av att bagatellisera vad som förevarit. Det har inte varit avsikten. Uttalandet har dock haft det goda med sig, att uppmärksamheten genom denna tidning (som nu sagt detta) följande dag riktades även på andra för femte militärbefälsstaben och för mig okända fall, som sålunda kunnat rättas till.» Det är med anledning av att överste Sundell finner det vara av värde att uppmärksamheten fästes på, att vad som har förevarit uppe i västra Dalarna inte är något enstaka fall, som jag har tillåtit mig att begära ordet för att säga något.

Jag hoppas att efter statsrådets uttalande nu vi skola kunna få en ändring i de förhållanden, som ha vållat så mycket avbräck i den evangeliska verksamheten i vårt land och vållat så mycken sorg för dem, som ha fått sina lokaler rekviderade. Jag har mycket förundrat mig över hur det kan komma sig, att militärerna, som ju i allmänhet bruka i högre grad än kanske någon annan kår visa respekt för de order, som ha utfärdats, inte i detta avseende ha gjort så. Jag var talesman för några de frikyrkligas förtroendemän, som uppvaktade den förre överbefälhavaren kort innan han avgick från sitt ämbete, och därvid läste han upp för oss en order, som han ett par dagar tidigare hade utfärdat av innehåll, att före ett visst datum alla rekviderade gudstjänstlokaler skulle vara utrymda eller, där detta inte kunde ske, han skulle få meddelande om anledningen till att så inte hade skett. Vi voro naturligtvis mycket tacksamma för att över-

Svar på interpellation. (Forts.)

befälhavaren hade gjort något sådant, men vad skedde? Kort efteråt fingo vi underrättelse om att inte blott vissa av de ifrågavarande lokalerna behölls, utan att nya rekvisitioner av gudstjänstlokaler hade skett. Då jag vände mig till överbefälhavaren och fäste hans uppmärksamhet på ett meddelande, som jag bekommit och samtidigt översände till honom, så kom det efter vad jag kan förstå telegrafisk order från honom till vederbörande militärbefäl i denna trakt. Det var i Skåne. Efter ett par dagar hade det visat sig, att det fanns andra lokaler, som kunde användas till inkvartering, lokaler, som föreståndaren för denna gudstjänstlokal hade anvisat men som förut icke hade gått att taga i bruk.

Vi ha, jag vill säga det till det högre militärbefälens heder, i allmänhet från deras sida rönt mycken förståelse för de synpunkter, som vi här tala för, men det måtte ha glappat ganska svårt vid tillämpningen av givna order. Vi hoppas att när statsrådet nu har tagit hand om saken, denna skall bli tillfredsställande ordnad. Det skulle således icke behöva sägas något mera, men detta förtäckta hot, att om inte en godvillig uppgörelse sker så kommer rekvisitionsförfarande att tagas i anspråk, har, vill jag säga, nästan varit regel, när man har gjort invändningar mot framställningar om att få ta i anspråk den eller den gudstjänstlokalen. I en del fall ha vederbörande dock haft så mycket ben i näsan, att de ha sagt: vi vilja inte lämna ifrån oss lokalen på en muntlig order, utan vi begära att få en skriftlig rekvisition. I flera fall har man då backat.

Herr statsrådet kan gott tänka sig vad det vill säga, när lokaler ända till tre års tid i följd ha använts för inkvartering och vederbörande ägare ha varit urständsatta att använda dem för deras ändamål. Jag skall icke nu till kammarens protokoll anföra skildringar, som statsrådet och envar annan skulle tro vara osanna, om jag icke var förvissad om att han visste, att vad jag sade verkligen kunde dokumentariskt bevisas. Men när en gudstjänstlokal — så mycket må jag säga — efter inkvartering blir lik vissa bekvämlighetsinrättningar borta på landsbygden full av obskyra och fula teckningar, så förstår nog envar hur det känns för dem, som ha bett och offrat för att få ett gudstjänstrum. När det har skett, att man har bjudit ett öre per dygn och inkvarterad soldat för lokaler, som man har rekvirerat, så är det ju inte så underligt, om det uppstår sorg och beklämning hos dem, som få lov att lämna ifrån sig sin byggnad.

Men jag skall inte nu, herr statsråd, tala mera om dessa saker. Vi ha inte ofta tidigare fört det på tal, fastän det har känts svårt. Vi hysa den varma förhoppningen, att vad som har varit skall vara en engångshistoria, och att vi i fortsättningen skola slippa att tala mera om och sörja över sådana saker.

Chefen för försvarsdepartementet, herr statsrådet **Vougt**: Herr talman! Jag är å min sida glad över att ha kunnat tillfredsställa interpellanten i det konkreta fall, som vi ha avhandlat i denna interpellation. Jag vill också säga som gammal tidningsman, att jag betraktar det som helt naturligt, om en tidning känner sig till freds över att ha kunnat påtala några missförhållanden, som icke på annat sätt skulle ha kommit till allmänhetens eller till överordnade myndigheters kännedom.

Det var en liten detalj i herr Ohlins anförande, som föranleder mig till en anmärkning. Det var, när han skildrade hurusom på en ort en major hade kommit och liksom gått direkt till missionshuset, eller om det nu var någon annan frikyrkolokal, för att rekvirera den. Jag har i min hand en redogörelse från de militära myndigheter det här gäller om hur man förfar, när man rekognoscerar en ort beträffande inkvartering. Vid ett första besök på orten besökte den major, som ledde det hela, personligen municipalfullmäktiges och kommunalnämndens ordförande, landsfiskalen, provinsialläkaren, lottachefen, kyrko-

Svar på interpellation. (Forts.)

herden, skolrådets ordförande samt några lärare. Därvid råkade det förhålla sig så, att samtliga berörda myndighetspersoner anvisade som lämpligaste lokal för ett sjukhus en viss missionskyrka på orten. Det går alltså icke till på det sättet, att man så att säga ställer stegen direkt till missionshuset.

Jag har också i min hand en redogörelse för de rekvisitioner av för kristliga och ideella ändamål avsedda lokaler, som under beredskapstiden ha gjorts av flygvapnet. När jag studerar denna redogörelse fäster jag mig vid en sak, som i alla fall i detta sammanhang bör tillmätas viss betydelse, och det är den, att trots att det utan tvivel varit ganska många missionshus, kapell, församlingshem, frälsningsarmélokaler, verdandilokaler, goodtemplarlokaler, i ett fall en bygdegård, som ha rekvirerats, så ha dessa lokaler icke tagits i anspråk mer än en kort tid av året, i många fall en halv månad, en månad, en och en halv månad och upp till tre månader. I två fall ser jag, att man tagit i bruk goodtemplarlokaler under 6 månaders tid vardera av åren 1943 och 1944. Men det står också anmärkt, att man tagit dem i anspråk endast för lektioner. Det förhåller sig följaktligen på det sättet, att lokalerna i fråga ha kunnat användas även av de människor, som äga dem, vid de tillfällen, jag förmodar på kvällarna eller annan tid på dygnet, när de icke ha använts av militären.

Det är omöjligt att prestera en sammanställd bild av hur under beredskapstiden bördorna ha fördelats från militärt håll. I många fall ha vi faktiskt hört klagomål från andra människor än just från representanterna för frikyrkliga och ideella rörelser över att de ha blivit avkrävda en alltför stor tribut i form av rekvisitioner.

Jag hoppas, att det icke kan vara herr Mosessons avsikt att vilja göra gällande, att om vi skulle komma därefter, att vi måste dra på beredskapen på nytt, så skulle ideella samfund och frikyrkliga rörelser helt och hållet uteslutas från detta. Kommer man därefter en gång till, måste man givetvis försöka förfara så rättvist som möjligt. Den ändring, som nu inträtt, är ju den ändring, som helt enkelt inställer sig på grund av att beredskapen upphör. Jag tror det är klokast av mig, om jag för övrigt icke lovar något för det fall, att vi skulle få lov att tillgripa beredskapsåtgärder på nytt.

Herr Ohlin: Herr talman! Jag ber att få påpeka, att den i och för sig välkomna upplysning, som herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet nu lämnade i fråga om det förfaringssätt, som har tillämpats i ifrågavarande fall, då de militära representanterna först vänt sig till kommunala myndigheter o. s. v., icke på något sätt strider mot den framställning, som jag har lämnat. Det var alltså en komplettering, som var välkommen men som icke på något sätt innebar en korrigerings.

Jag vill härtill endast foga den observationen, att ifall de kommunala myndigheterna och förtroendemännen på militärens förfrågan ha givit ett svar av den innebörd, som herr statsrådet nu angav, så är det väl icke otroligt, att de därvid utgått ifrån kännedomen om en viss praxis, som har framvuxit under krigsåren. Enligt mitt sätt att se är det just denna praxis, som det gäller att bryta.

Jag drar av det inträffade den slutsatsen, att det är angeläget, att icke blott de underordnade militära myndigheterna utan även kommunala myndigheter och förtroendemän göras bekanta dels med hur gällande förordningar verkligen lyda, dels med hur man från högsta ort önskar att dessa skola tillämpas med beaktande av de ideella och religiösa intressena.

Herr Lövgren: Herr talman! Jag hoppas att man icke skall behöva rekquirera vare sig religiösa eller profana lokaler framdeles, men om det blir nöd-

Svar på interpellation. (Forts.)

vändigt, och om man kommer till ett samhälle, där det exempelvis finns två eller tre eller fyra stora bönhus och ett litet folkets hus, som är den enda tillgängliga lokalen för profana möten och för exempelvis A. B. F:s studieverksamhet och den enda samlingspunkten för bygdens ungdom, då hoppas jag, att denna folkets hus-lokal icke blir den första, som man rekvrirerar.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 4.

Föredrogs och hänvisades till behandling av lagutskott Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande proposition, nr 384, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 16 februari 1934 om fullgörande i vissa fall av betalningsskyldighet i förhållande till utlandet m. m.

§ 5.

Föredrogs var efter annan och remitterades till statsutskottet följande på bordet liggande motioner, nämligen

nr 686 av herr *Johansson* i Stockholm; och
nr 687 av herr *Lindholm*.

§ 6.

Föredrogs, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden nr 264, 267, 269, 272 och 281, bevillningsutskottets betänkanden nr 61 och 62 samt andra lagutskottets utlåtanden nr 82 och 83.

§ 7.

Föredrogs den av herr *Lundqvist* vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet, angående frågan om statstjänstemäns ställning vid arbetskonflikter.

Kammaren biföll denna anhållan.

§ 8.

Herr **andre vice talmannen** erhöi på begäran ordet och anförde: Herr talman! Jag hemställer, att kammaren ville besluta, att bland två gånger bordlagda ärenden bevillningsutskottets betänkanden nr 61 och 62 uppföras först på morgondagens föredragningslista, därefter statsutskottets utlåtande nr 281 och därefter övriga ärenden i den ordning, i vilken de förekomma på dagens föredragningslista.

Denna hemställan bifölls.

§ 9.

Interpellation. Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Herr **Utbutt**, som yttrade: Herr talman! Genom avtal, som träffats mellan de svenska och isländska regeringarna, ha isländska medborgare erhållit tillstånd att i Sverige beställa ett större antal fiskebåtar. Den första beställningen, som omfattade 45 stora fiskebåtar, gjordes år 1944. Innevarande år har tillstånd lämnats för ytterligare 55 fiskebåtar. Dessutom ha även byggts fiskebåtar för bland annat Färöarna.

Interpellation. (Forts.)

De hittills kontrakterade fiskebåtarna äro av den storleksordning och så konstruerade, att ett slöseri med det svenska ekvirket förekommer. Båtarna byggas nämligen helt av svensk ek, utom däck och skans.

Redan före islandsbeställningarna hade den svenska ekskogen ganska kraftigt beskattats, framför allt då det gällde lämpligt och passande ekvirke för fiskebåtsbygge. Båtbyggarna klagade över att lämpligt virke blev alltmera svåråtkomligt.

I södra Sverige finns visserligen en ekskogsreserv, som kan användas, men detta virke är i allmänhet icke av bästa kvalitet.

Redan innan avtalet om båtbygge för Island var klart, uttalades vissa betänkligheter mot en så stor beställning av fiskebåtar på de mindre svenska varven, då det kunde misstänkas, att svenska båtbeställningar samt reparationer och ombyggnader av äldre fiskebåtar kunde komma att få stå tillbaka för de isländska beställningarna. Då de priser, som islänningarna skulle betala för sina fiskebåtar här i Sverige, blevo kända, ökades farhågorna, och det ansågs troligt, att priserna skulle komma att påverka även vad svenska fiskare få betala. Farhågorna ha visat sig vara fullt berättigade. En svensk fiskebåt av största storleksklass kostade i ett för allt före och i början av kriget 52 000—55 000 kronor. Under krigsåren har priset gått upp med över 100 %, så att en dylik båt kostade 110 000—115 000 kr. för några månader sedan. För de isländska fiskebåtarna, som byggas i Sverige och äro obetydligt större än de ovan nämnda svenska båtarna, är priset utan motor för tre olika typer resp. 140 500, 193 650 och 203 609 kronor per styck, vartill komma motorer för resp. 65 000 och 75 000 kronor.

Den svenska fiskeflottan, framför allt på västkusten, har under de senaste åren förnyats i viss utsträckning. Nu då kriget är slut och de fiskevatten, som varit stängda för svenskt fiske, åter äro öppna, och framför allt med tanke på det för svenska fiskare nya sillfiske, som med ganska stor framgång upptagits på det så kallade Fladengrund i Nordsjön, föreligger ett stort behov av nybyggnader. Det hade också nu funnits möjligheter att avyttra en del av de äldre båttyperna, som i så fall skulle ha ersatts med större och modernare båtar.

Under nuvarande förhållanden, då varven äro ständigt upptagna med byggen för isländsk räkning, är det svårt för svenska beställare att inom rimlig tid och till priser, som kunna anses acceptabla, få nya båtar — detta inte minst med hänsyn till de fiskpriser, som man kan räkna med under den närmaste framtiden, då konkurrensen från utländska fiskare kommer att sätta in, inte endast här hemma utan framför allt på de utländska marknader, som legat nere under kriget och nu hålla på att upparbetas.

När det gäller reparationer och moderniseringar av äldre fiskebåtar, äro förhållandena likartade som i fråga om nybeställningar, framför allt när det gäller prissättningen. Det pris, som varven betala för ekvirket, torde ej sällan med flera hundra procent överstiga det av priskontrollnämnden åsatta.

För att belysa, vilken prispolitik varven ofta tillämpa, ber jag att få anföra ett par exempel. För mellan en och två månader sedan började varven utan priskontrollnämndens tillstånd att tillämpa ett pris på nybeställningar av fiskebåtsskrov, som med inte mindre än 10 000 kronor överstiger det, som tillämpades för en tid sedan, och i fråga om vissa reparationer steg priset med inte mindre än närmare 40 %. Bland de personer på västkusten, som kunna till ovannämnda förhållanden, är meningen den — vilket ej torde kunna bestridas — att i mycket stor utsträckning äro de isländska fiskebåtsbeställningarna orsak till de här omtalade för fiskarna olidliga förhållandena. Om dessa förhållanden fortfarande skola gälla, är det fara värt, att det svenska västkustfisket äventyras.

Interpellation. (Forts.)

Med anledning av det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet få framställa följande frågor:

1. Anser sig statsrådet kunna medverka till, dels att kontrakten för utländska, i Sverige beställda men ännu ej påbörjade fiskebåtar revideras, så att de få byggas av furuvirke eller järn i stället för ek, och dels att vid eventuellt nya exportbeställningar av fiskebåtar svensk ek icke får användas?

2. Vill statsrådet medverka till att vi få en sådan prissättning vid nybyggnader och reparationer av fiskebåtar för svensk räkning, som dels överensstämmer med vår prispolitik i allmänhet och dels och framför allt står i proportion till de fiskepriser, som svenska fiskare kunna räkna med?

3. Är statsrådet beredd att, om det inte skulle vara möjligt att i ovan nämnda avseende nå överenskommelse med berörda parter, utfärda exportförbud på nya svenskbyggda fiskebåtar?

Denna anhållan bordlades.

§ 10.

Interpellation. Ordet lämnades på begäran till

Fru **Boman**, som anförde: Herr talman! Arbetsutskottet inom Råneå kommuns folkskolestyrelse har nyligen handlagt ett upphandlingsärende på ett sätt, som ur principiell synpunkt är förtjänt av en närmare, offentlig granskning. Fakta i saken äro följande:

Den 26 september i år sammanträdde arbetsutskottet. Genom annons i tidningarna hade man infordrat anbud på leverans av matvaror till skolbarnbespisningarna under läsåret 1945/46. Omkring 1 100 barn äta skolfrukost inom Råneå kommun och inköpen av matvaror bruka gå till omkring 30 000 kr. per år. Två anbud hade inkommit. Kooperativa föreningen Freja uppträdde som ombud för de kooperativa föreningarna inom kommunen och erbjöd sig att lämna åtta procent rabatt på gällande dagspriser, i vilka omsättningsskatten inräknats. Varorna skulle levereras fritt till resp. skolas barnbespisning. Det andra anbudet kom från firma Carl Skogqvist, Råneå, som uppträdde som ombud för de privata köpmännen inom kommunen. Firman erbjöd sig att ge tio procent rabatt på gällande dagspriser, i vilka omsättningsskatten inräknats. Men därjämte bjöd firman också två procents kassarabatt vid likvid inom 30 dagar. Även denne anbudsgivare förklarade, att varorna skulle levereras fritt till respektive skolas barnbespisning.

Arbetsutskottet beslöt, enligt det från sammanträdet föreliggande protokollet, som nu är vederbörligen påtecknat av ordföranden och justerat, att förkasta båda anbuden. Därpå beslöt utskottet upptaga underhandsförhandlingar med Kooperativa föreningen Freja, om inte Freja skulle kunna lämna ett för kommunen förmånligare anbud. Dessa förhandlingar med Freja resulterade enligt protokollet i att Freja skulle sträcka sig så långt som firma Carl Skogqvist och lämna tio procent rabatt på gällande dagspriser samt dessutom två procents kassarabatt vid likvid inom 30 dagar. Därmed fick den grupp Freja representerade hela beställningen, som alltså gick till Freja i Råneå, Vitå Kooperativa, Vitå, Föreningen Balder, Jämtön, och Konsum, Boden.

I detta sammanhang bör måhända nämnas, att ingen representant från något av de borgerliga partierna sitter med i arbetsutskottet. Detta utskott har här handlat på ett sätt, som direkt strider mot vedertaget anbudssystem och den praxis, som gäller vid kommunal upphandling. Först har man infordrat anbud, sedan låter man en särskild anbudsgivare få del av konkurrens erbjudande

Interpellation. (Forts.)

för att lämna honom tillfälle att räkna om sina kalkyler och komma ned till lägsta anbudsgivare. Här har sålunda skett ett uppenbart åsidosättande av de krav på hög affärsmoral, som av varje rättänkande medborgare måste ställas på offentliga myndigheters handlingssätt.

Därest ett förfaringssätt av ovan angivna art skulle bliva mera allmänt tillämpat, skulle synnerligen allvarliga konsekvenser uppstå för de enskilda medborgarna. Detta måste få till följd, att anbudsförfarandet blir meningslöst, vilket kommer att leda till att den konkurrens, som kräves för sunda affärsuppgörelser, bortfaller. I det nu aktuella fallet i Råneå gällde det en pris-skillnad på ca 1 200 kr. i rabatter per år och därtill vissa skillnader i de angivna priserna. Om råneåmetoden slår igenom, kan det snart röra sig om betydligt högre belopp, som vederbörande kommuns skattedragare få betala. Så höga som skatterna redan äro i Norrbotten, är det ett intresse ej minst för det fattiga småfolket, att leveranserna till konsumenterna ske under skarpast möjliga kontroll och konkurrens.

Visserligen har ett dylikt kommunalt organ formellt full frihet att i en sådan situation handla, som det finner för gott, eftersom kommunallagarna icke innehålla några bestämmelser angående upphandling i ett fall som detta; likväl måste det sägas, att när denna frihet uppenbart missbrukas på sätt, som skett, böra garantier skapas däremot. Därest kommunala organ icke visa sig besitta den ansvarskänsla, som ur samhällets synpunkt är en förutsättning för den lämnade handlingsfriheten och ett nödvändigt moment i den kommunala självstyrelsen, måste restriktioner skapas i deras befogenheter, så att en sund demokrati kan upprätthållas. Den kommunala självstyrelsen bör och måste bevaras i fullast möjliga utsträckning. Det är sålunda här icke meningen att beskära dennas ovärderliga principer, endast att skapa förutsättningar för dessas upprätthållande.

Med anledning av vad sålunda anförts hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för socialdepartementet få framställa följande fråga:

Är herr statsrådet villig att snarast möjligt låta föranstalta om utredning angående möjligheterna att i kommunallagarna införa bestämmelser, som med beaktande av den kommunala självstyrelsens bärande grundprinciper för framtiden garantera objektivitet vid kommunal upphandling?

Denna anhållan bordlades.

§ 11.

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

från bankoutskottet:

nr 563, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående årligt understöd åt föreståndaren för svenska studenthemmet i Paris Lucien Maury; och

nr 564, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående livräntor åt Hanna Jansson m. fl.; samt

från riksdagens kansli:

nr 562, angående val av fullmäktige och suppleant för riksdagens fullmäktige i riksbanken.

Vidare anmäldes och godkändes riksdagens kanslis förslag till riksdagens förordnanden:

nr 559, för ledamoten av riksdagens andra kammare herr Allan Andersson i Tungelsta att vara fullmäktig i riksbanken;

nr 560, för ledamoten av riksdagens andra kammare herr David Emanuel Hall att vara fullmäktig i riksbanken; och

nr 561, för ledamoten av riksdagens andra kammare herr Olof Andersson i Malmö att vara suppleant för riksdagens fullmäktige i riksbanken.

§ 12.

Justerades protokollsutdrag.

§ 13.

Avlämnades följande motioner, nämligen av:

herr *Lindmark m. fl.*, nr 688, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 381, angående åtgärder för ökad utbildning av tandläkare m. m.;

herr *Ekdahl*, nr 689, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 379, angående hemvärnets rekrytering, tjänstgöringsskyldighet och ekonomiska förmåner; och

herr *Wiberg m. fl.*, nr 690, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 377, med förslag till lag om ändrad lydelse av punkt 1 av anvisningarna till 41 § kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370).

Dessa motioner bordlades.

§ 14.

Kammaren beviljade fru *Linderot* ledighet från riksdagsgöromålen under 13 dagar från och med den 23 innevarande november.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.45 em.

In fidem
Sune Norrman.

Onsdagen den 28 november.

Kl. 11 fm.

§ 1.

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

nr 385, angående avskrivning av nya kapitalinvesteringar å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1945/46; och

nr 386, angående fortsatt disposition av vissa under den förstärkta försvarsberedskapen anvisade medel.

Dessa propositioner bordlades.

§ 2.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena **Undén**, som anförde: Herr talman! Herr Johnsson i Stockholm har till mig framställt följande frågor:

*Svar på
interpellation.*

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

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

Är Eders 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?»

Till svar härå får jag meddela följande.

Vid sitt besök i Tyskland i början av oktober i år diskuterade greve Folke Bernadotte med de allierade frågan om svensk hjälp åt barn i Tyskland. Saken fördes på tal bl. a. med representanter för den allierade kontrollkommissionen i Berlin. Kommissionen fattade då icke något beslut, men enligt vad som framgick komme den antagligen att överlåta åt myndigheterna i varje ockupationszon att för sin del avgöra saken oberoende av myndigheterna i övriga zoner. Från myndigheterna i den brittiska zonen föreligger sedan några dagar ett meddelande om att undersökningen av förutsättningarna för svensk hjälp åt tyska barn i den brittiska zonen hade gjort goda framsteg. Det föreläge, hette det i meddelandet, all utsikt att officiellt medgivande i princip inom kort skulle lämnas för en svensk expedition att arbeta i den brittiska zonen.

När tillståndet föreligger, är det meningen, att Svenska kommittén för internationell hjälpverksamhet, Svenska röda korset och Föreningen Rädda barnen skola organisera hjälpverksamheten gemensamt. Vederbörande statliga organ komma att taga ställning till i vilken utsträckning allmänna medel skola ställas till förfogande för gåvor utöver de frivilliga bidrag, som beräknas inflyta för denna verksamhet.

Vid sidan av denna plan för hjälparbete föreligger en inbjudan från den tyska evangeliska kyrkan till Elsa Brändström att utöva hjälpverksamhet

Svar på interpellation. (Forts.)

bland barn i Tyskland. Hon har accepterat denna inbjudan, och meningen är att, om erforderliga tillstånd beviljas, hon till att börja med skall upptaga verksamheten i den amerikanska zonen och därefter utsträcka densamma till andra zoner. Hjälpaktionen är avsedd att äga rum i samarbete med svenska hjälporganisationer.

Oberoende av tillstånden för de två nyssnämnda hjälpaktionerna ha myndigheterna i den brittiska zonen lämnat organisationen »Hjälp krigets offer» medgivande att sända en begränsad kvantitet kläder för fördelning bland civilbefolkningen — barn såväl som vuxna — i den brittiska zonen. Denna organisation förbereder för närvarande dessa hjälpsändningar, och den första sändningen inom denna gåvoram torde vara klar att skickas nu i dagarna.

Slutligen må nämnas, att de österrikiska myndigheterna uttalat förhoppningar om att erhålla hjälp från Sverige. Såvitt man kan bedöma skulle de allierade myndigheterna icke ställa sig avvisande till en svensk hjälpaktion i Österrike. Ett flertal svenska organisationer ha visat stort intresse härför, och även svenska regeringen är beredd att lämna sitt stöd. Utrikesdepartementet har i dagarna hos de allierade gjort framställning om tillstånd för en svensk expedition att få resa genom Tyskland till Österrike. Om tillstånd lämnas — och utsikterna härtill förefalla icke ogynnsamma — skall denna expedition medföra livsmedel, kläder och medicin i form av statliga och privata gåvor.

Härefter yttrade:

Herr **Johnsson** i Stockholm: Herr talman! Ers excellens! Jag tackar varmt för det svar, som lämnats på mina frågor. Jag har icke gjort dem av någon lust att ställa besvärliga spörsmål till regeringen utan därför att dessa frågor så ofta möta ute bland allmänheten. Många ha ju anförvanter därute, som de ingenting veta om. Men det är ej bara fråga om en personlig angelägenhet. Det finns en vitt utbredd oro i vårt folk för den måttlösa nöd, som hemsöker det besegrade Tyskland. Den oron bottnar inte i någon förkärlek eller något partitagande just för detta land och folk, som ju inför all världen står brännmärkt som världsolyckornas främste tillskyndare. Den bottnar väl snarast i insikten om att om inte också Tyskland så snart som möjligt tillfrisknar, förblir vår värdsdel sjuk och kan inte återföras till normalt liv. Oroligheter och revolutioner, nihilism och kaos bli då den oundvikliga följden. Men bakom oron ligger också ridderlighetens krav att när väl fienden är slagen, man skall se till att åtminstone icke oskyldiga få lida. Det förhåller sig naturligtvis så, att eländet i Tyskland nu drabbar huvudsakligast dem, som icke varit ansvariga för kriget. Man rapporterar till exempel från en tysk stad, att av 109 barn födda i juli månad dogo under samma månad 98, och att det överhuvud icke finns utsikter att hålla vid liv de barn, som fötts i år. En amerikan, som studerat läget i Hamburg för att åstadkomma en hjälpaktion, yttrade kort och gott: »Jag önskar, att jag aldrig hade sett området omkring Hamburg.» — Man har särskilt från England länge väntat på svenska hjälpåtgärder. Engelsmännen äro på det klara med att de själva måste avstå från att hjälpa. I den debatt, som följde efter utrikesminister Bevins stora tal i engelska parlamentet, framhöll bland annat de engelska universitetens representant, miss Rathbone, att Sverige och Danmark borde kunna ge väsentligt bidrag till hjälp i Tyskland. I engelska pressen förekomma då och då erinringar i samma riktning. Militärmyndigheterna i den brittiska zonen ha länge önskat en sådan insats. Schweiz har sedan ganska länge företagit hjälpaktioner. Jag tror, att möjligheterna för oss att hjälpa fördröjts genom att våra hjälporganisatörer ansett det nödvändigt att först avvakta ett direkt uppdrag därtill från den

Svar på interpellation. (Forts.)

allierade kontrollkommissionen i Berlin. Om vi hade nöjt oss med att söka komma in i den brittiska zonen och med att i första hand sända materiel och inte »expeditioner» med en hel mängd folk, så hade vi troligen för länge sedan kunnat få in sådant som de hemlösa så väl behövt redan vid höstens inbrott. Nu hörde vi av hans excellens utrikesministerns svar, att denna lösning är på väg, och att hjälpsändningar redan äro i gång.

Till sist vill jag bara tillfoga, att jag ingalunda menar, att hjälpen från Sverige till Tyskland kan bli av särskilt imponerande omfång. Och utan statens verksamma stöd förslå i varje fall enskilda insamlingar föga. Därför tolkar jag svaret så, att ett sådant statligt stöd icke skall utebli. Men även om hjälpen blir ringa i förhållande till nöden, ha vi i alla fall kommit fria från känslan att det var satt en spärr för viljan att hjälpa, och att ett folk ensamt var utestängt från förbarmande. Även om hjälpen icke kan bli så stor, betyder den dock, att ett isolerat och hopplöst folk får se en liten strimma av försoning och godhet. Jag hoppas nu bara, att denna mänskliga inställning icke skall behöva stämpas som välgörenhetshysteri eller de, som omfatta den, betecknas som pronazister, som skola få sin rättmätiga lön, när den stora upprensningen kommer, för att citera en gårdagstidning.

Jag tackar Ers Excellens för svaret och de i utsikt ställda åtgärderna.

Herr Dickson: Herr talman! Jag noterar med tillfredsställelse det positiva i hans excellens utrikesministerns svar. Denna fråga har icke endast en humanitär sida, utan den har säkerligen också en universell politisk sida, nämligen i så måtto att det är av betydelse, att det tyska folket, som nu lever under besvärliga förhållanden, icke under en lång tid kommer att tänka tillbaka på den nazistiska tiden som en bättre tid än den som började efter freden. Det är säkerligen av vikt, att de hjälpåtgärder, som, låt vara att de äro små, kunna komma i fråga från vår sida, sättas in så snart som möjligt.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 3.

Föredrogs var efter annan följande på kammarens bord liggande motioner; och remitterades därvid

till statsutskottet motionerna:

nr 688 av herr *Lindmark m. fl.*; och

nr 689 av herr *Ekdahl*; samt

till bevillningsutskottet motionen nr 690 av herr *Wiberg m. fl.*

§ 4.

Föredrogs den av herr *Utbult* vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet, i anledning av vissa kontrakt om byggande för utländska medborgares räkning av fiskebåtar.

Kammaren biföll denna anhållan.

§ 5.

Föredrogs den av fru *Boman* vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för socialdepartementet, angående utredning om infö-

rande i kommunallagarna av bestämmelser, som garantera objektivitet vid kommunal upphandling.

Kammaren biföll denna anhållan.

§ 6.

Föredrogs bevillningsutskottets betänkande, nr 61, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i taxeringsförordningen den 28 september 1928 (nr 379) jämte i ämnet väckta motioner.

Efter föredragning av utskottets hemställan yttrade:

Herr **Onsjö**: Herr talman! Med anledning av denna proposition har jag i en motion yrkat avslag på Kungl. Maj:ts förslag om införande av en ny blankett, som skulle avlämnas av vederbörande arbetsgivare och utgöra ett sammandrag, upptagande de anställdas namn och de till de anställda utbetalade lönerna. För att man skulle kunna komma till rätta med de svårigheter, som föreligga, när det gäller kontroll av uppgifterna från vissa arbetsgivare, ha jag och mina medmotionärer föreslagit, att gällande bestämmelser skulle ändras därhän, att uppgifterna skulle insändas senast den 15 februari, d. v. s. de skulle kunna insändas gemensamt med ordinarie självdeklarationer i stället för att, som nu föreskrives, insändas senast den 31 januari.

Utskottet har enhälligt avstyrkt motionen och tillstyrkt propositionen, och därför har jag inga större förhoppningar om att kammaren kommer att bifalla motionen. Jag kan emellertid icke underlåta att reagera mot detta ständiga införande av nya blanketter och utvidgad uppgiftsskyldighet. Det minsta man kan säga om blanketten i fråga är, att den är onödig. Man skulle kunna komma till rätta med svårigheterna och uppnå önskvärd kontroll, om man bifölle motionärernas förslag om att löneuppgifterna skulle få avlämnas samtidigt med deklARATIONERNA på sätt som skedde före år 1943. Jag är övertygad om att en sådan ändring av gällande bestämmelser i allmänhet icke skulle innebära en ändring annat än på papperet. Det år 1943 införda förfarandet har nämligen aldrig »slagit igenom», ty såväl taxeringsnämndsordförandena som de skattskyldiga ha funnit det bekvämare att uppgifterna skickas samtidigt med deklARATIONERNA och inrättat sig därefter. I den av taxeringsnämndsordförandenas riksförbund avlätna skrivelsen, vilken, såvitt jag förstår, ligger till grund för denna proposition, har man också varit inne på denna tankegång, men man har icke velat föreslå en återgång till förut gällande bestämmelser i ämnet av den anledningen, att den nuvarande anordningen förmodligen åtminstone i de största städerna kan anses ha underlättat taxeringsarbetet. Skrivelsen är ju i denna del mycket vagt formulerad. Nu är det att märka, att överståthållarämbetet och taxeringsintendenten hos överståthållarämbetet, som torde kunna anses representera de största städerna i landet, avstyrkt propositionen. Propositionen har avstyrkts även av länsstyrelserna i Stockholms län och i Göteborgs och Bohus län samt av svenska lantarbetsgivareföreningen. Jag kan därför icke underlåta att ännu en gång framhålla, att denna anordning är onödig. Det är väl fruktlöst att upptaga kammarens tid med att rösta om saken, så att jag avstår från att yrka bifall till motionen.

Häruti instämde herr *Gustafsson* i Lekåsa.

Herr **Pettersson** i Dahl: Herr talman! Jag har i samband med denna proposition väckt en motion, som berör frågor, vilka de särskilda taxeringsnämnderna ha till uppgift att behandla. Jag har i motionen föreslagit, att dylika frågor skola remitteras för yttrande till ordförandena i de lokala taxerings-

Förslag till förordning om ändring i taxeringsförordningen. (Forts.).
nämnderna. Utskottet har sagt, att de i motionen behandlade spörsmålen icke beröras i föreliggande proposition. Jag förstår, att utskottet menar, att motionen aldrig borde ha väckts och att den icke bort remitteras till utskottet. Jag måste, herr talman, bekänna, att jag var tveksam, huruvida man i samband med denna proposition kunde väcka en motion av detta innehåll, men eftersom motionen remitterats, så må det väl vara riktigt, att den behandlas i samband med föreliggande proposition.

Som alla veta, ha de särskilda taxeringsnämnderna icke existerat under mer än ett par år. En särskild taxeringsnämnd består ju av några få ledamöter och har att handlägga frågor rörande taxering av aktiebolag, ekonomiska föreningar etc. Det är ju alldeles självfallet, att de fåtaliga ledamöterna i dessa taxeringsnämnder icke kunna närmare känna till de ärenden, som de ha att handlägga. Personer, som suttit i sådana nämnder, ha framhållit, att det skulle vara av stort värde, om vederbörande ordförande hade skyldighet att remittera ärendena till ordförandena i respektive lokala taxeringsnämnder för yttrande. Ordförandena i de lokala taxeringsnämnderna äro skyldiga att yttra sig i ärenden, som till dem remitteras, men ordförandena i de särskilda taxeringsnämnderna äro icke skyldiga att remittera ärendena. Det är detta, som är skillnaden. Sakligt sett synes det vara synnerligen önskvärt, att ordförandena i de lokala taxeringsnämnderna finge titta på sådana ärenden, som beröra deras taxeringsdistrikt.

Bevillningsutskottet har förklarat sig icke kunna tillstyrka bifall till motionen. Utskottet har ansett gällande bestämmelser vara till fyllest. Det torde därför vara meningslöst att yrka bifall till motionen. Under sådana förhållanden har jag ingenting annat att göra än att anmäla mitt missnöje med den ståndpunkt, som bevillningsutskottet intagit. Jag får väl se tiden an och komma igen med mitt förslag till en annan riksdag under mera lagliga former än som nu skett. Om så sker, kanske jag kommer att få större framgång med min framstöt.

Herr Olsson i Gävle: Herr talman! Vid utskottets behandling av den utav herr Onsjö väckta motionen har erkänts, att de i motionen påtalade förhållandena kunna vålla besvärligheter, men samtidigt har omvittnats ifrån samtliga jordbruksrepresentanter i utskottet, att dessa besvärligheter icke voro så stora, att de förorsakade någon mera betydande ökning av arbetet med uppgifterna. Den år 1943 genomförda förändringen tillkom huvudsakligast för att de skattskyldiga skulle kunna få sina uppgifter i så god tid, att de, innan de avlämnade sina deklARATIONER, skulle kunna kontrollera, att inkomstuppgifterna vore riktiga. Om herr Onsjös motion bifölles, skulle de skattskyldiga berövas denna förmån. Utskottet har därför ansett, att riksdagen icke borde gå den av herr Onsjö föreslagna vägen.

Herr Pettersson i Dahl får ursäktas, att han kanske blivit en smula snävt behandlad. Han har gjort vad man, herr talman, kallar ett »bondförsök» och har haft den turen, att talmannen icke observerat, att den motion han väckt icke alls hade sammanhang med den nu föreliggande propositionen. Utskottet har icke ansett frågan vara av den storleksordning, att utskottet borde lämna tillbaka motionen, i all synnerhet som utskottet har den uppfattningen, att något större missnöje icke yppat sig efter den senaste ändringen av 78 § taxeringsförordningen. Det är ju möjligt, att herr Pettersson i Dahl, om han kommer igen med sitt förslag sedan vi fått mera erfarenhet på denna punkt, har utsikt att lyckas bättre, men då bör han icke hänga sin motion på en proposition, till vilken den icke hör.

Herr talman, jag hemställer om bifall till utskottets förslag.

Förslag till förordning om ändring i taxeringsförordningen. (Forts.)

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad, biföll kammaren vad utskottet hemställt.

§ 7.

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobils katt, m. m.

Föredrogs bevillningsutskottets betänkande, nr 62, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 19 oktober 1945 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 352, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

dels antaga följande vid propositionen fogade förslag till

1) förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt;

2) förordning angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt;

3) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit; samt

4) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor;

dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att beträffande sådana för försäljning avsedda myckenheter drivmedel, för vilka drivmedelsskatt erlagts enligt hittills gällande bestämmelser, meddela föreskrifter om restitution av den del av skatten, som motsvarade den föreslagna skattesänkningen.

Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle 5 § punkt a) förordningen angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt hava följande lydelse:

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

a) för motorcykel utan bivagn med tjuguen kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med tjuguåtta kronor.

I samband med propositionen hade utskottet till behandling förehaft åtskilliga i anledning av densamma inom riksdagen väckta motioner.

I de likalydande motionerna I: 408 av herr *Heiding m. fl.* och II: 621 av herr *Jonsson* i Skedsbygd *m. fl.*, hade hemställts, »att riksdagen måtte besluta antaga Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition med den ändringen, att för motorfordon, som drives med inhemskt fast bränsle, skatten skall utgå med 50 procent av det i § 5 i förordningen stadgade beloppet».

I de likalydande motionerna I: 418 av herr *Gunnar Andersson* och II: 637 av herr *Birke m. fl.* hade hemställts, att riksdagen måtte avslå propositionen i vad densamma avsåge de framlagda författningsförslagen.

I motionen II: 638 av herr *Gustafsson* i Lekåsa *m. fl.* hade hemställts, »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 352 med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt måtte besluta, att nämnda § punkt a) skall erhålla följande lydelse:

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp: a) för motorcykel utan bivagn med femton kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med tjuguåtta kronor».

**Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om
automobilskatt, m. m. (Forts.)**

I motionen II: 640 av herr *Johanson* i Norrköping *m. fl.* hade hemställts om »följande ändring i Kungl. Maj:ts förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt:

5 §.

Skatt utgår — — — följande belopp:

- a) för motorcyklar utan bivagn med tjuguatta kronor, då tjänstevikten överstiger sjuttiofem kilogram,
- b) för motorcykel — — — med tvåhundra-tjugufyra kronor.»

Utskottet hemställde,

A) att riksdagen måtte — med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 352 samt med avslag å de likalydande motionerna I: 408 och II: 621, de likalydande motionerna I: 418 och II: 637, motionen II: 638 samt motionen II: 640 — antaga de vid propositionen fogade förslagen till

1) förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

2) förordning angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

3) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit; samt

4) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor;

B) att de likalydande motionerna I: 419 och II: 639 måtte av riksdagen anses besvarade genom vad i utskottets motivering anförts; samt

C) att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 352, bemyndiga Kungl. Maj:t att beträffande sådana för försäljning avsedda myckenheter drivmedel, för vilka drivmedelsskatt erlagts enligt hittills gällande bestämmelser, meddela föreskrifter om restitution av den del av skatten, som motsvarade den föreslagna skattesänkningen.

Reservationer hade avgivits, nämligen:

1) av herrar *Näsgård*, *Hammarlund*, *Orgård* och *Vigelsbo*, som beträffande ifrågasatt skattelättnad för gengasdrivna motorfordon hemställt, att riksdagen med bifall till de likalydande motionerna I: 408 och II: 621 måtte antaga vid förevarande proposition fogat förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt med den ändring att till nämnda paragraf skulle fogas ett nytt stycke av följande lydelse:

»För motorfordon, som är inrättat för och drives med generatorgas, framställd av inhemskt fast bränsle, utgår skatt med hälften av de i denna paragraf stadgade skattesatserna.»; samt

2) av herrar *Näsgård* och *Vigelsbo*, som beträffande ifrågasatt skattelättnad för s. k. lättviktsmotorcyklar hemställt, att riksdagen måtte bifalla motionen II: 638.

Sedan herr talmannen anmält ärendet till handläggning, begärdes ordet av

Herr *Olsson* i Gävle, som anförde: Herr talman! I avseende på föredragningen av bevillningsutskottets betänkande nr 62 får jag hemställa, att detsamma må företagas till avgörande punktvis och momentvis samt punkten A) mom. 1) på det sätt, att det av utskottet däri tillstyrkta förordningsförslaget föredrages momentvis med promulgationsbestämmelse samt ingress och rubrik sist, var-

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobilskatt, m. m. (Forts.)

efter utskottets hemställan föredrages; att vid behandlingen av den del av nämnda förordningsförslag, varom först uppstår överläggning, denna må omfatta betänkandet i dess helhet; samt att författningstext ej må behöva uppläsas i vidare mån än sådant av någon kammarens ledamot begäres.

Denna hemställan bifölles.

Punkten A) 1).

*Utskottets förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordning-
en den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.*

Efter föredragning av 5 § a) yttrade:

Herr **Hammarlund**: Herr talman! Då jag reserverat mig till förmån för motionerna om skattelättnad för gengasdrivna motorfordon skall jag be att få säga några få ord. Det bör icke betraktas som kritik av förslaget i allmänhet, ty jag har redan i utskottet sagt, att jag kunde i väsentliga delar godkänna propositionen och även i väsentliga delar godkänna utskottets betänkande. Men det är på en enda punkt som jag har en avvikande mening.

När vi först började diskutera denna punkt i bevillningsutskottet, såg det ut som om kamraterna där hade intresse av denna sak. Jag tänkte mig, att man möjligtvis skulle kunna kompromissa på denna punkt. Men det visade sig sedermera under behandlingens gång, att kamraterna blevo så att säga svalare och svalare mot det förslag, som framkommit från vårt håll. Och när vi till sist skulle votera om denna punkt blev det endast fyra reservanter.

Strax efter det vi i utskottet hade fattat vårt beslut kom drivmedelsutredningens betänkande ut. Jag bara beklagar, att ej detta drivmedelsutredningens betänkande hade kommit oss till handa innan vi fattade vårt beslut, ty hade det gjort detta, är jag förvissad om att bevillningsutskottets ledamöter hade tagit sig en ny funderare på denna punkt angående skattelättnad för gengasdrivna fordon.

Det resonemang, som man i detta betänkande för, är ungefär samma resonemang som vi från reservanternas sida fört i bevillningsutskottet. Jag skall icke ingå på vad vi motionärer och reservanterna anfört i bevillningsutskottet, utan jag skall endast citera några ord ur drivmedelsutredningens betänkande. Dessa sakkunniga anse, att särskilda åtgärder måste vidtagas för att bibehålla gengasdrift i den omfattning, som erfordras för en tillfredsställande gengasberedskap. Sedan säger man: »Skulle vårt land råka in i ett nytt krisläge, torde nämligen större delen av motorfordonen ånyo bli hänvisade till gengasdrift. En sådan beredskap bör syfta till att genom bibehållande i begränsad omfattning av gengasdriften vidmakthålla och ytterligare öka de vunna erfarenheterna men framför allt möjliggöra ett snabbt igångsättande av en omfattande tillverkning av gengasutrustning.» Vidare heter det: »Drivmedelsutredningen anser, att tvångsåtgärder icke böra tillgripas utan mycket tvingande skäl. I stället böra stödåtgärder vidtagas.» Såsom sådana rekommenderar utredningen bland annat skattefrihet.

Det var just dessa synpunkter, som vi lade på denna fråga, när den behandlades i utskottet. Med andra ord sagt: vi menade, att samhället borde nu, när vi ha fred i världen, betala vissa premier för att sedermera kunna ha nytta av denna försäkring.

Nu säger ju utskottsmajoriteten, att man intar ungefär samma ståndpunkt som vi reservanter. Men man menar att man kan vinna detta syftemål med den utredning, som man i utskottsbetänkandet rekommenderar. Men vi reser-

*Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om
automobilskatt, m. m. (Forts.)*

vanter äro litet rädda för, att medan gräset växer dör kon. Pekar man bara på denna utredning, är det risk för att hela gengasdriften i landet lägges ner. Då äro vi från reservanternas sida rädda för, att de ingenjörer och fabrikörer, som förut varit mycket intresserade av denna fråga, underlåta att vidare syssla med saken.

Nu talar man ju allmänt från utskottets sida liksom från andra håll om den stora faran ur hälsosynpunkt. Det är ju riktigt detta också; det förstå vi alltför väl. Men vi mena, att om experter på detta område i fortsättningen syssla med dessa saker, så är det möjligt, att man även kan eliminera de risker ur hälsosynpunkt, som nu onekligen förefinnas. Vi mena, att man borde tillmötesgå motionärernas yrkande om nedsättning av denna skatt.

Vi anse, att detta är en mycket bra försäkring. Som jag nyss nämnde kunde, om någonting skulle hända i framtiden, vi då kanske bättre än förut stå på våra egna ben. Det finns ju också vissa andra saker, särskilt de skogliga synpunkterna, som man kunde peka på, men då jag icke alls är expert på sådana frågor skall jag överlåta åt de ledamöter av kammaren, som mera förstå dessa saker, att redogöra för vilken ofantlig betydelse denna fråga har ur ekonomisk synpunkt för skogsägarna, och naturligtvis icke blott för skogsägarna utan för oss alla skattedragare i detta land.

Med dessa ord skall jag, herr talman, i all korthet be att få yrka bifall till reservationen nr 1, som är underskriven av herr Näsgård m. fl.

Herr Birke: Herr talman! I den kungl. propositionen talas det om att särskilda sakkunniga varit tillsatta för att uppgöra förslag till ändringar av beskattningen av motorfordon. Vidare framgår att det varit särskilda direktiv för de sakkunniga. Dessa direktiv ha varit, att kostnaderna för vägväsendet skulle täckas av bilskattemedel. I anslutning till dessa direktiv ha de sakkunniga räknat med att man måste höja bilskatten för fordonen med 40 procent och för bensinen med 50 procent. Då skulle man komma till en inkomst på 200 miljoner kronor eller den kostnad per år, som man anser att vägunderhållet betingar.

Det är ganska märkligt, att detta de sakkunnigas förslag icke har varit ute på någon som helst remiss, utan det har praktiskt taget utan vidare lagts till grund för propositionen. Propositionens ekonomiska kalkyler och dess förslag räkna, utan ett enda ord till förklaring, med att bilskattemedlen skola betala alla vägkostnader. Det är en ståndpunkt som vi motionärer icke kunnat godtaga, allra helst som riksdagen tidigare vid flera tillfällen sagt, att bilismen endast skall betala sin andel i vägkostnaderna. Under tioårsperioden närmast före kriget var bilismens andel mellan 50 och 70 procent av vägkostnaderna. Med ledning av dessa siffror synes det rimligt, att bilismen icke skall betala mer än högst 70 procent.

Vidare vore det angeläget att få en utredning beträffande huru bilismens andel i vägkostnaderna i fortsättningen skall betalas. Om man godtager de sakkunnigas kostnadsförslag på 200 miljoner kronor om året för vägunderhållet, skulle med en andel av 70 procent bilismens kostnad gå till 140 miljoner kronor. Vi ha i vår motion räknat med ett högre antal bilar i drift den 1 januari 1948 än de sakkunniga. Det är ju klart, att man rör sig med ganska svårbedömliga siffror, ty det är vissa beräkningar som måste ligga till grund. Men jag är övertygad om, att det antal vi kommit till kommer att ligga verkligheten ganska nära. Härigenom skulle man kunna erhålla de 140 miljonerna, och därigenom skulle det vara onödigt att höja fordonsskatten och bensinskatten.

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobilskatt, m. m. (Forts.)

Vi ha vidare i motionen anført en hel del nackdelar, som skulle följa med en skattehöjning. Det är bland annat angeläget, att näringslivet får lägre fraktkostnader för att därigenom bli i tillfälle att sänka priserna.

Bevillningsutskottet har gått på Kungl. Maj:ts förslag. Man har i bevillningsutskottets betänkande sagt, att de föreslagna skattesatserna allenast skulle vara av provisorisk karaktär. Det är emellertid ganska vanligt — det har ju erfarenheten visat — att skatter, som man har infört under uttalande från riksdagens sida, att de skola vara provisoriska, bli permanenta. Jag är ganska övertygad om att det kommer att gå samma väg med den skatt man nu vill införa. Det kan hända, att den byter namn. Kanske är det den ändringen som man kan förvänta. Det är ju möjligt, att värnskatten, som man införde för vissa ändamål, skall byta namn i fortsättningen.

Det finns ju prisstopp. Jag tycker, att det vore angeläget att införa sådant också på skatter, så att icke dessa skola kunna höjas med 50 procent.

När staten tog hand om vägväsendet, var jag ganska övertygad om att kostnaderna skulle stiga avsevärt. Men att det skulle få till följd, att fordonskatten skulle höjas 40 procent och bensinskatten 50 procent, måste man ju livligt beklaga för bilismens del. Om riksdagen nu följer bevillningsutskottets förslag, kan man knappast tala om att riksdagen är motorvänlig. Man får snarare säga, att det är tvärtom.

Under kriget har motortrafiken haft stora besvärigheter med gengasen o. s. v. Svårigheterna ha övervunnits tack vare att motormännen gjort stora uppoffringar. Jag tycker, att det är ganska otacksamt, att man till lön för dessa ansträngningar skall höja skatten så kraftigt.

Jag kan, herr talman, icke ansluta mig till bevillningsutskottets förslag utan yrkar bifall till den av mig m. fl. avgivna motionen nr II: 637.

Häruti instämde herr *Staxäng*.

Herr **Kristensson**: Herr talman! Den del av bilbeskattningen, som är av den allra största betydelsen för motortrafiken, särskilt för nyttotrafiken, är beskattningen av bensin. Denna skatt infördes 1924 med fem öre per liter och har sedan steg för steg höjts. 1927 höjdes den till sex öre, 1932 till tio öre och 1938 till tolv öre per liter, samtidigt som gummiringsskatten borttogs. Nu står vi inför en höjning med sex öre eller med hela 50 procent. Det är naturligt, att en sådan allvarlig höjning väcker viss betänksamhet. Men jag kan ej finna annat än att det finnes godtagbara skäl för ett antagande av det nu föreliggande förslaget till bilbeskattning. Propositionen innebär nämligen, att den tilläggsskatt på 25 öre, som tillkom 1940 av statsfinansiella och ransonerings-skäl, kommer att borttagas snarast. Detta finner jag synnerligen angeläget, då det bidrager till att på nytt sätta liv i biltrafiken och sänka transportkostnaderna, vilket är av största vikt för näringslivet.

De sakkunniga räkna med att den föreslagna beskattningen skall möjliggöra ett bensinpris sådant att indexen för biltransportkostnaderna skall sänkas från nuvarande 170 till 140. Under kriget har vägväsendet blivit eftersatt. Det behöves en betydlig grundförbättring och även nybyggnader. Detta framhålls av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De sakkunniga ha i sina beräkningar utgått ifrån 1938 års utgifter för vägväsendet och icke tagit med i beräkningen den merkostnad, som uppstår genom den eftersläpning, som det allmänna krisläget medfört. Vägarnas upprustning torde medföra, att vägstansnaderna bli större än de nu beräknade 200 miljonerna. Under denna försättning innebär ett bifall till propositionen icke, att hela bördan av väg-

*Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om
automobils katt, m. m. (Forts.)*

kostnaderna lägges på bilismen. Motortrafiken bör bära sin andel av vägkostnaderna, men inte mera. Det finns gångbanor, cykelbanor och militärvägar. Och det finns också svagt trafikerade vägar, där bilismens andel bör begränsas i hög grad. Med anledning av direktiven från de sakkunniga har jag motionerat om en utredning om bilismens rättmätiga andel av vägkostnaderna, och det är med tillfredsställelse jag konstaterar, att uttalandet yrkar på en dylik utredning. Det är angeläget att i fråga om beskattningen få fram en rätt avvägning mellan olika slag av trafikmedel, eljest kan lätt en snedvridning av utvecklingen ske. Jag medger, att det kan vara svårt att göra en exakt beräkning av bilismens vägkostnader. Det är möjligt, att man måste nöja sig med en approximativ beräkning, men också en sådan bör ha sitt givna värde.

Beträffande fordonsskatten vill jag erinra om, att den drabbar hårt de bilar, som endast användas i ringa omfattning. Den bidrager i viss mån att föra över trafik från enskilda bilar till yrkesmässiga. Men för den yrkesmässiga trafiken och större delen av nyttotrafiken är drivmedelsbeskattningen och inte fordonsbeskattningen av grundläggande betydelse.

Det är givet, att gengasen under kriget gjort landet en stor tjänst. Den har varit ett bra surrogat. Men jag är benägen att tro, att den nu i stort sett blir ett minne blott, för många ett mörkt minne. Bevillningsutskottet skrev i våras, att gengasdriften i folkhälsans intresse bör avvecklas så snart detta kan ske. Jag tror, att denna erinran fortfarande äger sin giltighet. Det anföres i motionen att nationalekonomiska skäl tala för gengasens konservering i viss utsträckning. De sakkunniga åberopa ett uttalande från priskontrollnämnden, där det anges, att bensindrifft vid det beräknade bensinpriset ställer sig billigare än gengasdrift. Det kan ur nationalekonomisk synpunkt i det långa loppet knappast vara någon fördel att upprätthålla en driftsform, som är oekonomisk. Då för gengasens bibehållande anföres militära skäl, vill jag erinra om att gengasen bör kunna finna användning inom försvaret. I övrigt vill jag framhålla, att gengasbilarna slita vägarna i samma grad som andra bilar men inte bära någon drivmedelsbeskattning. Men jag har intet att erinra mot utskottets förslag, att frågan om gengasbilarnas beskattning utredes.

I fråga om lättviktsmotorcyklarna innebär propositionen en höjning av fordonsskatten från 15 till 21 kronor. Det är ingen stor höjning, särskilt om man tar hänsyn till penningvärdets fall, men jag medger, att det finns sociala skäl att åberopa i denna fråga. Utskottet föreslår, att frågan om lättviktsmotorcyklarnas beskattning skall komma med i utredningen.

Herr talman, jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr **Johanson** i Norrköping: Motionen nr II: 640, som här föreligger till behandling och som avlätits i anslutning till Kungl. Maj:ts proposition nr 352 med förslag till ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobils katt, har inte mött förståelse från utskottet. Motionärerna, som kräva vissa lättnader i skatterna, äro dock överens om principen, att den bil- och motorcykelåkande allmänheten skall medverka till vägarnas underhåll och förbättring. Vår motion står inte i motsättning till denna princip.

De ändringar vi föreslagit i vår motion i anledning av den kungl. propositionen, anse vi vara berättigade. Detta gäller skatten på motorcyklar upp till en tjänstevikt av 75 kilogram, d. v. s. lättviktsmotorcyklar. Denna skatt är nu 15 kronor och föreslås höjd till 21 kronor. Här ha vi inte bara sökt hindra förhöjningen, utan vi föreslå full skattefrihet, d. v. s. även slopande av de nu utgående 15 kronorna. Vår motivering för detta är, såsom det är utsagt i

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobilskatt, m. m. (Forts.)

motionen, att dessa motorcyklar i största utsträckning användas av det arbetande folket i stad och på landsbygd för att komma från och till sitt arbete, med andra ord för arbetsinkomstens förvärvande. Även på vissa andra områden ha dessa cyklar bidragit till att framför allt på landsbygden förkorta de långa avstånden och underlätta folkets verksamhet. Även med anledning av den nu förekommande stora bostadsbristen med svårigheter att skaffa bostad i närheten av arbetsplatserna ha dessa cyklar stor betydelse.

Utskottet, som har avstyrkt motionen, har dock i sitt betänkande tvingats giva uttryck för att de argument, vi framfört för skattens slopande, ha ett visst berättigande. Man skriver: »Utskottet vill icke förneka, att framför allt sociala skäl kunna tala för en lindrigare beskattning av dessa motorcyklar än den i propositionen föreslagna.» När nu utskottet är av denna mening och därmed till stor del är överens med motionärerna, kunna vi inte förstå, att man inte vill tillstyrka motionen. Vi kunna inte anse, att skattesatserna, trots sin »provisoriska karaktär» och den utredning, som ställts i utsikt i anslutning till motionen nr 639 i denna kammare i samma fråga, utgöra tillräckliga motiv för avslag på motionen, i all synnerhet som här ingen tid fixerats utan denna skall avgöras »så snart säkrare grunder för dessa frågors bedömande föreligga».

Vi kunna här heller inte undgå att göra en kommentar till utskottets motivering för utredningen i fråga. Utskottet säger, att utredningen bör undersöka »på vad sätt vägkostnaderna böra fördelas mellan motorfordonstrafiken och andra trafikantgrupper liksom även mellan olika slag av motorfordon inbördes». Denna nya formulering om »andra trafikantgrupper» varslar om att man tänker beskatta nya områden inom trafiken. Är det vanliga trampeyklar man syftar på eller vad är det? Om så är fallet vilja vi redan nu opponera oss mot detta. Alla försök att eventuellt lista ut nya vägar för indirekt beskattning av småfolket måste på ett tidigt stadium motverkas. Enligt vår mening bör underhållet av vägarna begränsas och fördelas på lämpligt sätt mellan motorfordonstrafikanterna och staten samt mellan olika slag av motorfordon inbördes.

Ett tillstyrkande av motionen betyder en god och välbehövlig hjälp till här berörda medborgare, vilket inte heller utskottet vill förneka, samtidigt som förlusterna för staten bli av ringa omfattning och böra kunna bestridas från annat håll. Detta gör, att vi anse det icke föreligga fullgoda skäl för att i dag underlåta att ta ställning till frågan om att helt slopa skatt på lättviktsmotorcyklar och invänta en kanske avlägsen utredning, varför vi ämna yrka bifall till vår motion. Den höjning av bensinskatten som här föreslagits med 6 öre per liter kommer att betyda ökade årliga kostnader, och detta kan anses tillräckligt för denna kategori av motorcyklar.

När jag nu ändå har ordet vill jag passa på att även beröra herr Näsgårds första reservation beträffande lindring av skatten på gengasdrivna motorfordon. Reservanterna tala om att det vore »önskvärt, att gengasdriften kunde bibehållas åtminstone i viss utsträckning». Detta är enligt vår mening att se för mycket materialistiskt på frågan, utan hänsyn till de yrkesgruppers hälsa, som tvingas vara sysselsatta med gengasen, antingen som chaufförer eller reparatörer. Gengasen har blivit en av landets svåraste yrkessjukdomar. Den har orsakat många dödsfall under dessa sex krigsår samt att många arbetare blivit kroniskt sjuka för hela livet. Statliga myndigheter ha tvingats vidta stora åtgärder, som kostat mycket pengar, för att i någon mån förhindra faran. Enbart på Sabbatsbergs sjukhus äro fyra läkare anställda för denna sak. Under januari—november 1944 besöktes kliniken av 2 801 nysökande; samtliga poliklinikbesök uppgingo under samma tid till 10 160. I den mån

*Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om
automobilskatt, m. m. (Forts.)*

gengasdriftens avveckling innebär svårigheter för mindre skogsarbetare och kolningsarbetare m. fl. få väl åtgärder vidtagas på annat sätt.

Med hänsyn till vad som här har sagts till förslaget om lindring av skatt för gengasdrivna motorfordon och gengasens hälsovådliga inverkan på yrkesutövarna anse vi, att man under inga omständigheter kan understödja reservationerna. Man måste i stället hälsa med tillfredsställelse alla åtgärder, som vidtagas för att få slut på gengasdriften. Däremot äro vi beredda att i den mån den egna motionen ej bifalles stödja herr Näsgårds andra reservation, som syftar till skattelättnader för lättviktsmotorcyklar.

Herr **Gustafsson** i Lekåsa: Herr talman! Jag skall endast be att få säga några ord i anledning av herrar Näsgårds och Vigelsbos reservation till utskottets utlåtande.

Herrar Näsgård och Vigelsbo säga, att framför allt sociala skäl tala för en lindrigare beskattning av lättviktsmotorcyklarna än den i propositionen föreslagna. Lättviktsmotorcykeln är egentligen ett fordon för dem, som bo långt från sina arbetsplatser. Jag tänker då närmast på dem, som ha sysselsättning på landsbygden. Byggnadssnickare och med dem likställda, skogsarbetare m. fl. ha dylika lättviktsmotorcyklar för att förflytta sig från sina hem, som kanske äro belägna långt från allmänna vägen. Det är icke riktigt att säga, att det betyder så litet, om man lägger en ökad skatt av 6 kronor på dessa motorcyklar. Den ökningen kan kanske synas obetydlig, men den nuvarande skatten har tidigare ansetts tillräckligt högt tilltagen för dessa fordon för att räcka till för vägunderhållet. Jag har varit med bland dem, som motionerat om att bilskattemedlen skola användas till byggande av enskilda utfartsvägar och till allmänna vägunderhållet. Men dessa lättviktare göra ju så litet slitage på vägarna. Även om man tar i betraktande de fördyrade kostnader, som vi ha att räkna med, torde de 15 kronorna väl räcka till.

Jag instämmer i vad som redan sagts i denna sak, och jag skall ej förlänga debatten med flera ord utan ber att få yrka bifall till klämman i den motion, där vi yrka, att skatten skall stanna vid nuvarande belopp. Med denna motivering hoppas jag, att kammaren kommer att bifalla vår motion i detta ärende.

I detta anförande instämde herrar *Carlsson* i Bakeröd och *Werner*.

Herr **Hagberg** i Malmö: Jag skall först be att få säga ett par ord om de anföranden, som här hållits och som belyst motionärernas och de fyra reservationernas uppfattning och syn på denna fråga.

Vad då först herr Birkes anförande beträffar vill jag gärna medgiva, att jag kan följa honom nämligen långt. Jag delar hans farhågor för att en alltför rigorös fordonsbeskattning kan leda till mycket ohägn för varupriserna i landet. Vi få icke glömma bort den betydelse, som fordonsskatten har med hänsyn till distributionskostnaderna, och vi skola ej glömma distributionskostnadernas betydelse för det pris, som konsumenterna skola betala för varorna. Nu finnes det här i kammaren som bekant en mycket stark stämning för avskaffandet så fort sig göra låter av den allmänna omsättningsskatten. Personligen är jag med härom, men jag vill fästa uppmärksamheten på att fördelarna av ett avskaffande av omsättningsskatten kunna motverkas i ganska väsentlig mån av en alltför långt driven beskattning av bilismen och de transporter den har att ombesörja för konsumenternas försörjning.

Vad det gäller herr Hammarlunds anförande beträffande gengasfordonen så undrar jag, om han icke erinrar sig, att jag i bevillningsutskottet deklarerade

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobils katt, m. m. (Forts.)

en viss sympati för den framställningen. Å andra sidan frånföll jag den ståndpunkten, när det blev klart, att utskottet enhälligt kom att kräva en förnyad omprövning av hela skatteproblemet med hänsyn till beskaffenheten av de sociala betänkligheterna mot den kungl. propositionen. När utskottet ansåg sig kunna ena sig om en sådan linje förmenar jag, att det är tämligen opåkallat att föregripa den kommande utredningen genom att ta ståndpunkt till vissa specialproblem.

Herr Hammarlund förmenade i sitt anförande, att ett kvarhållande av en viss del av gengasfordonen skulle vara av mycket stor betydelse med hänsyn till skogsvården och vad därmed sammanhänger. Det är måhända riktigt. Å andra sidan vill jag här påpeka, att skall ett kvarhållande av gengasfordon vara av verklig betydelse med hänsyn till skogsvården, så måste vi ha kvar ett mycket stort antal sådana fordon, ty eljest betyder det hela ingenting. Men det finns ingen möjlighet att på allvar räkna med att vi kunna ha kvar något större antal gengasfordon. Skulle vi ha sådana kvar skulle det vara ur beredskapssynpunkt. Jag vill icke utan vidare säga, att vi icke skola ha kvar dem ur en sådan synpunkt. Men då kan man ifrågasätta, hur detta problem skall lösas, om det skall lösas via den specialbudget, som bilskattemedlen utgöra, eller om icke denna beredskap bör bekostas i annan ordning via den ordinarie budgeten, subventionsvägen eller på annat sätt. Motsvarande reflexioner kan man göra i fråga om lättviktsmotorcyklarna. Även detta problem är av en sådan beskaffenhet, att det bör tagas under omprövning av den kommitté, som enligt bevillningsutskottets krav bör skyndsamt tillsättas.

Med vad jag anført i denna del, herr talman, torde väl framgå, att jag för min del vill tillråda kammaren att antaga bevillningsutskottets förslag. Utöver vad jag nu har sagt skulle jag rent personligt vilja framföra ett par reflexioner. Jag tvekar icke, herr talman, att säga, att det är ett egendomligt, ja ytterst egendomligt sakkunnigbetänkande, som ligger till grund för propositionen. Detta betänkande är resultatet av en s. k. snabbutredning, och den gör förvisso skäl för namnet snabbutredning. Departementschefens diktamen är daterad den 19 september. De sakkunniga avlämnade sitt yttrande den 17 oktober, alltså efter 28 dagar, och propositionen är dagtecknad den 19 oktober, två dagar efter det att de sakkunniga avlämnat sitt betänkande. Härav följer, att inga som helst myndigheter varit i tillfälle att granska de sakkunnigas förslag. Ingen länsstyrelse, ingen organisation, ej heller statskontoret, överhuvud taget ingen av dessa vanliga remissinstanser, vilkas yttranden vi bruka fästa uppmärksamheten vid i dylika fall, har haft någon som helst möjlighet att säga sin mening om ett betänkande, som dock rör ett skatteuttag från svenska folket på 200 miljoner kronor. Detta är ett ganska anmärkningsvärt tillvägagångssätt, som naturligtvis icke kunnat undgå att inom bevillningsutskottet skapa en viss osäkerhet, när det gäller att fatta position till vad departementschefen här har kommit med. Jag tror, att man kan utläsa den osäkerheten i utskottets skrivsätt. Man förklarar där mycket starkt, att man i och med att man godtagit propositionen dock icke därmed vill ha sagt, att man givit avkall på att motorismen skall betala sin skäliga andel i vägunderhållskostnaderna. Man fastslår bestämt, att det här endast är fråga om ett provisorium, och att med hänsyn härtill frågan om bilbeskattningen skall tagas upp till förnyat övervägande så snart detta låter sig göra.

Herr talman, detta sakkunnigutlåtande är egendomligt även ur en annan synpunkt. Jag beklagar mycket, att finansministern icke är närvarande, ty jag hade tänkt ställa en fråga till honom, och svaret på den frågan hade nog intresserat kammarens ledamöter. Måhända kan frågan ställas i annan ordning.

*Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om
automobilskatt, m. m. (Forts.)*

Jag vill påpeka, att det hela gått i sådan hast, att sakkunnigutlåtandet ej hunnit tryckas. Det torde därför vara ytterst få av kammarens ledamöter, som nu gå att fatta beslut, som ha haft kännedom om detta utlåtandes innehåll. Endast en stencilerad upplaga har tillställts utskottets ledamöter. Emellertid, i statsrådets direktiv, dagtecknade den 19 september, uttalar sig departementschefen på följande sätt. »Därvid», alltså vid utredningsarbetet, »syntes anledning icke finnas att avvika från den tidigare fastslagna principen att kostnaderna för vägväsendets behov skulle täckas av inkomsterna av automobilskattemedlen.» Jag tror, att kammarens ledamöter skola finna, att riksdagen aldrig fattat ett sådant beslut, som att bilismen ensamt skall svara för kostnaderna för vägväsendet. Vidare förklara de sakkunniga: »Utgångsläget för den omprövning av frågan om beskattningen å bensin och andra flytande drivmedel för motorfordon, som sålunda bör företagas, skall enligt de förenämnda av chefen för finansdepartementet givna anvisningarna vara, att kostnaderna för vägväsendets behov skola täckas av automobilskattemedlen.» Här understryka de sakkunniga ännu en gång, att motorismen ensam skall svara för samtliga vägstnader enligt direktiven. Om man sedan går till propositionen finner man till sin överraskning, att departementschefen giver uttryck åt en annan mening än den, som finnes tecknad i statsrådets direktiv för 1945 års bilskattesakkunniga. Departementschefen uttalar i propositionen: »Sedan länge har tillämpats den principen, att motorfordonstrafiken skall genom särskild beskattning gälda den kostnad, som denna trafik orsakar vägväsendet. Visserligen har berörda princip icke kunnat upprätthållas under krigsåren, men anledning torde saknas att vid utformningen av de beskattningsregler, som vid åter inträdande fredsförhållanden böra gälla med avseende å motorfordonstrafiken, tillämpa annan princip än den nyss nämnda.» Detta departementschefens uttalande är fullständigt riktigt och alldeles i överensstämmelse med riksdagens tidigare ståndpunktstagande. Men som kammarens ledamöter torde funnit, är det i fullständig strid med statsrådets direktiv för utredningen. Vad har inträffat? Jo, att utredningen har gått ut från statsrådets direktiv, som säger, att motorismen ensam skall svara för vägstnaderna. Efter den linjen ha de sakkunniga arbetat och så kommit fram till de föreslagna skattesatserna. Ett sådant tillvägagångssätt kan omöjligt vara tillfredsställande, och jag tror, att man häri funnit anledningen till det starka krav på skyndsam omprövning, som bevillningsutskottet framställt.

Vårt svenska utredningsväsende har, som kammarens ledamöter helt säkert erinra sig, på sistone blivit utsatt för viss uppmärksamhet. Man framhåller, att sammansättningen av vissa kommittéer icke varit sådan, att de naturliga kraven på allsidighet och objektivitet i utredningen kunna väntas bliva i erforderlig utsträckning tillgodosedda. Jag skall icke, herr talman, gå in på den sidan av saken. Den utredning, som vi här ha framför oss, utgör, som jag redan tidigare påpekat, en s. k. snabbutredning av en typ, som vi icke tidigare varit vana vid. Den hade emellertid för något år sedan, jag tror i fjol, en föregångare. Det gjordes också då en snabbutredning. Det öde, som kom den till del, torde emellertid vara allmänt känt och påkallar icke några ytterligare kommentarer. Enligt min uppfattning kunna anmärkningar av samma beskaffenhet, som riktades mot den tidigare snabbutredningen, även riktas mot den här ifrågasatta, som är signerad av 1945 års bensinskattesakkunniga. Vårt svenska utredningsväsende har sedan gammalt åtnjutit ett högt anseende för vederhäftighet och grundlighet. Väl har det understundom hänt, att utredningar kunna taga ganska lång tid. Det äro vi alla medvetna om. Men det har dock varit en viss fördel med den omständighet, som präglat vårt utrednings-

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobilskatt, m. m. (Forts.)

arbete. Fördelen har legat däri, att det framlagda materialet varit av sådan beskaffenhet, att det givit möjlighet till allsidig överblick över skiftande problem och till ett säkrare ståndpunktstagande. Jag tror icke, att detta om-döme kan fällas om de utredningar av typen snabbutredningar, som vi på sistone ställts inför. För egen del, herr talman — och jag tror, att kanske inte så få av kammarens ledamöter äro ense med mig därvidlag — skulle jag mycket beklaga, om vårt traditionsrika och med rätta högt skattade svenska utredningsväsendes stabilitet och tillförlitlighet i ett eller annat avseende komme att eftersättas. För lagstiftningsarbetet och arbetet här i riksdagen överhuvud taget vore en dylik utveckling enligt min mening ganska betänklig.

Med vad jag nu sagt, herr talman, vill jag göra gällande, att den linje som bevillningsutskottet här anvisar är den klokaste och riktigaste i förevarande situation, och jag slutar med att hemställa om bifall till bevillningsutskottets förslag.

Herr **Jonsson** i Skedsbygd: Herr talman! Då jag tillsammans med några av kammarens ledamöter väckt en motion i detta ärende, som behandlats av bevillningsutskottet, känner jag mig förpliktad att med några ord tala om varför den kommit till och hur vi motionärer se på det problem som vi berört i motionen, nämligen främst gengasdriften.

Jag kanske inledningsvis skall säga, att när vi accepterat det nu föreliggande bensinskatte- och bilskatteförslaget med den höjning som där föreslås, ha vi redan i vår motion förutskickat, att vi kunna acceptera detta under den förutsättningen, att hela frågan när man kan överblicka bilismens utveckling i vårt land tas under förnyat övervägande, och att man då vidtar de skattesänkningar, som vi tro bli möjliga att vidta. Det är ju alldeles riktigt, som någon förut här sagt, att till de skatter som man lägger på bilismen blir det inte enbart bilismen, utan vårt näringsliv och ytterst vi alla, som äro betjänta av detta näringsliv och dess prestationer, som få bidraga. Alla få med andra ord vidkännas en höjning härvidlag motsvarande den del av omkostnaden som belöper på bilismen.

Skall jag sedan övergå till frågan om gengasdriften ha vi väl alla kunnat med tillfredsställelse konstatera, hurusom det under krisåren endast tack vare denna gengasdrift varit möjligt att upprätthålla trafiken i den utsträckning som skett. Redan före kriget åtnjöto gengasdrivna bilar en skattelindring med 50 procent. Anledningen var den, att man ville uppmuntra tillverkning av gengasaggregat för att man, om och när det en gång blev kritiskt, skulle kunna sätta in sådana med den effektivitet som var möjlig. De år som gått ha också visat, att det var en uppoffring, som varit hela landet till nytta, man då gjorde. Av särskilda skäl, närmast av statsfinansiell natur, tog man bort denna frihet från beskattning vid krigets utbrott. Trots detta har gengasen under kriget kunnat visa sin effektivitet, och vi ha i stort sett kunnat lösa våra transportproblem ganska bra. Härför ha vi att tacka de förarbeten, som voro gjorda av våra ingenjörer och verkstäder, vilka lyckades åstadkomma sådana typer av aggregat som kunde användas. Under kriget har man trots materialbrist och trots svårigheter att få tag i lämpliga metallegeringar i många fall lyckats åstadkomma avsevärda förbättringar.

Genom de nu av Kungl. Maj:t och bevillningsutskottet föreslagna skattesatserna riktas, vågar man säga, en dödsstöt mot fortsatt gengasdrift. Man är också medveten härom. Utredningen säger, att sedan bensinen åter blivit tillgänglig kommer praktiskt taget all drift med gengas att upphöra. Kan detta vara så lyckligt? Enligt mitt förmenande är det många skäl, som tala för att

*Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om
automobilskatt, m. m. (Forts.)*

man även i fortsättningen bör söka bibehålla en viss gengasdrift, där så är möjligt. Jag är övertygad om att även med de skattelättnader, som vi ha föreslagit i vår motion, nämligen att endast halv skatt skulle utgå för gengasdrivna fordon, skulle gengasdrift bli av ganska begränsad omfattning. Privatbilisterna vilja nog inte gärna i fortsättningen besvära sig med att köra med gengas. Denna är ju behäftad med en hel del svårigheter och även kostnader, vilket gör att man fortast möjligt kommer att avkoppla så gott som samtliga gengasdrivna personbilar, vare sig de äro trafikbilar eller andra. Däremot skulle det vara möjligt att i viss, mindre utsträckning ha gengasdrift på lastbilar och omnibussar som trafikera långsträckor. Jag har personligen talat med flera såväl lastbils- som bussägare på landet, och de säga, att endast under förutsättning att man kunde få någon lindring i skattehänseende vore det möjligt att i fortsättningen använda sig av gengasdrift.

Om man ginge in för fortsatt användning i mindre utsträckning av gengasdrift, skulle det bli möjligt för våra ingenjörer och konstruktörer, våra fabriker och mekaniska verkstäder att även i fortsättningen åstadkomma bättre och bättre gengasaggregat. Jag har fått en uppgift från Finland — jag kan inte exakt säga hur det förhåller sig — att man där redan kommit längre än vi ha gjort på området. Det uppges, att man där kan hugga råveden direkt i skogen och omsätta den i gengas. I vilket fall som helst tror jag det är ganska mycket att vinna vid ett fortsatt experimenterande härvidlag. Även andra synpunkter tala härför. Rent nationalekonomiskt betyder det en hel del, om vi kunna behålla de pengar inom landet, som användas för bilarnas drift, eller om vi skola skicka ut dem för inköp av utländskt bränsle. Herr Kristensson säger, att det är en oekonomisk drift. Ja, det beror på hur man ser det. Ser man det så att vi för att t. ex. få in 75 miljoner kronor i bilskatt också skola skicka ut 75 miljoner kronor för inköp av bränsle, då tycker jag detta blir oekonomiskt, men ser man det ur den synpunkten, att det gäller att bereda arbete åt våra svenska arbetare, att göra det möjligt att även i fortsättningen gallra och sköta våra skogar, så tror jag knappast att gengasdriften blir oekonomisk. Ur statens synpunkt tror jag heller inte att det skulle ha någon nämnvärd betydelse, om man finge använda sig av gengas i relativt begränsad omfattning. Det blir, som jag förut påpekat, säkerligen inte under några förhållanden någon gengasdrift av större omfattning.

Gengasen har räddat oss under kriget, den saken bör stå klar för oss alla. Hur skulle vi annars ha kunnat lösa vårt transportproblem under denna tid? Äro vi alldeles säkra på att vi i framtiden kunna kasta bort gengasen och säga: Nu få vi in bränsle i obegränsad utsträckning, nu behövs inte gengasen längre? Vi hoppas väl alla, att sådana förhållanden inte skola inträda, att vi behöva komma i det läge vari vi varit nu under kriget, men jag tror det vore en försiktighetsåtgärd att även något litet kalkylera med att vi åter kunna komma i detta läge.

Detta är några synpunkter som jag i anledning av vår motion velat framföra i det läge, vari frågan för närvarande befinner sig. Ett argument, som man enligt mitt förmenande med ett visst berättigande men dock också med överdrift har framfört här, är gengasfaran. Jag skall inte förneka, att den funnits och finnes och att alla åtgärder böra vidtagas som skydd mot denna fara. Jag tror emellertid, att den faran, när det gäller den gengasdrift jag talar om, nämligen beträffande lastbilar och bussar på landsbygden, är betydligt överskattad. Vi hade i bevillningsutskottet en delegation, som hade i uppdrag att underhandla i denna fråga med respektive organisationer, droskbilägare, lastbilsägare, bussägare etc., och man konstaterade, att gengasfaran

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobilskatt, m. m. (Forts.)

mest gjort sig gällande i städerna, nästan enbart i städerna — och märkvärdigt nog i synnerhet där man hade haft de bästa säkerhetsanordningarna. Ute på landet känna vi knappast till denna gengasfara, den existerar praktiskt taget inte. Jag tror därför att man även ur den synpunkten gott kan acceptera en fortsatt gengasdrift av detta slag.

Man hänvisar här till att utskottet skrivit så välvilligt, att det skall bli en utredning av hela frågan och att denna utredning också skall avse detta problem. Jag skulle vilja fråga: vore det inte klokt att låta gengasdriften fortgå i begränsad utsträckning för att på grundval av det bedömande, man då kunde göra, bilda sig en uppfattning om gengasens framtid? Skall man först ha alla dessa bil- och bussägare att koppla bort sina gengasaggregat och sedan utreda, huruvida man i fortsättningen skall köra med gengas! Ett sådant tillvägagångssätt påminner om rådet att vi först skulle slakta den ko, som har försörjt oss under krigstiden, och sedan utreda, om man skall anskaffa något nytt sådant kreatur.

Herr talman! Det vore mycket mer att anföra i denna fråga, men detta är några huvudsakliga som jag velat framdraga och som jag hoppas, att kammaren måtte ta vederbörlig hänsyn till. Att min ståndpunkt föranleder mig att yrka bifall till den av herr Näsgård m. fl. avgivna reservationen är ganska klart. Jag yrkar således att § 5 i lagförslaget måtte erhålla det tillägg, som reservanterna föreslagit, nämligen: »För motorfordon, som är inrättat för och drives med generatorgas, framställd av inhemskt fast bränsle, utgår skatt med hälften av de i denna paragraf stadgade skattesatserna.»

Herrar *Edberg* och *Johansson* i Norrfors instämde häruti.

Herr **Hagberg** i Malmö erhöll nu på begäran ordet för kort genmäle och anförde: Herr talman! Blott en replik till herr Jonsson i Skedsbygd, som menar, att om kammaren nu tar bevillningsutskottets förslag skulle detta innebära dödsstöten åt samtliga gengasdrivna fordon här i landet. Detta uttalande innebär dock, herr Jonsson, en ganska betydande överdrift, ty först och främst få vi komma ihåg, att det är fordonsskatten det gäller. Vidare få vi komma ihåg, att de fordon det här är fråga om företrädesvis äro lastbilar, och för dem betyder fordonsskatten inte på långa vägar så mycket som beskattningen av drivmedel. Men någon drivmedelsbeskattning är ju inte ifrågasatt för gengasfordon. De ha hela tiden varit befriade från drivmedelsbeskattning, och man har inte föreslagit någon ändring av beskattningen på den punkten. Även i fortsättningen komma gengasfordonen att slippa betala skatt för drivmedel, vilket för dem är det väsentliga.

Vad som höjes är fordonsskatten, men jag kan inte tänka mig, att den höjning som här är ifrågasatt är av sådan beskaffenhet, att den kommer att innebära något ödesdigert för gengasdriften. Även om denna i mycket stor utsträckning kommer att upphöra beror detta naturligtvis framför allt på helt andra omständigheter.

Herr **Jonsson** i Skedsbygd, som jämväl på begäran erhöll ordet för kort genmäle, yttrade: Jag vill bara konstatera, att herr Hagberg i Malmö, efter att tidigare såväl i utskottet som i riksdagen ha intagit en ganska välvillig ställning till denna fråga, nu tycks övergå till att vilja argumentera mot fortsatt skattelindring för gengasdrivna fordon.

Den skatt man här pålägger betyder dock inte så litet. För en lastbil med 600—800 kronor i skatt betyder aggregatet, att skatten blir någon hundralapp

*Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om
automobilskatt, m. m. (Forts.)*

högre. Dessutom är det ju en hel del nackdelar man måste räkna med: aggregatet tar utrymme o. s. v., och med tanke på detta finner jag det berättigat att ge denna skattelindring.

Vidare anförde:

Herr **Janson** i Frändesta: Herr talman! Anledningen till att jag begärde ordet i denna fråga, trots att jag icke står under utskottets betänkande, är den att jag var närvarande vid utskottets behandling av ärendet och då deklarerade min anslutning till de tankegångar, som utmynnat i en begäran att man skulle tillstyrka en nedsättning av skatten på gengasdrivna motorfordon.

Vi veta hur det var före kriget. Gengasdriften förde då en tynande tillvaro, och så kommer det säkerligen att bli igen, så snart priset på flytande bränsle går ned, vilket vi skola hoppas blir ganska snart. Såsom jag ser saken voro de erfarenheter, som vi vunno före kriget av det låt vara lilla bestånd av gengasdrivna motorfordon som vi då hade, av avgörande betydelse när det gällde att snabbt ställa om vår bilpark och våra traktorer för gengasdrift. Under kriget ha vi lärt oss mycket om gengasdriften, men vi äro långt ifrån fullärda. Det finns med all säkerhet oerhört mycket att göra på detta område.

Man skulle nu kunna tänka sig, att man på ett eller annat sätt hölle en viss försöksdrift i gång. Jag hoppas, att detta också skall bli fallet, men jag tror icke att en sådan räcker till. Man måste nog ha sådana erfarenheter, som man icke får på annat sätt än genom praktiken, för att man verkligen skall kunna bygga vidare i detta hänseende. Det är riktigt, att bränslet för dessa fordon är skattefritt, och det är också klart, att detta, när det gäller beskattningssynpunkterna på gengasdriften, är den avgörande faktorn, men jag tror också, att den lilla uppmuntran, som kan ligga i en nedsättning av fordonskatten till hälften, har sin betydelse. Jag har den inställningen, att man på olika vägar bör försöka vidga rönen i fråga om gengasdriften. Den ifrågasatta skattelättnaden kan icke på något sätt vara av utslagsgivande betydelse. Säkerligen behövs det betydligt kraftigare tag, om man skall kunna hålla en liten gengasdriven fordonspark i gång. Jag ser saken framför allt ur beredskapssynpunkt, och man kan tänka sig, att under fjärde huvudtiteln skulle kunna anvisas medel, som på ett eller annat sätt tillfördes dem som använda sig av gengasdrivna fordon. Men man vet hur det är. Innan ett sådant anslag kan komma till, skola vi ha en utredning. Denna tager sin tid, och skola vi kunna bidra till att de gengasdrivna fordonen icke helt och hållet försvinna, innan utredningen blir färdig, tror jag, att även det lilla stöd bör komma till användning, som ligger i att vi nu ge denna skattelättnad för de gengasdrivna fordonen.

Vad beträffar frågan om betydelsen för avsättningen av skogsprodukter, tror jag att man överskattar densamma. Jag kan icke förstå, att vi skulle kunna räkna med att ha någon stor gengaspark i gång. Det kommer att bli fråga om rätt få fordon, det är jag övertygad om. Skogsskötselsynpunkten tror jag därför icke att man skall binda så mycket fläsk vid i detta sammanhang.

Herr talman! Jag ser saken ur beredskapssynpunkt, och därför ber jag att få yrka bifall till den reservation, som avgivits av herr Näsgård m. fl.

Herr **Orgård**: Herr talman! Då jag står som reservant på en punkt i betänkandet, anser jag mig skyldig att säga några ord. Jag hade tänkt inskränka mig till att motivera min ställning på ifrågavarande punkt, men med anledning av vad som sagts om propositionen, vilken jag i stort sett tillstyrker

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobilskatt, m. m. (Forts.)

liksom utskottets förslag i övrigt, vilket stödjer propositionen, ber jag att få göra några reflexioner i ett par hänseenden.

Herr Birke sade, att riksdagen väl knappast kan kallas motorvänlig, då den går in för så höga skatter på motortrafiken. Vi äro alla eniga om den principen, att motortrafiken, i den utsträckning den kan anses belasta vägväsendet och ställa krav på detsamma, bör bära kostnaderna för vägväsendet. Om man här skulle införa något slags prisstopp, som herr Birke talade om, skulle det innebära, att man skulle för det första ställa mindre krav på att återställa vägväsendet i det skick, det befann sig i före krisårens påfrestning, och för det andra icke ställa krav på vägväsendets fortsatta utveckling. Jag har den uppfattningen, att vägväsendet i många avseenden under krisåren blivit i hög grad eftersatt och att det krävs stora insatser för att få det i någorlunda gott stånd igen, liksom det behövs kraftiga åtgärder för att ytterligare utveckla vägväsendet. Detta är ju ett krav från motortrafiken själv och ett krav som berör oss alla. Man kan väl sålunda knappast säga, att man är mindre motorvänlig därför att man begär de ökade medel man anser nödvändiga för bibehållande av vägväsendet i ett gott skick och för en ytterligare utveckling av detsamma.

Jag skall också säga ett par ord på en annan punkt, som föranlett diskussion. Herr Johanson i Norrköping anförde som motivering för lindrigare skatt för lättviktsmotoreyklar, att man bör reagera mot alla tendenser till en indirekt beskattning även på detta område. Ja, mina herrar, större delen av denna beskattning är väl att betrakta som en indirekt beskattning, om man kanske undantager den del därav som berör lyxtrafiken. Hela den övervägande delen av skatten är en indirekt skatt, som hela folkhushållet har att bära. Man menar ju, att de olika trafikmedlen — i vilken utsträckning kommer att klarläggas av en kommande utredning — skola bidra till att bära upp utvecklingen av vägväsendet. Även om man kan anförda starka sociala skäl för att t. ex. lättviktsmotoreyklarna skola undandragas beskattning eller få lindrigare beskattning, är man dock berättigad att säga, att även de i någon mån bära bidraga. Den höjning av bilskatten med 6 kronor, som föreslagits, är i realiteten ingen höjning. Med hänsyn till penningvärdets fall blir skatten strängt taget densamma.

Vad beträffar den punkt, på vilken jag reserverat mig och där jag kommer att yrka bifall till herr Näsgårds m. fl. reservation, ber jag att få instämma i vad herr Jonsson i Skedsbygd anför, men jag vill tillägga ett par synpunkter.

Såsom det framhållits tidigare i debatten, står utskottet ingalunda främmande för de synpunkter, som framförts i motionen av herr Jonsson i Skedsbygd, men utskottet menar, att när nu en utredning av hela problemet begäres, även den av honom berörda frågan blir föremål för utredning. Vi reservanter anse, att det intervall, som uppstår till dess utredningen föreligger klar och man eventuellt kan taga upp saken, kan bli farlig för utvecklingen av gengasdriften och att denna kommer att nära nog fullständigt slås ihjäl under övergångstiden. Alla veta, att om experiment skola göras på ett område, det icke är möjligt att vinna resultat enbart genom teoretiska studier. Dessa måste ha sin förankring i praktiken, och vi anse det därför nödvändigt att, i den mån det är möjligt, genom den subvention som här är föreslagen upphålla en viss gengasdrift för att genom erfarenheter från praktiken få utgångspunkt för fortsatta experiment på området.

Herr Hagberg i Malmö berörde det argument, som framförts från skogsvårdshåll, att gengasdriften skulle ha stor betydelse för skogsbruket och skogsvården, och uttalade, att den väl knappast har någon betydelse med hänsyn

*Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om
automobilskatt, m. m. (Forts.)*

till den ringa omfattning den kan få. Detta må vara riktigt, om man håller sig till experimentstadiet, men skulle det visa sig genom experimenten, att gengasdriften kan komma att få betydelse för trafiken och ställa sig ekonomisk, kommer den att bli betydelsefull för skogsvården och skogsbruket. Herr Hagberg framhöll också, att det icke är så stor fara för att gengasdriften slås ihjäl, eftersom de gengasdrivna fordonen äro fria från bensinskatten o. s. v. Men vi skola tänka på hur handikappad gengasdriften ändå under alla omständigheter blir. I det sammanhanget har man framhållit den stora hälsofaran. Men på detta område som på andra kan svårigheten övervinnas genom att bättre material och möjligheter till en bättre skötsel kunna experimenteras fram. Om den faran skulle vara ett skäl för att stoppa experimenten på området, ifrågasätter jag, om icke den väldiga ökningen av olycksfallsfrekvensen på vägarna till följd av t. ex. lättviktsmotorcyklarna skulle vara ett lika starkt skäl för att stoppa detta trafikmedels utveckling. Jag tror, att sjukhusen i högre grad komma att belastas på grund av den trafiken än på grund av de gengasdrivna fordonens användning. Vidare ha vi det handikap, som ligger i att gengasbilarna beskattas också efter aggregatens vikt. Det är riktigt, att de tunga fordonen slita vägarna mera, och vi hålla ju på principen, att skatt bör utgå efter slitaget på vägarna. Å andra sidan kan man anföra, att gengasbilarna icke kunna hålla samma hastighet som bensinbilarna, vilket medför att de slita mindre på vägarna än om de hade större hastighet, och i själva verket mindre än andra bilar. Det förefaller mig därför, som om man skulle kunna ställa mot varandra gengasaggregatets tyngd och det mindre slitaget på vägarna på grund av den lägre hastigheten och sålunda komma fram till att skatten på aggregaten är en extra, ganska ödesdiger belastning för gengasbilarna vid jämförelse med övriga bilar. Därtill kommer den omständigheten, att förarna av gengasfordonen med säkerhet komma att kräva högre ersättning än övriga på grund av det drygare arbetet och det större besväret med dessa fordon. Allt detta tillsammans gör det ganska troligt, att de gengasdrivna fordonen komma i en så mycket sämre ställning, att det icke är möjligt att i den omfattning man skulle anse önskvärd med hänsyn till fortsatta experiment uppehålla gengasdriften. Jag undrar sålunda, om det är klokt att efter detta krig, under vilket gengasdriften visat sig vara av så utomordentligt stor betydelse, stoppa all utveckling på området för att sedan kanske efter en utredning, som kommer att leda fram till att det är nödvändigt att giva forskningen på detta område stöd, ånyo söka genom subvention eller på andra vägar återupptaga gengasdriften. Vi reserverar mena, att luckan här bör utfyllas genom en provisorisk skattelindring, som återför förhållandena till de före kriget rådande. Detta för att hålla gengasdriften uppe, ifall det skulle visa sig, att vi senare bli ense om att stödja den genom subvention eller på annat sätt på grund av dess betydelse icke minst ur beredskapssynpunkt.

Jag vill sluta med att säga, att när det gäller den gengasdrivna trafiken med undantag för lyxtrafiken man i högsta grad kan tala om en indirekt beskattning. Gengasfordonen komma att användas endast såsom lastbilar och bus-sar till avlägsna orter, och den skatt, som lägges på dem, kommer framför allt att drabba de människor som ha stora avstånd. Om det här skulle bli en liten subvention till förmån för denna driftsform, sker det till förmån för folk-grupper, som behöva detta stöd. Denna subvention skulle också befordra utvecklingen av en driftsform, som kan visa sig ekonomiskt betydelsefull i framtiden. Det är därför klokt, menar jag, att vi se till att denna i praktiken i någon mån kan uppehållas med hänsyn till de experiment, som kunna göras på detta område.

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobils katt, m. m. (Forts.)

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag med undantag för punkten om gengasfordonen, där jag yrkar bifall till herr Näsgråds m. fl. reservation.

Häruti instämde herrar *Hellbacken* och *Ericsson* i Sörsjön.

Herr **Olsson** i Gävle: Herr talman! Jag tror icke att vi behöva fortsätta debatten om principerna för det förslag, som nu skall genomföras. Även om det kan synas en liten smula egendomligt — jag tycker nu icke, att det är så uppseendeväckande; sådant kan väl hända — att man i utredningsdirektiven har skjutit något över målet, så äro i den proposition, som här förelagts riksdagen, synpunkterna från finansdepartementets sida återförda till vad vi hittills varit överens om. Det är ju också detta utskottet understryker.

Herr Hagberg fann lämpligt att beträffande den ifrågavarande sakkunnigutredningen tala om de tendenser som visat sig till ett värdslösande av vårt utredningsväsende. Ja, det har man ju de senaste månaderna levt högt på, och man har velat göra gällande, att detta värdslösande i viss mån skulle vara beroende på att det finnes en socialdemokratisk ledning eller ett starkt socialdemokratiskt inslag i utredningarna. Jag tycker, att det kan vara lämpligt att konstatera, att den utredning, om vilken herr Hagberg talat — liksom den andra snabbutredning, han syftade på — stått under ledning av en mycket god borgare, som jag icke ett ögonblick kan föreställa mig vara besmittad av något sådant som socialism. Detta var bara en liten parentes, herr talman.

Sedan skulle jag vilja säga en sak till herr Birke. Det är klart, att det är svårt att ställa prognosen för den utveckling, som här kommer att äga rum. Herr Birke försöker ställa sin. De sakkunniga ha ställt en delvis annan. Det hela är så oklart, att jag tror att man skall akta sig för att bestämt säga, att det blir på det ena eller det andra sättet.

Vi äro alla ense om att den anordning som nu föreslås måste bli ett provisorium. Man måste följa förhållandena med uppmärksamhet. Man måste se till hur vårt vägväsende kommer att gestalta sig och vad det kommer att kosta. Jag tror att vi redan i detta nu äro tämligen på det klara med att siffran 200 miljoner kronor är tilltagen så i underkant, om man talar om hela vårt vägväsende, att den måste ha kommit till — och det viskas det också om — kompromissledes i sakkunnigutredningen. De siffror, som stått till utskottets förfogande, ligga väsentligt över den nämnda siffran, och ingen har räknat med att komma under 300 miljoner kronor. Då får man säga, att de 200 miljoner, som avses att tagas ut av motortrafiken, icke utgöra en summa, som ligger i överkant. Tvärtom får man nog ha blicken öppen för att det är en underkantssiffra.

Då herr Birke ställt avslagsyrkande, vill jag fästa uppmärksamheten på att om kammaren bifaller detta, komma vi — kanske inte vi, men de som syssla med motortrafik och köra bil — i ett rätt konstigt läge. Herr Birke har yrkat avslag på alla de här föreliggande förslagen. Han har i motiveringen sagt, att han förutsätter 25-öresskattens upphävande, men han har glömt att i klämman ställa ett yrkande om detta. Således, om yrkandet skulle resas nu, kan det inte ställas under proposition. Det innebär, att om kammaren följer herr Birkes avslagsyrkande, är den extra bensinskatten på 25 öre kvar, d. v. s. det blir en bensinskatt, som ligger 19 öre per liter högre än vad den blir, om det kungl. förslaget här genomföres. Jag förstår att det är ett förbiseende, men förbiseendets konsekvenser får man lov att taga.

Det har talats mycket om gengasen, om lättviktsmotorcyklarna o. s. v. Herr

*Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om
automobilskatt, m. m. (Forts.)*

talman! När vi diskuterat dessa ting i utskottet, har det varit starka sympatier för att stödja den eventuella gengasdrift, som skulle bli kvar, sedan det vanliga motorbränslet har blivit fritt. Vi ha emellertid inte kunnat bortse ifrån att det finns även andra inhemska motorbränslen. Jag erinrar om att motorspriten, som ju spelar en icke ringa roll i detta sammanhang, är skattefri såsom drivmedel precis som gengasen. På den ligger icke någon drivmedelsskatt. Men det är ännu ingen som har funderat på att bära fram ett förslag om att bilar, som drivs med motorsprit, skulle få en fordonsskatt, som låg 50 procent under den vanliga fordonsskatten. Jag erkänner, att det finns skäl, som kunna tala för att man försöker. såsom man ifrån landsbygdshåll här särskilt framhållit, stödja gengasen. Om det är möjligt att åstadkomma något resultat, vågar jag inte säga. De som äro mera sakkunniga på denna punkt än jag förklarade vid diskussionen, att vad man än gör i detta avseende, så blir det nog ett resultat som är plus minus noll i verkligheten. Vi ha emellertid, när utskottet i detta sammanhang begär en förnyad utredning med hänsyn till att man inte nu kan överblicka läget och i samband med denna utredning kräver, såsom det står i betänkandet, att därvid också skall tagas under överbägande, huruvida uppskov med ikraftträdandet av föreskriven skatt å motorsprit fortfarande bör medgivas, ansett att det är rimligt att denna skattebefrielse för eller skattnläggning av motorspriten bör behandlas i samband med det andra inhemska motorbränslet, d. v. s. det som ger den s. k. gengasen. Det är skälet, och det förefaller mig, herr talman, som om, när man skall sätta i gång denna förnyade undersökning, som ju är alldeles nödvändig, man då bör behandla alla dessa ting och i det sammanhanget också ingå på lättviktsmotorcyklarna. Det är utskottets ståndpunkt.

Det är riktigt att det finns åtskilliga skäl — herr Johanson i Norrköping sade, att utskottet tvingats att erkänna att det finns sociala skäl. Herr Johanson i Norrköping, det har inte fordrats något som helst tvång på någon av utskottets ledamöter för att åstadkomma detta erkännande vid skrivningen av utskottets utlåtande. Det är fullt frivilligt, och alla äro således överens på den punkten. Men man har icke ansett att man på rak arm kan göra detta, när man för övrigt kräver en utredning om de ting, som ha ett visst sammanhang med beskattningen av motorbränsle, fordonsskatten m. m. m.

Herr talman! Om man betraktar detta förslag för vad det är, nämligen ett provisorium, som säkerligen inte skall gälla alltför länge, och om man betraktar det ur synpunkten att utskottet starkt har understrukt nödvändigheten av en ny översyn och att denna översyn då skall komma att gälla alla de detaljspörsmål, som de olika motionärerna här ha sysslat med, så tycker jag att man med tämligen gott samvete i dag kan rösta för bevillningsutskottets här framlagda förslag.

Herr **Jonsson** i Skedsbygd erhöll på begäran ordet för kort genmäle och yttrade: Herr talman! Herr Olsson i Gävle vill hävda, att ett beslut i dag rörande gengasbilarnas beskattning skulle ha inverkan på frågan om motorspriten beskattning. Det ligger dock sätillvida olika till att för att driva ett fordon med motorsprit behövas inte några tyngande anordningar på bilen. Det är detta som för mig varit huvudmotivet, när jag gått in för att försöka åstadkomma lindring i beskattningen av gengasdrivna fordon. Jag motionerade redan 1940, när frågan om fordonsskatten behandlades, om undantag för aggregaten. Då förklarade emellertid finansministern — och utskottet följde honom — att det av tekniska skäl icke var möjligt att frånräkna aggregatets vikt, och därför ha vi motionärer denna gång föreslagit en direkt sänkning av den på hela tjänste-

*Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om
automobilskatt, m. m. (Forts.)*

vikten beräknade fordonsskatten. En sådan skulle åtminstone te sig möjlig att genomföra.

Sedan tror herr Olsson i Gävle, att resultatet av den begärda utredningen kanske blir plus minus noll. Det är detta, herr Olsson i Gävle, som jag befarar, och det är därför som jag så ogärna vill gå med på att först taga bort gengasen och sedan utreda, huruvida man skall ha den i fortsättningen.

Herr **Olsson** i Gävle erhöll likaledes på begäran ordet för kort genmäle och anförde: Herr talman! Jag skulle bara vilja säga, att herr Jonsson i Skedsbygd måtte ha missuppfattat mig. Jag har inte sagt att jag befarat, att utredningen skulle ge plus minus noll, utan att reformens genomförande i detta skick skulle bli plus minus noll. Det är en avsevärd skillnad.

Jag skulle i detta sammanhang vilja säga, att jag tror att en utredning efter den linje, som herr Jonsson i Skedsbygd ursprungligen var inne på, således tjänsteviktens nedsättning med aggregatets vikt, skulle vara en ur alla synpunkter lämpligare väg. Som herr Jonsson i Skedsbygd kanske erinrar sig talade vi rätt mycket i utskottet om, huruvida vi inte skulle kunna finna en samlande linje efter den vägen.

Nu säger herr Jonsson i Skedsbygd, att det är den skillnaden vid användande av motorsprit och vid användande av gengas, att man kan använda motorsprit utan aggregat. Ja, men det inverkar inte alls på motorsprits vänner och på gengasens vänner. Motorsprits vänner kunna säkert åstadkomma samma opinion för skattebefrielse för ett inhemskt drivmedel som gengasens vänner.

Herr **Gustafsson** i Lekåsa, som jämväl på begäran erhöll ordet för kort genmäle, yttrade: Herr talman! Jag tar fasta på vad herr Olsson i Gävle anför, när han säger, att detta är ett provisorium och att vi få bereda oss på att det snart skall komma under förnyad utredning. Jag hoppas att denna utredning också skall taga hänsyn till vad vi här motionerat om angående lättviktsmotorcyklarna. Jag vill dock samtidigt ha sagt, att om vi få införd en högre skatt på lättviktsmotorcyklar, så är det alldeles självklart att det inte är lätt att sänka den. I vart fall kommer den skatt, som nu utgår, att få bestå till dess en ny utredning skett, och det är därför jag vädjar till kammaren att den för sin del ville stödja den motion, som jag avlämnat. I denna motion yrkas, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 352 med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt måtte besluta, att nämnda § punkt a) skall erhålla följande lydelse:

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp: a) för motorcykel utan bivagn med femton kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med tjuguatta kronor.

Herr talman! Jag vidhåller mitt yrkande.

Herr **Jonsson** i Skedsbygd erhöll ånyo på begäran ordet för kort genmäle och anförde: Herr talman! Jag skall endast med tillfredsställelse konstatera, att herr Olsson i Gävle nu äntligen tycks acceptera samma linje som jag var inne på 1940, nämligen att man skulle försöka att fritaga aggregaten. Det är min förhoppning att herr Olsson i Gävle efter ytterligare fem år skall vara framme på samma linje som jag i dag befinner mig på.

*Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om
automobilskatt, m. m. (Forts.)*

Herr **Olsson** i Gävle erhöll jämväl ånyo på begäran ordet för kort genmäle och yttrade: Herr talman! Då herr Hammarlund befinner sig så nära herr Jonsson i Skedsbygd, kunde han ju också ha upplyst honom om, att herr Hammarlund och jag, som äro grannar i utskottet, där mycket resonerade om, huruvida vi icke skulle kunna finna en sådan lösning redan omedelbart. Detta är alltså inte alls främmande för mig, herr Jonsson i Skedsbygd.

Herr **Andersson** i Falun: Herr talman! I debatten har frågan om vilken andel bilskattemedlen skola ha i vägkostnaderna spelat en stor roll, och bevillningsutskottet har förutsatt, att en ny utredning i detta avseende skall komma till stånd. Det kan då vara skäl att redan i förväg påvisa, att varje sådan utredning måste komma till synnerligen svagt grundade resultat. Det är nämligen inte tekniskt möjligt att göra en utredning om vilken del av vägkostnaderna som skäligen bör betalas av bilismen och vilken del som bör betalas i annan ordning. Man skall alltså inte knyta alltför stora förväntningar till ett sådant framtida utredningsresultat, utan man får nöja sig med att fatta ståndpunkt, här som så många gånger annars, med hänsyn till de skäligen omständigheterna i fallet.

Jag har, herr talman, närmast begärt ordet för att understryka, vad som här sagts från olika håll, att den kalkyl om de framtida vägkostnaderna, som de särskilda utredningsmännen ha lagt fram, uppenbarligen är alltför låg. Redan med en enkel räkning kan man finna, att vägväsendet med 200 miljoner kronor under nästa budgetår blir betydligt mera svältfött än vad det var under året 1938/1939. Den siffermässigt uttryckta ökningen i det belopp, som avses för vägändamål, täcker inte ens penningvärdets fall. Man får taga i betraktande, att år 1939 bidrogo även de vägskatteskyldiga till täckande av vägkostnaderna med ett belopp på omkring 32 miljoner kronor. Detta belopp får nu utelämnas ur kalkylen. Staten svarar nu ensam för vägkostnaderna. Därvidlag är det inte endast penningvärdets fall, som inverkar, utan vissa faktorer, som äro av betydelse för vägkostnaderna, ha stigit betydligt mer än vad kostnaderna i övrigt gjort. Så är exempelvis förhållandet med vägarbetarnas löner.

Jag tror alltså, att siffran 200 miljoner är alldeles för låg, och då kan man inte som herr Birke här komma och påstå, att bilismen, om bilskatten skall beräknas efter denna kalkyl, skulle komma att betala för mycket. Jag tror snarare att bilismen, även med de skattesatser som riksdagen i dag kommer att besluta, kommer att få betala för litet.

Men därmed vill jag bestämt avvisa att bli inrangerad bland dem, som benämnas för bilismens fiender, ty om det är någon part, som har intresse av att vägarna hållas i ett förstklassigt skick, så är det just bilisterna. Vägkostnaderna äro i hög grad elastiska, ty det är inte bara fråga om underhåll, utan det är i främsta rummet fråga om nybyggnader och förbättring av vägarna. Det är där bilismens stora intresse sätter in, och det är där som andra trafikanter inte ha ett jämförbart intresse. En väg kan vara ganska bristfällig, man kan i alla fall gå på den eller köra på den med häst och vagn, och det går också att åka cykel på en tämligen enkel väg. Men bilarna, framför allt de stora, tunga bilar, som torde komma att produceras nu efter kriget, kräva allt bättre vägar. Där ha vi ett behov, som inte på något sätt kan räknas fram, utan vi få i stället söka satsa så mycket på förbättring av vägarna som vi ha råd till. Ju mer som kommer in av bilskattemedel, desto mer ha vi råd att höja

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobilskatt, m. m. (Forts.)

standarden, och därigenom tjäna vi bilismens intresse bättre än genom att pruta någon krona på bilskatten.

Beträffande gengasfordonens ställning i skattehänseende kommer jag självfallet att stödja reservationen, alldenstund det var jag och min bankkamrat herr Hellbacken som för första gången här i riksdagen väckte motion om en sådan förmån som där ifrågasättes. Någon ytterligare utredning av ärendet behövs inte. Förra gången fattade riksdagen ståndpunkt på basis endast av vår motion, och det hände ingen större olycka för det.

Jag vill understryka vad åtskilliga talare här sagt. Här måste vi handla nu, just nu, då frågan om övergång till flytande bränsle är aktuell för flertalet bilägare. Göra vi inte det, komma praktiskt taget alla fordon rätt snart att övergå till flytande bränsle, och då är det fåfängt att tro att någon därefter skall sätta på aggregatet igen, även om en skattelättnad senare skulle genomföras. Det räcker inte här med sympatiuttalanden till förmån för en skattelindring åt gengasdrivna bilar, utan denna lindring skall beslutas i dag.

Den synpunkt, som här bör vara den starkast gällande, är naturligtvis önskvärdheten av att hålla gengasdriften i gång, om också blott i begränsad omfattning. I skattepolitiskt hänseende har saken ringa betydelse, ty även om man medger denna skattelättnad för gengasdrivna fordon, kommer blott ett ganska ringa antal fordonsägare att begagna denna möjlighet. Uppbördens av bilskattemedel påverkas inte i någon nämnvärd grad av den ifrågasatta förmånen, men däremot tryggas därigenom fortbeståndet av en driftsform, som i en kritisk situation visat sig vara av så utomordentligt värde. Främst beredskapssynpunkten borde föranleda riksdagen att i dag bifalla kravet på skattelättnad för gengasdrivna fordon, och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den av herrar Näsgård och Hammarlund m. fl. avgivna reservationen.

Herr Nilsson i Göteborg: Herr talman! Jag har begärt ordet för att göra en stilla erinran i anledning av förslaget om sänkning av skatten för lättviktsmotorcyklar.

Motiveringen för fordonsskatten överhuvud taget är ju den, att motorfordonstrafiken skall genom särskild beskattning gälda den kostnad, som den orsakar vägväsendet. Någon erinran kan man givetvis inte göra häremot när det gäller lastbilar och tyngre fordon, men beträffande lättviktsmotorcyklar kan ju ingen rimligen säga, att deras användning av vägarna på något sätt försakar några egentliga kostnader för vägväsendet. Om skatt skall påläggas lättviktsmotorcyklarna måste nog konsekvensen bjuda, att skatten utvidgas till att omfatta även andra fordon, som anlita vägarna, främst cyklarna, som ungefär lika litet som lättviktsmotorcyklarna kunna sägas åstadkomma någon kostnad för vägväsendet. Jag åsyftar då inte den kostnad, som givetvis alla vägfärande försaka vägväsendet genom att vissa säkerhetsåtgärder måste vidtagas, såsom uppsättande av vägmärken och dylikt. Om man bortser från sådana för alla trafikanter gemensamma kostnader och endast uppehåller sig vid motorfordonstrafiken, kan det inte vara rimligt att lättviktsmotorcyklarna beskattas.

Jag skulle helst velat se att man följde den motion, som har avgivits av herr Johanson i Norrköping, och således helt enkelt uteslöte lättviktsmotorcyklarna från beskattning. Jag undrar, om utskottet ens något så när gjort sig reda för, vad det skulle betyda i minskade skatteintäkter, om man på detta sätt uteslöte lättviktsmotorcyklarna. Om jag icke misstar mig fanns det 1939 något över 110 000 motorcyklar av alla slag i trafik. Hur många av dessa som voro lättviktsmotorcyklar kan jag icke säga, men om jag antar en tredjedel, hål-

*Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om
automobilskatt, m. m. (Forts.)*

ler jag mig nog i överkant. 1942 voro 6 200 motorcyklar i trafik, och sannolikt voro icke många av dessa s. k. lättviktare. Ur ekonomisk synpunkt kan man icke — i vart fall icke med någon större styrka — hävda, att det är nödvändigt med ökad beskattning av lättviktsmotorcyklarna. Snarare synes mig det förhållandet att dessa motorcyklar kommit med i denna beskattning vittna om ett godtycke, och jag tycker det skulle vara intressant, om utskottets talesmän ville försöka förklara detta för oss.

Beträffande gengasdriften vill jag säga, att det är orimligt att tänka sig att de större trafikföretagen under normala tider, då det finns tillräcklig tillgång på billigare och bättre bilbränsle, skola köra på gengas. Jag föreställer mig att inom såväl personbiltrafiken som busstrafiken det ur ekonomisk synpunkt är orimligt att upprätthålla driften med gengas. Däremot är det ju tänkbart, att lastbilstrafiken skulle kunna erhålla något stöd för att fortsätta gengasdriften. Det har berättats mig, att vederbörande myndigheter ha beslutat, att inom försvarsmakten omkring 600 motorfordon alltjämt skola drivas med gengas, detta med tanke på en viss beredskap för den händelse något skulle inträffa och för att man icke skall glömma bort vad man lärt sig i fråga om gengasdriften, om importen av oljebränsle av den ena eller den andra anledningen skulle stoppa. Det synes mig med andra ord, att man borde ha anledning att hysa samma intresse för en bibehållen beredskap även på den civila trafikens område. Något yrkande i den vägen har jag emellertid icke, ty jag liksom andra, som haft att på ett eller annat sätt syssla med gengasdriften i stortrafik, äro glada över att nu ha sluppit ifrån den. Det vore emellertid som sagt rimligt, att man på ett eller annat sätt kunde upprätthålla en viss beredskap på detta område.

Till sist vill jag säga, att jag tycker det skulle vara rimligt att lättviktsmotorcyklarna helt undantoges från denna form av beskattning. Jag kommer också att rösta för ett sådant yrkande, om det framställs, men för närvarande nöjer jag mig att yrka bifall till den reservation, som avgivits av herrar Näs-gård och Vigelsbo.

Herr **Orgård** erhöll på begäran ordet för kort gemäle och anförde: Herr talman! Herr Nilsson i Göteborg begärde närmare motivering från någon ledamot av utskottet i fråga om skattehöjningen för lättviktsmotorcyklarna. Jag ber att få återupprepa vad jag sade tidigare, att egentligen är det ingen verklig skattehöjning med hänsyn till penningvärdets fall. När han framhåller att ingen kan påstå, att lättviktsmotorcykeltrafiken åstadkommer någon slitning på vägbanorna och att det således icke är motiverat med en beskattning av lättviktsmotorcyklarna, vill jag säga, att det är ju rätt svårt att påstå i vilken grad det ena fordonet eller det andra sliter vägarna, men man kan kanske se saken ungefär så här. Man kan antaga, att lättviktsmotorcyklarna komma att spela en mycket stor roll i fortsättningen och i hög grad medverka till trafikens utveckling, vilken tillsammans kommer att ställa väldiga krav på vägväsendets underhåll och utbyggnad. Det bör sålunda i lika hög grad för ägare av lättviktsmotorcyklar som för övriga motortrafikanter vara ett intresse, att vägväsendet vidnakhålles och utbygges med hänsyn till deras krav. Den väntade starka belastningen av trafiken kommer t. ex. att — framför allt med hänsyn till lättviktsmotorcyklarna — tvinga de vanliga cyklisterna och fotgängarna att framställa krav på särskilda cykelbanor och gångbanor. Under sådana förhållanden menar jag, att det bör vara ett intresse även för lättviktsmotorcykeltrafikanterna att få tillfälle att bidra till en allt högre utveckling av vägväsendet, vilket är ett krav från

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobilskatt, m. m. (Forts.)

motorvägnernas sida. Man är då berättigad att ställa krav på samhället och vägväsendet i den mån man ställer medel till förfogande för detsamma.

Vidare yttrade:

Herr **Johanson** i Norrköping: Herr talman! Jag skall säga några ord med anledning av det motargument som anförts i fråga om gengasdriften, nämligen beredskapssynpunkten. Att år 1939 besvärigheter uppstodo, det var ju helt naturligt. Det var icke många i vårt land som då kunde tänka sig, att man skulle kunna driva bilar med ved, men den tiden är förbi. Jag vill själv som yrkesman på detta område erinra om att en stor del av landets verkstäder äro icke bara montörer av gengasaggregat utan även egna tillverkare av aggregat. Det är nämligen så, att gengasaggregatens konstruktion är väldigt enkel, och det är icke svårt att, med de framsteg vi gjort på området, i dag tillverka aggregat. Jag menar därför, att ur beredskapssynpunkt är det icke det viktigaste, att största möjliga antal bilar gå med gengas, utan att det finns reservdelar och aggregat. Det skulle vara den bästa beredskapen att sörja för att sådant finnes och icke att ha ett visst litet antal bilar, som gå med gengas. Med anledning av vad här sagts om fortsatta experiment vill jag säga, att detta ankommer naturligtvis icke på lastbilschaufförerna utan närmast på teknikerna i vårt land i försöksanstalter och laboratorier, såsom ingenjör Svedlund m. fl., vilka redan före 1939 gjorde det och vilka vi ha att tacka för att vi fått i gång gengasdrivna fordon. Jag menar alltså, att beredskapssynpunkten är ett väldigt dåligt argument. Den synpunkt jag framförde, nämligen hänsynen till hälsofaran, är mycket mera välgående.

När herr **Jonsson** i Skedsbygd meddelar, att han talat med buss- och bilägare och att dessa i viss utsträckning äro intresserade av att köra med gengas, kan jag förstå det, men jag vill rekommendera herr **Jonsson** att göra vad jag gjort, nämligen interpellera transportarbetareförbundet och bilarbetarna i vårt land och överhuvud taget alla som sysslat praktiskt med gengasen. Då skulle herr **Jonsson** få till svar ett enstämmigt uttalande: bort med gengasen! Jag vill erinra om att enbart vid Sabbatsbergs sjukhus fyra läkare äro anställda på grund av sjukdomsfall med anledning av gengasdriften. På poliklinikerna i Stockholm har man enbart under januari—november 1944 haft omkring 10 000 besökare, som varit gengasförgiftade. Det tycker jag säger tillräckligt, och när nu icke beredskapssynpunkten har så stor betydelse, kunna vi gott släppa den. Jag anser, att man bör göra allt vad som kan göras för att slopa gengasen och icke genomföra lättnader, som motverka dess avskaffande.

Sedan vill jag säga med anledning av vad herr **Olsson** i Gävle uttalade angående lättviktsmotorcyklarna och det sociala behovet att göra lättnader på detta område, att jag tycker, att det är ingen konsekvens i utskottets argumentation, när man konstaterar detsamma som vi motionärer gjort men sedan icke vill genomföra lättnader. Jag förstår icke vad man menar i utskottet. Har man vår uppfattning, att tillgodoseende av detta sociala behov är betydelsefullt, då bör man taga konsekvenserna och genomföra lättnader.

Till herr **Orgård** vill jag säga med anledning av det vid jämförelse mellan lättviktsmotorcyklarna och de gengasdrivna fordonen i fråga om hälsosynpunkten gjorda påståendet, att lättviktsmotorcyklarna förorsaka stora sammanstötningar, att det var ett väldigt illa valt argument. Det finns ingen statistik på det området skulle jag tro. I varje fall äro olycksfallen i samband med framförande av lättviktsmotorcyklar så få, att de drunkna i jämförelse med an-

*Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om
automobilskatt, m. m. (Forts.)*

talet sjukdomsfall, som hänföra sig till gengasdriften. Har man icke starkare skäl för att försvara gengasen, är man dåligt förberedd i frågan.

Herr **Hansson** i Skediga: Herr talman! 1940 framställde jag i denna kammarare en interpellation till dåvarande kommunikationsministern, herr Andersson i Falun, rörande lättnader i beskattningen av gengasdrivna bilar. Det har förvånat mig i dag, att just herr Andersson i Falun i sitt anförande kunde säga, att han tillsammans med herr Hellbacken föreslagit lättnader i denna beskattning. När jag interPELLERADE honom 1940 förklarade han sig villig att låta skatten på gengasdrivna fordon bli densamma som på andra motorfordon. En granskning av vad viktökningen betyder för de gengasdrivna bilarna visar, att för en vanlig bil på 1 665 kilogram utgör skatten 162 kronor, medan för en bil med påmonterat gengasaggregat skatten uppgår till 204 kronor. Om nu skatten skall utgå efter vikt, vilket är det naturliga, måste den som i fortsättningen kör på gengas betala en högre skatt för sin vagn. När frågan var före 1942 talade herr Hellbacken mycket varmt för en lättnad i beskattningen av de gengasdrivna fordonen, ty därigenom skulle man kunna skaffa folk sysselsättning och få fram ett inhemskt bränsle. Den ståndpunkt, som kammaren intog 1942 i fråga om lättnader i skattebördan för de gengasdrivna fordonen, är lika berättigad i dag som då, och det förvånar mig mycket, att bevillningsutskottet nu därvidlag släppt efter. När man hör en sådan omjustering av tänkesättet som herr Andersson i Falun här gav prov på, förstår man emellertid, att det är lätt att ändra ståndpunkt. Kvar står emellertid att det här är fråga om ett inhemskt bränsle och att vi hittills icke behövt importera så mycket utländskt vilket också handelsstatistiken utvisar. Jag tycker därför att när vi år efter år med avspärrning kunnat använda inhemskt bränsle som drivmedel för motorfordon, så skola vi vara tacksamma för detta.

Jag anser sålunda reservanternas ståndpunkt i denna fråga, nämligen att skatten på gengasdrivna fordon skall vara hälften av den eljest utgående, är fullt berättigad. I själva verket blir det ju icke fråga om lättnad med så mycket som halva skatten, ty ett gengasdrivet fordon är ju tyngre än ett motsvarande icke gengasdrivet.

Nu framför man vidare i denna debatt det motivet, att ägarna av dessa gengasdrivna bilar icke betala någon bensinskatt och alltså i viss mån skulle inte en förmånsställning. Ja, denna förmånsrätt har riksdagen redan en gång tagit klar ställning till, då den velat premiera våra inhemska drivmedel. Jag tycker sålunda, att den ståndpunkt reservanternas här intagit är densamma som riksdagen själv tidigare gjort till sin, och jag vädjar till kammaren att vidhålla sin gamla ståndpunkt och ge de gengasdrivna motorfordonen en något lägre skatt än de andra. Jag är övertygad om, att vi om några år skola vara glada över att vi nu vidhöllo riksdagens tidigare ståndpunkt i denna fråga. Därför ber jag, herr talman, att få yrka bifall till den av herr Näsgård m. fl. avgivna reservationen 1).

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr talmannen gav propositioner på 1:o) godkännande av utskottets förevarande förslag till lydelse av 5 § a); 2:o) avslag å utskottets berörda förslag; 3:o) godkännande av den lydelse av ifrågavarande författningsrum, som föreslagits i den av herrar Näsgård och Vigelsbo avgivna, med 2) betecknade reservationen; samt 4:o) godkännande av den lydelse av nämnda författningsrum, som föreslagits i motionen II: 640; och fann herr talmannen den under 1:o) angivna propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Gustafsson i Leksåsa begärde emellertid votering, i anledning

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobilskatt, m. m. (Forts.)

varav och sedan till kontraposition antagits den under 3:o) angivna propositionen, efter given varsel, följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren godkänner bevillningsutskottets förevarande förslag till lydelse av 5 § a) i förordningen angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren godkänt den lydelse av nämnda författningsrum, som föreslagits i den av herrar Näsgård och Vigelsbo avgivna, vid bevillningsutskottets betänkande nr 62 fogade och med 2) betecknade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet hava röstat för ja-propositionen. Herr Gustafsson i Lekåsa begärde emellertid rösträkning, vadan votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavos 107 ja och 86 nej, varjämte 6 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså godkänt utskottets förslag till lydelse av 5 § a).

5 § b)—e).

Godkändes.

Den av herr Näsgård m. fl. vid utskottets betänkande fogade, med 1) betecknade reservationen om visst tillägg till 5 §.

Efter föredragning av reservationen yttrade:

Herr **Hammarlund**: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till den av herr Näsgård m. fl. avgivna reservationen 1) och alltså till den av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl. avgivna motionen II: 621.

Herr **Olsson** i Gävle: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag om avslag å motionen II: 621, och alltså yrkar jag även avslag å reservationen 1).

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till den av herr Näsgård m. fl. avgivna, i utskottets betänkande med 1) betecknade reservationen dels ock på avslag därå; och fann herr talmannen den senare propositionen vara med övertvägande ja besvarad. Herr Jonsson i Skedsbygd begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren avslår den av herr Näsgård m. fl. avgivna, vid bevillningsutskottets förevarande betänkande nr 62 fogade och med 1) betecknade reservationen, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit nämnda reservation.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning.

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobils katt, m. m. (Forts.)

Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet hava röstat för ja-propositionen. Herr Jonsson i Skedsbygd begärde emellertid rösträkning, vadan votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgåvos 109 ja och 76 nej, varjämte 7 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså avslagit det i reservationen framställda yrkandet.

Promulgationsbestämmelse, ingress och rubrik.

Godkändes.

Utskottets hemställan i punkten A) 1).

Förklarades vara besvarad genom kammarens i fråga om förordningsförslaget fattade beslut.

Punkterna A) 2)—4), B) och C).

Vad utskottet hemställt bifölls.

§ 8.

Herr statsrådet *Mossberg* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 387, angående Sveriges anslutning till ett vid den nordiska socialministerkonferensen i Köpenhamn i september 1945 utarbetat förslag till konvention mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge om åvägabringande av en gemensam nordisk arbetsmarknad.

Denna proposition bordlades.

Herr förste vice talmannen övertog nu ledningen av kammarens förhandlingar.

§ 9.

Föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 281, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående kreditgivningen till utlandet m. m.

Kreditgivningen till utlandet m. m.

Efter föredragning av utskottets hemställan anförde:

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Myrdal**: Herr talman! Som i förväg tillkännagivits genom pressen skall jag med kammarens benägna medgivande tillåta mig att vid behandlingen av statsutskottets utlåtande över regeringspropositionen angående kreditgivningen till utlandet söka något belysa vårt handelspolitiska läge just nu och göra vissa deklARATIONER rörande de strävanden i handelspolitiken, som regeringen fullföljer. Och jag skall tillåta mig att bli rätt ingående. Jag fullföljer därvid en strävan från regeringens sida att nu, när krigsförhållandena äro överståndna, få lägga öppet för allmän diskussion så mycket av vårt handelspolitiska läge som det överhuvudtaget är möjligt att blottlägga utan att lädera viktiga nationella intressen eller legitima hänsyn till våra handelspolitiska motparter. Jag skall därvid helt förbigå de rent finansiella frågor som propositionen och utlåtandet mera direkt gälla. Men de olika betalnings- och kreditöverenskommelser, som redovisats i propositionen och mera ingående inför utskottet, ha ju alla sin sakliga bakgrund och sin motivering i överenskommelser om varuexport med de olika staterna; krediterna äro givna för att möjliggöra betalning av en överskotts-export. Alldeles detsamma gäller det i våras träffade betalningsavtalet med

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

Storbritannien, vilket på grund av sin tekniska form såsom rent valutaavtal icke beröres i propositionen, men för vilket min företrädare i våras hade tillfälle att lämna kammaren en redogörelse.

Vid bedömandet av Sveriges handelspolitik just nu bör ihågkommas, att världen alltjämt befinner sig i en övergångsperiod mellan krig och fred. Ytterst vanskliga ekonomiska förhållanden råda i ett flertal länder. Produktionsapparaten är flerstädes sönderslagen eller ännu icke omställd från produktionen för krigsändamål. Särskilt på den europeiska kontinenten råder råvarubrist och arbetslöshet. De politiska förhållandena äro ävenledes på många håll ovissa, och förvaltningen har ännu icke bragts till full effektivitet. Det internationella valutasystemet är sönderbrutet, och den internationella kapitalmarknaden fungerar icke.

Genom bortfallet av vår handel med Tyskland och av Tyskland dominerade länder och lejdåbåtstrafikens stoppande skärptes under krigets sista skede den handelsavspärrning, varunder vårt näringsliv lidit under större delen av kriget. För några månader hade vi praktiskt taget ingen utrikeshandel alls. I den period, som börjat i och med fiendligheternas upphörande, har Sveriges handelspolitik varit styrd av strävandet att i alla riktningar slå upp handelsvägarna.

Under de nyss angivna internationella förhållandena råder uppenbarligen stort behov i hela världen av flertalet av våra exportvaror; i vissa fall har det även varit ett angeläget önskemål utomlands att från oss få importera varor, som icke normalt ingå i vår export. I fråga om många varor — särskilt av träförädlingsindustriernas produkter — nödgas vi i själva verket ransonera vår export till de olika länderna. Å andra sidan resa sig alltjämt stora svårigheter att få importera konsumtionsvaror och råvaror för produktionen i den utsträckning, som för oss skulle vara önskvärd.

Genom de handelsavtal som vi slutit ha vi sökt från olika håll säkra oss så mycket av den önskvärda importen som möjligt, samtidigt som vi — både till fullföljande av vår önskan att deltaga i världens återuppbyggnad och för att upprätthålla sysselsättningen i våra exportindustrier samt bygga en grundval för en framtida stark ställning på exportmarknaderna — söka möjliggöra export. Som redan sagts har förutsättningen för vår handelspolitik därvid i många fall varit att staten i en eller annan form lämnat krediter, vilket givetvis inneburit, att det allmänna påtagit sig mycket avsevärda bördor och risker, d. v. s. i sista hand kostnader, för en överskottsexport. Låt mig här blott tillägga, att i det internationella knapphetsläge i fråga om vissa av de importvaror, som det varit oss särskilt angeläget att säkra för landet, t. ex. kol och gummi, har vår beredvillighet att exportera och lämna krediter i många fall varit en viktig förutsättning för att en så stor importtilldelning ställts till vårt förfogande, som faktiskt skett. Även i vårt förhållande till Förenta staterna och allmänt i förhållande till västmakternas internationella ransoneringsorgan — the Combined Boards — har ett viktigt motiv för frisläppandet av avsevärda kvantiteter viktiga råvaror för vår produktion och konsumtion varit detta förhållande, att vi kunnat visa, att vårt land tagit på sig mycket avsevärda bördor för att biträda vid världens återuppbyggnad.

Det bör ur svensk synpunkt dock anmärkas, att många av de internationella kontroller och regleringar, som ännu kvarstå som ett arv från den allierade blockadpolitiken under kriget, endast delvis kunna erkännas vara motiverade av världsintresset att under nu rådande förhållanden upprätthålla en bättre ordning i fördelningen av råvaror och transportmedel. Vår handelspolitik är även på denna punkt aktiv och syftar till att genom förhandlingar frigöra vår utrikeshandel från sådana regleringar från segrarmakternas sida, som icke

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

längre synas oss sakligt motiverade. Efter avslutningen av kriget i Fjärran östern ha Förenta staterna satt sitt inflytande bakom detta konstruktiva raseringsverk, och vi kunna nu konstatera, att dessa hinder för världshandeln hålla på att falla i allt raskare takt.

Beslutet vid konferensen i Washington i början av oktober om sjöfartspoolens upphörande efter den 2 mars nästa år och tanktonnagets frisläppande redan från den 1 november framstår ur svensk synpunkt såsom en glädjande händelse. Jag kan meddela kammaren att den svenska delegationen vid konferensen hade regeringens direktiv att söka uppnå just ett sådant resultat och att de svenska redarna hyst samma inställning till problemet.

I stor utsträckning har i vårt handelspolitiska arbete åt den bilaterala bytesavtalstyp, som kännetecknat krigstidens handelsförbindelser, måst ges fortsatt tillämpning. Jag vill emellertid understryka, att denna avtalstyp icke representerar Sveriges intressen. Den ingår följaktligen icke i Sveriges politik på längre sikt, lika litet som systemet med statliga krediter för att betala en överskottsexport. Den har emellertid en förklaring i de på många håll svåra förhållanden, som råda i dag utanför våra gränser, och finner sitt berättigande såsom ett medel att i trots härav få i gång ett varubyte bitvis och successivt. Vår förhoppning vid slutandet av dylika bilaterala avtal är därtill, att vi därigenom kunna förkorta den period, som måste förlöpa innan vår handel med utlandet ånyo kan i möjligaste mån bli ett multilateralt byte med rimlig balans mellan vår totala import och export. På längre sikt måste målet för vår handelspolitik vara största möjliga och friast möjliga handel med hela utlandet. Det är i vårt intresse att eftersträva ett tillstånd, där vår export kan ha möjligheter att utan diskriminering få konkurrera på alla marknader. Vi kunna heller icke släppa principen att vi önska köpa våra importvaror på de marknader, där det kan ske bäst och billigast. Vårt framgångssätt att nå detta mål måste emellertid anpassas efter nyss antydda yttre förhållanden, över vilka vi ej äro herrar, men som vi givetvis sträva att i vår mån påverka i önskad riktning.

Beträffande inriktningen av vår handelspolitik tillåter jag mig vidare hänvisa till planeringskommissionens betänkande från i våras, vilket till min stora glädje blev enhälligt i denna väsentliga fråga. Till vad i betänkandet framhålles vill jag här tillfoga, att i den mån det skall bli möjligt att motverka de starka tendenser till autarki, som onekligen göra sig gällande i världen, och nå en utveckling framot fri, multilateral handel, så komma därtill att erfordras organiserade ansträngningar i internationell skala. Utvecklingen leder icke därhän av sig själv. Den »frihandel» det kan bli fråga om måste bli en »organiserad frihandel». Såsom i regeringsmeddelandet vid höstriktdagens första sammanträde angavs, böra vi vara beredda att ge vår anslutning till försöken att förbereda överenskommelser och organisationer på verkligt internationell basis med syfte att främja en mera rationell ordning för handeln länderna emellan.

Jag skall nu härefter övergå till att i största korthet nämna några ord om våra aktuella handelsproblem och följer därvid den geografiska linjen.

Våra handelsrelationer med *Norge* och *Danmark* ha gradvis lämnat det tillstånd, som rådde vid tiden för ockupationens hävande, då huvuduppgiften var att — utan att från vår sida räkna på motsvarande import och utan att lägga exportpolitiska synpunkter på vår utförsel — skyndsamt förse våra hårt beträngda grannländer med en mängd varor och förnödenheter, nödvändiga för att skydda folken från de värsta umbärandena och möjliggöra återuppbyggnadsarbetets igångsättande. Redan kring halvårsskiftet i somras kunde med båda dessa länder handelsöverenskommelser träffas för andra halv-

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

året 1945, vilka innebära ett stort steg mot ett mera normalt, ömsesidigt varubyte. Det sagda gäller i än högre grad det nyligen träffade tilläggsavtalet med Danmark. Vi stå nu inför förhandlingar med båda dessa länders regeringar om nya avtal, avsedda att reglera varubytet under 1946. Även om utvecklingen av våra handelsförbindelser med Norge och Danmark raskt och stadigt gått mot en normalisering, medför knappheten på valuta i dessa länder, att de allt fortfarande måste hårt reglera även varubytet med Sverige. Av dessa och andra orsaker har tidpunkten ännu icke ansetts vara inne, då överläggningar med mera konkret syftning kunnat upptagas om ett närmare handelspolitiskt samarbete på längre sikt inom Skandinavien, vilket ju i första hand måste innebära en friare samhandel mellan våra länder och en därigenom möjliggjord utvidgning av den industriella arbetsfördelningen mellan våra länders näringsliv.

Finland befinner sig på grund av olika kända orsaker alltjämt i ett mycket pressat handelspolitiskt läge. Sverige har efter krigsslutet genom avsevärda återuppbyggnadskrediter sökt underlätta ett varubyte, som enligt sakens natur varit starkt ensidigt i det att mot en betydande export — till stor del sammansatt av varor som icke normalt kunna ingå i vår utförsel till Finland — svarat en relativt obetydlig import. I den mån Finlands ekonomiska förpliktelser till Sovjetunionen bli reglerade och dess export västerut särskilt av träförädlingsprodukter kommer bättre i gång, kan man hoppas att handelsförbindelserna mellan Sverige och Finland på nytt skola kunna regleras på kommersiell grundval. Riksdagen har inom de närmaste dagarna att emotse en proposition angående den ytterligare kreditgivning till Finland, som blir en följd av att handelsutbytet utvecklats sig mindre gynnsamt än Finlands regering tidigare vågat hoppas på.

På grund av det delvis felslagna fisket men även av andra skäl har varubytet med *Island* på importsidan icke nått den omfattning, som man räknade med när vi slöto det handelsavtal, som i våras förelades och godkändes av riksdagen. Jag vill vidare anmäla att det ännu icke lyckats oss att nå en sådan reglering med Islands regering av svenska fiskares rätt att utnyttja isländska hamnar vid nöd eller behov, som ur svensk synpunkt vore önskvärd.

Med *Holland* har ett avtal nyligen paraferats och provisoriskt satts i kraft, som avser tiden fram till utgången av 1946. Med avseende på betalningssidan har därvid enighet uppnåtts om en överenskommelse, som beträffande den tekniska utformningen i huvudsak ansluter sig till gällande svensk-brittiska avtal; däremot förutses icke beviljandet av ytterligare statskredit. För avtalsperioden räknas i avtalet med en export på omkring 190 miljoner kronor och en import på omkring 130 miljoner kronor. Skillnaden avses bli täckt dels genom svensk privat kreditgivning, dels genom ianspråktagandet av vissa holländska tillgodohavanden här i landet.

Vår handel med *Belgien* har för en tvåårsperiod reglerats genom ett avtal, som slöts i somras. Avtalet förutser ömsesidiga leveranser till ett värde av omkring 200 miljoner kronor i vardera riktningen. Det beräknas kunna ta en viss tid, innan den belgiska exporten kommer i gång i full utsträckning, och i anledning därav träffades vissa betalningsarrangemang, som äro omnämnda i propositionen. Men vårt varubyte med Belgien är avsett att balansera inom avtalsperioden, och behov av långsiktig svensk kredit till Belgien — vare sig statlig eller privat — är icke förutsett. Jag vill tillägga att senare förda diskussioner med belgiska handelsrepresentanter ställt det sannolikt, att Belgien har möjligheter att under avtalsperioden genomföra leveranser till Sverige av olika slags för oss viktiga varor, vilkas totalvärde vida överstiger den ram,

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

som angivits i avtalet. I både avtalet med Holland och med Belgien finnas utfästelser om vissa leveranser av koks.

Den varuutbytes- och betalningsöverenskommelse med *Frankrike*, som träffades i somras och som omnämnes i propositionen, har tyvärr icke lett till ett varubyte, som ur svensk synpunkt varit tillfredsställande. Under de fem månader som avtalet nu varit i kraft har vår handel med Frankrike varit praktiskt taget ensidig. Fransmännen ha gjort stora avslut i de för närvarande mest begärliga varorna för Frankrike, nämligen trävaror, pappersmassa och papper, medan de franska exportaffärerna på Sverige hittills ej kommit i gång. De franska prisutjämningsbidragen ha varit otillräckliga för att möjliggöra svenska inköp av de på grund av nuvarande, helt abnorma växelkurs alltför dyra franska varorna. Därtill kommer, att den franska exporten överhuvud taget uppenbarligen haft svårt att komma i gång till följd av produktions- och transportförhållandena i Frankrike. Handelsutbytet har under dessa förhållanden utvecklats sig därhän, att fransmännen numera utnyttjat sina avtalsmässiga kreditmöjligheter och att man å svensk sida av denna grund nödgats avbryta exportlicensgivningen. Franska regeringen har underrättats om läget, och förhandlingar skola nu upptagas mellan de båda regeringarna om åtgärder i syfte att få varuutbytet och betalningsförhållandena på rätt bog igen.

De förhandlingar om återknytandet av de *italienska* handels- och betalningsförhållandena, som påbörjades i Rom i slutet av september, ha som bekant just i dagarna lett till slutandet av en överenskommelse avseende den närmaste sexmånadersperioden. I avtalet förutses en export på omkring 45 miljoner kronor och en import på omkring 50 miljoner kronor. Betalningarna skola ske över en på svenska kronor baserad clearing.

För vårt varuutbyte med *Schweiz* har icke ett formligt avtal ansetts behöva träffas. I ett den 1 oktober dagtecknat protokoll ha emellertid fixerats vissa ömsesidiga import- och exportutfästelser för tiden till den 1 mars 1946. Dessa utfästelser gälla emellertid endast sådana varuslag, beträffande vilka särskilda svårigheter göra sig gällande, t. ex. med hänsyn till det inhemska försörjningsläget. I övrigt har enighet förelegat om att de ömsesidiga leveranserna av varuslag, varom av detta skäl utfästelser icke behövt göras, liksom hittills skola i görligaste mån underlättas. Vid förhandlingarna har man särskilt tagit sikte på att skapa förutsättningarna för ett bibehållande av varuutbytet på högsta möjliga nivå; jag erinrar därvid om den gynnsamma utveckling av vår handel med Schweiz som ägt rum under kriget. Det har även understrukits att man både i Sverige och i Schweiz är inställd på att understödja varje strävan att återknyta multilateralismen i det internationella varu- och betalningsutbytet.

Vad beträffar våra synnerligen viktiga handelsförbindelser med *Storbritanien och det brittiska imperiet utom Kanada*, som valutamässigt och därför även kommersiellt sammanhålles inom det s. k. sterlingområdet, vill jag först erinra om innebörden av den överenskommelse, som träffades i våras. Det avtal, som i mars i år slöts med England, avser i och för sig endast att reglera det valutatekniska samarbetet mellan riksbanken och Bank of England. Det innefattar alltså inga bestämmelser om handelsutbytet eller om kreditgivningen. Då emellertid enligt avtalet handeln mellan Sverige och sterlingområdet finansieras genom att Sveriges riksbank mot pund tillhandahåller de belopp som erfordras för betalning av den svenska exporten till sterlingområdet och omvänt Bank of England mot kronor tillhandahåller de belopp i pund, som erfordras för betalning av export till Sverige, så leder ett exportöverskott automatiskt till motsvarande kreditgivning. Vill man ha kreditutvecklingen mellan länderna i sin hand, måste man kontrollera handeln, vilket också förut-

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

satts. I samband med att det svensk-engelska betalningsavtalet slöts, verkställdes därför ömsesidigt en undersökning av den sannolika utvecklingen av handeln mellan Sverige och sterlingområdet under en första tolv månadersperiod efter vapenstilleståndet. Denna undersökning utmynnade i upprättande av förteckningar över de sannolika exportkvantiteterna å bägge sidor. Som naturligt var i rådande läge, visade den motsedda exporten från Sverige till England ett betydande överskott i förhållande till Englands export till Sverige. När man från svensk sida godtog detta exportöverskott, innebar detta i enlighet med vad som här sagts, att man samtidigt godtog en motsvarande valutakredit till sterlingområdet.

Ifrågavarande undersökningar över den sannolika handelsutvecklingen voro avsedda att tjäna såsom underlag för en ömsesidig kontroll över handeln, genom vilken även den förutsedda kreditgivningen kunde hållas inom lämpliga gränser. Kontrollen tänktes utövad inom ramen av en fortlöpande förhandlingskontakt. De upprättade varuförteckningarna kunde icke tillmätas bindande betydelse i den meningen, att någondera parten var skyldig att tillse, att exporten blev den i förteckningarna angivna. Men man var överens om att försöka hålla den balans mellan exporten i båda riktningarna, som de verkställda handelsprognoserna gjorde sannolik, och även att försöka nå upp till de leveranser, som framginge av förteckningarna.

Under den tid som förflutit sedan det svensk-engelska betalningsavtalet slöts, ha förändringar inträtt i handelsförutsättningarna, som medfört en reduktion såväl av den svenska exporten till England — det är framför allt fråga om trävaror, där knappheten blivit en helt annan än man tidigare räknat med — som i än högre grad av Englands export till Sverige. Den balans i den svenska handeln med sterlingområdet under den första tolv månadersperioden, varmed man ursprungligen räknade, kan därför nu förutses komma att bli rubbad i för Sverige ogynnsam riktning. Jag är angelägen understryka, att de här berörda förskjutningarna äro att motse trots allvarliga och enträgna strävanden från svensk sida, och jag vill tillägga numera intensifierade och konsekventa ansträngningar även från engelsk sida att nå upp i de ursprungliga exportvärdena i båda riktningarna.

Inom den svenska varuexporten, vars totalvärde under en första tolv månadersperiod numera beräknas till i runt tal 425 milj. kronor, dominera trävarorna med ca 175 milj. kronor. Närmast följer pappersmassa med ca 130 milj. kronor. Bland övriga större poster må nämnas papper och järnmalm samt färdigfabrikat.

De viktigaste importvaror som vi ha att påräkna från England äro ull, järn och stål samt olika färdigfabrikat. Betydande värden äro uppförda även för metaller och brännoljor. I övrigt omfattar listan över den engelska exporten ett mycket stort antal olika varor. När jag här icke nämner siffror, beror det på att man för den engelska exportens del ännu icke kan utgå från avslutade kontrakt i samma utsträckning, som när det gäller den svenska exporten, utan har att röra sig med prognoser som det saknas anledning att redovisa. Den försämring, som enligt vad jag tidigare nämnt motses i förhållande till beräkningarna i mars i år, hänför sig väsentligen till ett fåtal poster. Viktigast är, att de bomullskvaliteter, som kunna tillhandahållas, av tekniska skäl icke passa de svenska spinnerierna, varför en mycket betydande minskning av den ursprungligen beräknade bomullsimporten är ofrånkomlig. En likaledes mycket betydande importreduktion, avseende wolframsmalm, beror på en tidigare överskattning av de svenska behoven. Reduktioner ha även blivit nödvändiga beträffande de beräknade importvärdena för bland annat kop-

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

par och brännolja. Ur svensk synpunkt har det i dessa sistnämnda fall med hänsyn till leveranstider, priser m. m. visat sig fördelaktigt att täcka importen från försörjningskällor utanför sterlingområdet i större utsträckning än som ursprungligen antogs. Dessa exempel visa, att den motsedda försämringen av bytesbalanser endast till viss del, och jag tror mig kunna säga till mindre del, betingas av otillräcklig leveransförmåga från Englands sida.

När man bedömer handelssituationen gentemot sterlingområdet, har man anledning att göra en skillnad mellan läget under denna första tolv månadersperiod och det läge som därefter inträder. De svårigheter för vår import som uppkomma på grund av att det dröjer en tid innan den engelska exporten hinner omställas efter fredsförhållanden, måste skiljas från de svårigheter som framträda, om den engelska industriens leveransförmåga och konkurrenskraft även efter den första omställningstidens slut skulle visa sig otillräcklig. Medan den kreditgivning som blir följden av de svårigheter som nu möta i viss mån har karaktären av ett engångsförskott motsvarande de återuppbyggnadskrediter, som lämnats en rad andra stater, skulle den ytterligare kreditgivning som bleve följden, om Englands export fortsättningsvis förblev av relativt ringa omfattning, tydligen bli av en helt annan karaktär och påkalla en omprövning av den svenska exportpolitiken. Något svar på frågan, huru stor kreditgivning som från svensk sida sammanlagt kan övervägas i förhållande till sterlingområdet, kan i dag icke givas. Svaret måste bli beroende på både vår finansiella kapacitet och den allmänna handelsutvecklingen.

Då en del missförstånd framträtt i den allmänna diskussionen, vill jag i detta sammanhang till slut understryka, att de pundbelopp vi förvärva i vår handel med sterlingområdet i sin helhet äro fritt disponibla för inköp i detta område och i princip även utanför sterlingområdet. De äro alltså icke till någon del spärrade. Jag vill också tillägga, att då avtalet slöts klargjordes från engelsk sida, att utsikterna för England att leverera kol under denna tid voro mycket små för att inte säga obefintliga.

Med *Sovjetunionen* har, som det är kammaren bekant, handelsutbytet reglerats genom det avtalskomplex, som slöts år 1940. På basis av den däri ingående betalningsöverenskommelsen respektive på grundval av betalningar i fria deviser kunde handelsförbindelserna återupptagas omedelbart efter det finsk-sovjetiska vapenstilleståndet. Till en början kom detta handelsutbyte att huvudsakligen avse export från Sverige av vissa här för rysk räkning lagrade varor, av vilka för övrigt en del betalats med utnyttjande av 1940 års kredit. Sedermera har *Sovjetunionen* å sin sida levererat vissa för vår försörjning betydelsefulla varor, såsom krommalm, apatit, lin m. m., varjämte dess importorganisationer här i landet placerat en del nya beställningar huvudsakligen å maskiner. Svenska regeringen hyser en livlig förhoppning om att det skall bli möjligt att i hög grad utveckla våra handelsförbindelser med *Sovjetunionen*. Löpande kontakt har i sådant syfte hållits med sovjetiska vederbörande, och den svenska regeringen är för sin del beredd att gemensamt med sovjetregeringen dryfta lämpliga åtgärder till befordrandet av förbindelserna.

Våra handelsförbindelser med *Polen* ha varit föremål för särskild uppmärksamhet, vilket är naturligt, då Polen åtagit sig att till Sverige leverera mycket avsevärda kvantiteter kol, en vara vars betydelse för hela vår ekonomi jag icke behöver understryka. Jag skall av detta skäl tillåta mig en något utförligare redogörelse för våra kommersiella relationer med Polen. Jag vill då först erinra om det första handelsavtal som den 9 juli i år slöts mellan svenska regeringen och den nybildade provisoriska nationella samlingsregeringen i Polen. Enligt detta avtal har Polen åtagit sig att intill den 15 december i år leverera bland

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

annat 1 miljon ton kol och 200 000 ton koks. Enligt överenskommelsen skall Sverige vid sidan av vissa bestämda exportleveranser till Polen uthyra 1 300 godsvagnar att användas för transport av för Sverige avsedd kol och koks.

Överenskommelsen innehöll härjämte en klausul, enligt vilken förhandlingar om en ytterligare utökning av handelsutbytet snarast skulle upptagas. Dylika förhandlingar inleddes nästan omedelbart. Den 4 augusti hade enighet nåtts om ett förslag till handels- och betalningsöverenskommelse. Först den 20 augusti undertecknades avtalet, sedan jag på polska regeringens inbjudan för ändamålet rest till Warszawa. Enligt det andra avtalet förband sig Polen att under tiden fram till den 1 december 1946 medgiva export till Sverige av bland annat 4 miljoner ton kol och 800 000 ton koks jämte avsevärda kvantiteter av huvudsakligen metaller och kemikalier. Totala exportvärdet enligt avtalet beräknades uppgå till omkring 200 miljoner kronor, varemot ställdes svenska exportåtaganden av samma storleksordning. Närmare bestämmelser rörande de polska kol- och koksleveranserna fastställdes i samtidigt med regeringsavtalen undertecknade kontrakt mellan statens reservförrådsnämnd, vilken står som köpare å svensk sida, och den statliga polska kolförsäljningsorganisationen. I kontrakten fastställdes bl. a. priserna för de olika kolkvaliteterna samt för koksen.

De med varubytet sammanhängande betalningarna reglerades så, att hälften av betalningarna för den polska exporten skulle kunna användas för förvärv av guld eller valutor, varjämte Polen skulle erhålla en kredit om 100 miljoner kronor för täckande av inköp inom ramen för avtalet. Av krediten ställdes 35 miljoner kronor omedelbart till polska regeringens förfogande, medan resten, liksom likviderna för exporten, blott kan disponeras i mån av de polska leveranserna.

När de båda avtalen med Polen ingingos, hade man såväl å svensk som å polsk sida fullt klart för sig, att genomförandet av desamma till en början skulle möta åtskilliga svårigheter sammanhängande med de bekymmersamma förhållanden, under vilka det polska näringslivet till följd av kriget arbetar. Det var sålunda från början tydligt, att de polska kolskeppningarna till Sverige under de första månaderna endast kunde få en relativt obetydlig omfattning. Å polsk sida vågade man endast ställa i utsikt skeppning av sammanlagt 162 000 ton kol och koks under månaderna juli, augusti och september. Tyvärr har det visat sig att endast inemot hälften av detta blygsamma program kunnat uppfyllas. Under oktober och november ha kolleveranserna varit ännu mindre.

Givetvis har man å svensk sida icke underlåtit att på vederbörligt polskt håll påtala ifrågavarande förseningar, och förhandlingar av olika slag ha oavbrutet pågått. Orsaken till leveransförseningarna torde icke ligga i bristande produktionskapacitet vid gruvorna och ej heller i otillräcklig lastningskapacitet vid hamnarna utan i bristen på lokomotiv och godsvagnar för transporten av kolen från gruvorna i södra Polen upp till östersjöhamnarna samt det bristfälliga skick, vari själva järnvägslinjerna befinna sig. Sedan nu det tekniska problemet om överföringen av de 1 300 svenska godsvagnarna lösts — de skola enligt överenskommelse gå i slutna tåg och helt utnyttjas för leveranserna till Sverige — torde en viss stegring av vår koltillförsel från Polen vara att motse. En mera väsentlig stegring torde dock inträffa först då Polen ser sig i stånd att sätta in betydligt flera godsvagnar för samma ändamål och då järnvägslinjerna satts i fullt effektivt skick.

Representanter för den polska regeringen ha framhållit dess mycket livliga beklagande av det uppkomna dröjsmålet med kolleveranserna. Det har framhållits att den katastrofala transportsituationen — vilken delvis beror på orsaker som icke kunnat förutses — även i hög grad försvårar tillgodoseendet av

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

den inhemska kolförsörjningen i Polen i sådan utsträckning, att åtskilliga industriföretag måst nedläggas driften på grund av kolbrist och att befolkningens behov av bränsle för uppvärmning endast i synnerligen ringa grad kunnat täckas. Den svenska regeringen har på olika vägar visat sin villighet att i eget intresse söka praktiskt hjälpa polackerna att överkomma de transportsvårigheter, som bilda huvudorsaken till leveransförseningen, och har icke släppt problemet utan ägnar det fortsatt uppmärksamhet. Men våra resurser i sådant hänseende äro begränsade.

Som slutreflexion vill jag tillägga, att man å svenskt håll i vad som inträffat icke sett anledning att ändra sin inställning till de ingångna avtalen. De bilda för oss alltjämt den bas, varpå våra bemödanden bygga att täcka en allt större del av vårt trängande kolbehov med import från Polen, även om vissa modifikationer bli nödvändiga i fråga om leveranstidpunkter m. m. På längre sikt se vi ett väsentligt svenskt intresse i att lägga grunden för en omfattande utrikes-handel med Polen, som för framtiden blir en av våra viktigaste grannstater.

Jag vill vidare erinra om att svenska företag sedan tiden före kriget ha mycket avsevärda fordringar och kapitalinvesteringar i Polen. En reglering av dessa finansiella relationer har icke ägt rum genom de nu träffade avtalen. Från polskt regeringshåll ha emellertid gjorts bestämda uttalanden av innebörd, att dessa investeringar erkännas och att polska regeringen icke ämnar rygga finansiella förpliktelser, även om den för närvarande icke kan fullgöra förfallande likvider av denna art, vilket också uppfattas som naturligt av de svenska företagen.

Ungefär samtidigt med de förhandlingar, som ledde till det andra avtalet med Polen, uppgjordes även ett förslag till överenskommelse och reglering av handelsutbytet och betalningarna mellan Sverige och *Tjeckoslovakien* för tiden till mitten av 1946. Först i dagarna har emellertid ett slutligt avtal träffats. I avtalet räknas med ömsesidiga leveranser till ett värde av omkring 35 miljoner kronor i vardera riktningen, vartill komma svenska prestationer i form av transporter, försäkringar m. m., som för avtalsperioden uppskattats till ca 15 miljoner kronor. Kontingentförteckningen för de tjeckoslovakiska leveranserna till Sverige upptar bl. a. 200 000 ton koks. För att möjliggöra ett skyndsamt upptagande av den svenska exporten till *Tjeckoslovakien*, bl. a. av järnmalm, har i ett särskilt finansavtal en kortfristig svensk statskredit på sammanlagt 24 miljoner kronor ställts till *Tjeckoslovaikiens* förfogande, varav hälften skall få disponeras omedelbart. Vad nyss nämnts i fråga om svenska företags kapitalinvesteringar och fordringar i Polen har sin tillämpning även i fråga om motsvarande finansiella relationer till *Tjeckoslovakien*. Då någon reguljär transportväg mellan Sverige och *Tjeckoslovakien* ännu ej öppnats, står det alltjämt öppet, när och i vilken takt denna handelsöverenskommelse i större skala kan sättas i verket. Denna fråga är föremål för prövning och förhandlingar.

Beträffande övriga nyligen befriade stater i östra Europa, *Ungern*, *Österrike*, *Rumänien*, *Bulgarien* och *Jugoslavien*, vill jag först deklarerat regeringens varma intresse att med dessa länder så snart som möjligt öppna handelsförbindelser. Förberedande kontakter ha i vissa fall tagits, men redan avsaknaden tills vidare av transportvägar mellan oss och dessa länder har med den belastning, varunder vår handelspolitiska förhandlingsapparat för närvarande arbetar, fått motivera att detta intresse icke ännu fullföljts genom försök att upptaga reguljära handelsförhandlingar.

Med *Grekland* och *Turkiet* har Sverige viss handel på kompensationsbasis. För närvarande försiggå i Stockholm förhandlingar med representanter för det förstnämnda landets regering om slutandet av ett handels- och betalningsavtal.

Kreditgivning till utlandet m. m. (Forts.)

Förhandlingar i syfte att vinna vissa lättnader och förenklingar i de turkiska bestämmelserna för handeln med Sverige pågå samtidigt i Ankara.

Med *Tyskland* har som bekant icke något handelsutbyte värt att tala om förekommit sedan årsskiftet 1944/45. Efter kapitulationen har det helt upphört. Frågan om ett eventuellt återupptagande i viss omfattning av ett handelsutbyte med Tyskland är emellertid för närvarande föremål för prövning.

Med *Förenta staterna* har handelsutbytet kunnat återupptagas omedelbart efter fientligheternas slut i Europa utan att särskilda statliga överenskommelser behövt träffas, eftersom betalningarna ömsesidigt ske i dollar och vårt mest-gynnad-nationsavtal från år 1934 alljämt utgör en god grundval för handelsförbindelserna. Svensk cellulosa har sålunda på nytt i icke obetydliga kvantiteter exporterats dit, och å sin sida ha Förenta staterna återupptagit leveranserna till Sverige av ett flertal för vår försörjning betydelsefulla varor, i första hand av mineraloljor och kol. I och med att försörjningsläget förbättrats efter japankrigets slut, ha exportregleringarna beträffande olika för vårt land viktiga varuslag hävts, vilket i hög grad underlättat vår import. Som jag tidigare framhållit, följes den i Förenta staterna pågående aktionen för raserande av krigstidens speciella hinder för den internationella handeln å svensk sida med stort intresse och sympati. Vi hysa även förhoppning om att den inställning, som sålunda kommit till uttryck i Amerika, skall göra sig gällande jämväl vid avvecklingen av sådana krigshandelsbetonade åtgärder som den s. k. svartlistan, varom överläggningar sedan någon tid pågå med såväl de amerikanska som de brittiska myndigheterna. Jag är förvissad om att förutsättningar föreligga för en betydande ytterligare utveckling av det svensk-amerikanska handelsutbytet. Det motsvarande gäller våra handelsrelationer med Kanada.

Med *Latinamerika* har Sverige som bekant under krigsåren inom lejdtrafikens ram kunnat upprätthålla ett betydelsefullt varuutbyte, vilket för både importens och exportens del uppvisat en ganska betydande stegring i jämförelse med förkrigsåren. Våra viktigaste handelspartners bland de latinamerikanska staterna äro Argentina och Brasilien. Men vårt intresse sträcker sig också till de andra länderna i Sydamerika.

Medan, som jag nyss framhållit, vårt handelsutbyte med de flesta europeiska länder endast visat sig möjligt inom ramen för bilaterala handelsavtal kompletterade med betalningsuppörelser av olika slag, har något behov av avtalsmässig reglering av handeln med de olika latinamerikanska länderna i stort sett icke gjort sig gällande utöver de mest-gynnad-nationsavtal som ingåtts tidigare. Endast med Argentina har på argentinskt initiativ i somras genom noteväxling träffats ett arrangemang, vilket emellertid ej har samma karaktär som de ovan berörda handelspolitiska uppörelserna med ett antal europeiska länder, utan endast är att förstå såsom en högst allmän manifestation av en ömsesidig önskan att tillförsäkra resp. länder leveranser av försörjningsmässigt betydelsefulla varor. Ett från argentinsk sida i samband med noteväxlingen väckt förslag om ingående av nytt handels- och sjöfartsavtal, avsett att ersätta 1885 års traktat, är f. n. under prövning.

De latinamerikanska länderna ha tack vare att deras export, främst till Förenta staterna, under kriget väsentligt stegrats — samtidigt som deras import undergått minskning — erhållit mycket betydande guld- och utländska valutatillgodohavanden. Därest de sydamerikanska staterna icke på grund av nya svårigheter efter krigstiden återgå till tidigare tillämpade, på sina håll tämligen omfattande import- och valutaregleringar, torde man ha anledning hoppas, att hittillsvarande friktionsfria handels- och betalningsförbindelser skola kunna äga bestånd även i fortsättningen.

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

Det är min förhoppning, att framtiden skall medföra ytterligare utbyggnad av handeln med de latinamerikanska länderna på den normala grundval, som redan existerar. Den svenska regeringen är beredd lämna sitt odelade stöd för näringslivets strävanden i sådan riktning. I betraktande av den goodwill Sverige f. n. åtnjuter i Latinamerika och det intresse, som å latinamerikanskt håll visats för ökat handelsutbyte med vårt land, torde man vara berättigad till viss optimism beträffande den framtida gestaltningen av våra handelsförbindelser med denna världsdel.

Efter denna genomgång ländervis av våra handelspolitiska relationer skall jag nu till slut ge en översikt över den totala export och import som blivit resultatet av vår handel med olika länder. Utvecklingen av vår utrikeshandel efter fientligheternas upphörande i Europa i maj har, som jag inledningsvis påpekat, karakteriserats i första hand av en skarp stegring av *exporten*, vilken under årets första fyra månader ju hade reducerats till ett minimum till följd av den spärr vi fr. o. m. årsskiftet hade infört beträffande exporten till Tyskland liksom på grund av lejdr trafikens avbrytande. Som en jämförelse kan nämnas, att exportvärdet för maj månad i år endast utgjorde 34 miljoner kronor, under det att exporten under månaderna augusti, september och oktober legat på en nivå överstigande 250 miljoner kronor för vardera månaden. Bland exportvarorna märkas i första hand trävaror, pappersmassa och andra produkter av skogsindustrierna. Exporten under januari—oktober uppgick sålunda för trävaror till 215,5 miljoner kronor och för pappersmassa, papp och papper till 422 miljoner kronor. Även övriga kategorier av svenska exportvaror har legat väl hävdade. Exporten av oädla metaller och arbeten därav uppgick under samma period till 150 miljoner kronor, maskinexporten till 90 miljoner kronor och exporten av transportmedel till 129 miljoner kronor. Där emot utvisar exportsiffran för mineraliska och fossila ämnen en synnerligen låg nivå. Under tiden januari—oktober har exporten därav endast uppgått till omkring 25 miljoner kronor, en siffra, som i första hand återspeglar den ringa järnmalmsexporten.

Även *importen* har under efterkrigsmånaderna undergått en ökning i förhållande till den dödperiod, som inträdde fr. o. m. slutet av föregående år i samband med avstannandet av det svensk-tyska handelsutbytet och lejdbåstrafiken. Som man på grund av det allmänna läget i världen hade anledning att vänta har likväl denna ökning icke varit så stor som beträffande exporten — den uppåtgående tendensen har för övrigt icke inträtt förrän under senare delen av augusti månad. Mot en nivå på omkring 50 miljoner kronor under månaderna maj, juni, juli och augusti svarar en importsiffra för oktober på 162 miljoner kronor. Bland importvarorna — till några av dessa får jag tillfälle att strax återkomma — märkas i första hand spånadsämnen samt arbeten därav med ett importvärde under perioden januari—oktober av 139 miljoner kronor, vegetabiliska ämnen till ett värde av 125 miljoner kronor, livsmedel m. m. till ett värde av 110 miljoner kronor, kemiska produkter och råvaror 90 miljoner kronor, mineraliska och fossila ämnen 60 miljoner kronor. Importen av maskiner uppgick under perioden i fråga till 49 miljoner kronor och av oädla metaller till 46 miljoner kronor.

Utvecklingen av handeln under de senaste månaderna har medfört en kraftig omsvängning i den handelsbalans vi haft under krigsåren. Under oktober 1944 hade vi ett importöverskott på omkring 45 miljoner kronor. Under oktober månad i år förelåg — ökningen i importen till trots — ett exportöverskott på omkring 104 miljoner kronor. Under de första tio månaderna i år har exporten totalt uppgått till 1 280 miljoner kronor, under det att importen under samma period uppgått till 770 miljoner kronor. Det förelåg alltså här ett

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

exportöverskott på något över 500 miljoner kronor. Vår handel under motsvarande tid i fjol resulterade i ett importöverskott på omkring 800 miljoner kronor.

Som bekant ha Storbritannien och Förenta staterna under kriget utövat en sträng internationell ransonering i fråga om fördelningen mellan världens olika länder av de viktigaste råvarorna. Denna ransonering har omhänderhaftas av de för ändamålet upprättade s. k. Combined Boards i Washington. Efter upphörandet av fientligheterna i Stillahavsområdet har man under de senaste månaderna kunnat konstatera en gradvis förbättring i det internationella försörjningsläget beträffande flertalet produkter, vilket föranlett ett successivt upphävande av kontrollen för ett antal varor. Emellertid kvarstå fortfarande vissa betydelsefulla råvaror under internationell kontroll. Detta gäller i första hand livsmedel, särskilt fettämnen, spannmål, gödningsämnen, fisk och kött, socker, te, kakao, vissa kryddor och vitaminer. Av industriella råvaror och produkter äro bl. a. kol och koks, vissa textilier, hudar, skinn och läder, rep-fiber och jute, bly och tenn samt gummi och harts fortfarande underkastade den internationella ransoneringen. Så är f. ö. även fallet i fråga om timmer och tidningspapper. Beträffande ifrågavarande importvaror, vilka ju även utgjorde kärnan i den svenska lejndinförseln, ha som en fortsättning på de under kriget bedrivna förhandlingarna om importen västerifrån kontinuerliga överläggningar ägt rum med brittiska och amerikanska regeringarna om erhållande av tilldelningar, s. k. allocations. Dessa förhandlingar, vilka även inbegripa Combined Boards, fortgå och torde med hänsyn till de förskjutningar, som kunna förväntas i världsförsörjningen av olika varuslag, komma att erhålla karaktären av en löpande kontakt. Beträffande importläget för några av de viktigare av ovannämnda varuslag kan jag på basis av dagsläget nämna följande.

Beträffande livsmedel erhålla vi här tilldelningar, som i stort sett motsvara vår import under kriget. Situationen karakteriseras tillsvidare av osäkerhet beträffande tillgångarna i Stillahavsområdet, som är ett av världens viktigaste produktionsområden för bl. a. fettämnen, socker och te, samt av enormt ökade krav på tillgängliga resurser från de befriade länderna i Europa.

När det gäller gummi är situationen, att vi erhålla en tilldelning av 1 500 ton buna och 200 ton naturgummi i kvartalet. Då sistnämnda kvantitet emellertid är otillräcklig för åstadkommande av färdiga produkter av tillfredsställande kvalitet, ligga vi för närvarande i underhandlingar om en ökad import av naturgummi. Förhandlingarnas resultat torde bliva beroende av gummisituationen i Ostindien. Gummiimporten avses i första hand för tillverkning av bilringar. Emellertid föras även förhandlingar för import av färdiga ringar, varvid vi från Förenta staterna tillsvidare erhållit 6 500 ringar och från amerikanska truppernas överskottslager i Europa 27 500 ringar. De förfrågningar, som gjorts i andra länder, ha hittills icke resulterat i någon import.

Vad gäller textilvaror, äro ull och bomull fria. De trånga sektionerna äro garn och vävnader. Importutsikterna äro icke gynnsamma. Mindre kvantiteter ha erhållits från Förenta staterna och från England. En viss import av konstsilkegarner äger rum från Schweiz, Belgien och Frankrike, varjämte vi vänta vissa leveranser från Italien.

I fråga om *bly* har en importkvot om 4 000 ton och i fråga om *tenn* en import om 400 ton erhållits till årets slut.

I samråd med de allierade försörjningsmyndigheterna äger import av *harts* rum från Portugal, Spanien, Frankrike och Förenta staterna. Sverige erhåller en tilldelning uppgående till 7 procent av det totala exportöverskottet.

Ehuru alltså antalet varor, som fortfarande äro underkastade den interna-

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

tionella ransonerings, är relativt litet, föreligga stora svårigheter att utverka import även beträffande andra varuslag. Bland dylika kunna nämnas *bleckplåt*, varom förhandlingar för närvarande pågå i Washington, *tackjärn* samt *handelsjärn*. Vårt importbehov i fråga om handelsjärn beräknas uppgå till omkring 400 000 ton per år. Den hittillsvarande importen, som skett från Belgien och Förenta staterna, uppgår till endast omkring 11 000 ton. En ytterligare kvantitet om högst 50 000 ton beräknas kunna införas från Belgien, England och Förenta staterna till årets slut. Denna kvantitet är avsevärt lägre än vad vi med ledning av ingångna avtal tidigare ansett oss kunna räkna med. De försenade leveranserna ha väsentligen sin grund i produktionssvårigheter, orsakade av otillräcklig tillgång på kol, sammanhängande bl. a. med bristen på arbetskraft i England och — vad gäller Förenta staterna — arbetstvister och strejker.

I fråga om kolimporten ha förhandlingar förts med Storbritannien, Förenta staterna, Polen och Sydafrika, varjämte bränsleproblemet även varit föremål för beaktande vid förhandlingarna med andra länder. Från Förenta staterna erhålla vi för närvarande en månatlig tilldelning på omkring 100 000 ton. Importen från Sydafrika torde endast kunna avse mindre kvantiteter, under det att några möjligheter att erhålla kol från England hittills icke förelegat. I fråga om kolimporten från Polen har jag nyss givit en närmare redogörelse. Kolproduktionen i Ruhr kontrolleras av de allierade myndigheterna i Tyskland och det exportöverskott, som uppstår, fördelas genom den s. k. European Coal Organization i London. Det har hittills för vår del icke varit möjligt att erhålla någon tilldelning av detta exportöverskott, som även torde vara relativt obetydligt. Ansträngningarna fortsätta likväl att utverka allierat medgivande till levererande av fossilbränsle från Västeuropa. Vissa kvantiteter koks äro, som jag redan nämnt, utlovade i handelsavtalen med Belgien, Holland, Tjeckoslovakien och Polen.

Med hänsyn till vårt bränsleläge är en ökad kolimport oundgänglig, i synnerhet om vi skola kunna upprätthålla någon export av trävaror under år 1946. Detta är ett sakförhållande som regeringen har anledning att med styrka framhålla i de kontakter som med olika länder nu tas och där våra exportmöjligheter komma på tal. För bedömande av i vilken utsträckning vi böra lägga huvudvikten av vårt avverkningsprogram på sågtimmer eller bränsleved, är det nödvändigt, att vi före årsskiftet erhålla en garanti för en tillfredsställande kolimport.

Under detta anförande hade herr talmannen återtagit ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr **Ohlin**: Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet för den mycket upplysande översikt över vårt handelspolitiska läge, som han nyss har lämnat kammaren. Den var ju av samma art som den, som riksdagen fick i våras. Jag tror det vore bra, om det bleve praxis att lämna sådana översikter med lämpliga mellanrum. Handelsministern är förtjänt av ett erkännande för att han uppenbarligen är mycket intresserad av att hålla kontakt med riksdagen när det gäller dessa spörsmål. Han är som bekant en vän av snabba kommunikationer och full av iver, och resultatet har denna gång blivit, att man kunnat höra hans anförande först i radio och sedan läsa det i tidningen redan innan han hållit det i kammaren. Men det spelar ju mindre roll.

När jag talar om kontakten emellan regering och riksdag, så vill jag emellertid göra den reflexionen, att läget även med den bästa vilja från handels-

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

ministrernas sida knappast är fullt tillfredsställande. Enligt regeringsformens 12 § kan nämligen överenskommelse med främmande makt, som riksdagen äger att avgöra allena eller tillsammans med Konungen, icke slutas utan förbehåll för riksdagens godkännande. Det räcker alltså icke med att rikets intressen skulle skadas av ett uppskov och att överenskommelsen är av större vikt. Erfarenheten har emellertid visat, att det understundom kan medföra väsentliga olägenheter, om regeringen är tvungen att insistera på sådant förbehåll om riksdagens godkännande, något som man i en del främmande länder icke förstår sig på. Å andra sidan är det också synnerligen otillfredsställande, om regeringen av denna anledning skall föränledas att frångå grundlagens bokstav. Under krigsåren har det därvidlag utbildat sig en praxis, som icke kan anses fullt tillfredsställande.

Mig förefaller det sannolikt, att handelsöverenskommelser med främmande länder under många år framåt komma att ha ungefär den karaktär, som de ha nu, och icke komma att vara sådana förkrigsavtal om tullreduktioner o. d., som vi hade tidigare. Jag tror också att det kan komma att ligga så till, att skyndsamhet är av nöden, när det gäller att sluta dessa avtal och att förbehåll om riksdagens godkännande i vissa fall kan möta motstånd i utlandet. Jag tror därför att det är en viktig uppgift att undersöka på vad sätt 12 § regeringsformen skulle kunna revideras på ett sätt, som å ena sidan tillmötesgår det praktiska behov, som jag här har talat om, och å andra sidan tryggar riksdagens rätt att till fullo granska politiken på detta område enligt grundlagsstiftarnas avsikter.

Tidigare har det från regeringens sida uttalats, att man efter undersökning hade funnit, att det icke behövdes någon ändring av bestämmelsen på denna punkt. Jag måste säga att jag, efter att därefter ha ägnat frågan ett noggrant övervägande, icke har kunnat förstå, hur regeringen har kunnat komma till en sådan ståndpunkt. Jag vore därför mycket tacksam att få höra, hur man inom regeringen ser på detta spörsmål.

Det finns en del avtalsfrågor, som riksdagen icke nödvändigtvis skall vara med om att avgöra. Om det är en fråga av större vikt, kan regeringen i förväg framlägga saken inför utrikesnämnden och sedan handla utan att ha sport riksdagen. Om man nu skall försöka skapa en bättre ordning på detta område, så ifrågasätter jag, om man icke borde ge utrikesutskottet större möjligheter att arbeta med dessa och övriga handelspolitiska spörsmål. Jag tror, att utrikesutskottet i högre grad än f. n. skulle kunna bli en arbetande grupp, medan utrikesnämnden av naturliga skäl har svårare att bli det. Om utrikesutskottet kontinuerligt hölles informerat om dessa spörsmål och dess ledamöter bleve specialister på dessa frågor på samma sätt som bevillningsutskottets ledamöter äro specialister på skattespörsmål, så skulle riksdagens möjligheter att verkligen granska och följa med bli i hög grad ökade. Det är nämligen ett stort önskemål, att man å ena sidan skall inom riksdagen kunna följa med vad som härvidlag sker och att man å andra sidan skall hålla dessa handelspolitiska spörsmål lika väl som utrikespolitiken i övrigt såvitt möjligt över partistriderna. Jag tror jag kan säga, att i vad mån detta skall bli möjligt i avgörande grad kommer att bli beroende på regeringens handlingssätt. Om regeringen skulle inrikta sin politik i överensstämmelse med den regeringsförklaring, som gavs i början av denna höstsession, och försöka frigöra handeln från hämningar, så tror jag att det icke skall bli svårt att uppnå allmän enighet om handelspolitikens huvuddrag.

Statsrådet Myrdal nämnde något om att man söker frigöra handeln från segrarmakternas regleringar. Enligt min mening är detta emellertid icke tillräckligt, utan det gäller att överhuvud taget söka skapa friare förhållanden

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

för utrikeshandeln. När herr Myrdal med tillfredsställelse hänvisade till att efterkrigskommissionen i fullständig enighet hade utarbetat ett program, så vill jag gärna tillägga, att detta också enligt min mening är mycket glädjande, då man däri slår fast, att vi i Sverige göra klokt i att taga hänsyn till den goodwill, som vi tidigare förvärvat genom en relativt frihandelsvänlig politik, och att vi därför ej böra falla för frestelsen att nå tillfälliga fördelar genom medel, som kanske kunna allmänt kompromettera vår position. Om herr Myrdal alltså vill fortsätta som handelsminister efter de riktlinjer, som han varit med om att utarbeta som ordförande i efterkrigskommissionen, så tror jag han skall få lätt att vinna anslutning. Det förefaller ju, som om t. o. m. kommunisterna icke ha något att invända.

När herr handelsministern kallar detta för en strävan efter »organiserad frihandel», så erkänner jag, att jag finner detta uttryck ganska oklart, men det gör kanske inte så mycket. Det är resultatet, strävandenas art, som är av betydelse. Det är tills vidare klart, att vi icke kunna undgå en viss reglering av utrikeshandeln. Det är alltså den anda, i vilken handelspolitiken skötes, som är det avgörande. Vill herr Myrdal verka, om jag så får uttrycka mig, i folkhushållningsminister Gjøres anda, så tror jag att han lätt kommer att vinna förtroende i varje fall på vårt håll, då det gäller dessa spörsmål.

Vad sedan beträffar den redogörelse, som handelsministern nyss lämnat, så var den ju på flera punkter mycket belysande. Jag skulle i alla fall dock vilja tillåta mig att efterlysa några kompletterande upplysningar i ett avseende, nämligen beträffande hur det förhåller sig med import och export i förhållande till olika stater. Det räcker icke med att man får höra i allmänna ordalag, att importen har blivit mindre än vi hade hoppats eller väntat, eller att man får höra, att ett visst land har redan förbrukat sin kredit, såsom fallet nu var med Frankrike. Jag undrar, om det icke skulle vara möjligt att för de viktigaste länderna få uppgifter om hur stor importen är och beräknas bli under innevarande år samt hur stor exporten har varit och hur mycket sedan med hänsyn till fraktinkomster o. d. våra tillgodohavanden på olika länder stigit och beräknas stiga. En sammanfattning av dessa belopp, med vilka våra fordringar på olika länder stiga, tror jag skulle vara det mest klargörande uttrycket för vårt handelspolitiska läge. Det förhåller sig ju dock så, att våra kapitalresurser och möjligheter att ge kredit äro begränsade. Jag tror man aldrig får tappa detta ur sikte.

Vidare vore det också tacknämligt, om handelsministern vore i stånd att lämna några upplysningar om hur vår export på de brittiska imperiestaterna utanför Storbritannien samt på Egypten har utvecklats. Har det därvidlag på sista tiden uppstått särskilda svårigheter med anledning av att man handlar i pund sterling, medan en stor del av dessa staters export har tagits omhand av Storbritannien, så att till exempel Australien har rätt begränsade möjligheter att exportera till Sverige som betalning för svensk export till Australien? Givetvis bör icke en svensk export till Australien få leda till en större uppsamling av pundtillgodohavanden än som stämmer någorlunda överens med den allmänna planläggningen av vår politik på detta område.

Jag kan icke undertrycka den reflexionen, men det ligger däri icke något av kritik, att det är nedslående att höra, att handelsministern icke hade något mera att säga om våra handelsförbindelser med Sovjetunionen, vilka fortfarande hålla sig vid en mycket blygsam omfattning.

Vad Polen beträffar skall jag icke här närmare ingå på saken. Den diskuterades ju till en del under remissdebatten. Jag nöjer mig med att instämma med handelsministern på den punkten, att jag tror det är klokt, om vi i Sverige inrikta oss på så omfattande ekonomiska förbindelser med Polen som

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

möjligt. Jag tror att det finns starka ekonomiska skäl därtill och menar att vi skola taga hänsyn till de polska svårigheterna, när vi bedöma vad som för närvarande sker på detta område. Man kanske kan tillägga, att det finns även allmänna politiska skäl för att vi skola försöka hålla så goda förbindelser som möjligt med stater inom Östersjöräijongen.

Vad våra förbindelser med det ockuperade Tyskland beträffar är det ju ytterst tråkigt att de icke ha kunnat komma i gång. Handelsministern hade på den punkten icke något hoppfullt meddelande att komma med. Enligt min mening är det berättigat att här göra den reflexionen, att det ockuperade Tysklands utestängning från handel med yttrevärlden är en politik, som icke tjänar något land eller någon part till fördel. Det skulle säkert vara till nytta både för segrarmakterna och för neutrala stater, som sedan gammalt haft stor handel med Tyskland, samt för det tyska folket självt, om man inom en någorlunda snar framtid kunde möjliggöra ett betydande varubyte mellan Tyskland och andra länder. Jag är övertygad om att regeringen på den punkten gör vad som göras kan, men jag har icke velat underlåta att göra denna reflexion, då jag tror att den åsikten är mycket allmän i vårt land. Regeringen bör kunna hänvisa till att det inom svenskt affärliv råder en betydande otårlighet med det sakernas tillstånd, där Tyskland som det förefaller utan tillräckligt vägande skäl hålles avstängt från handel med ett land sådant som Sverige.

Jag ber vidare att få rikta en fråga till handelsministern rörande hur det för dagen står till med den allierade svartlistpolitiken. Energiska ansträngningar ha ju tidigare under året gjorts för att få slut på densamma. Det förefaller, som om någon reduktion av svartlistan har ägt rum under hösten, men det vore tacknämligt att få höra, om man kan säga, att denna avveckling fortskrider på det sätt, som man tidigare under året hade anledning hoppas. Enligt min mening vore det på tiden för att icke säga över tid att helt och hållet avveckla denna svartlistpolitik. Det är annars fara värt att den övergår till att bli något helt annat, nämligen ett sätt att befrämja allierade exportintressen, vilket väl icke någon skulle kunna försvara.

Ja, herr talman, till sist skall jag be att få med ett par ord beröra vad som förefaller mig vara den dominerande frågan i dagens handelspolitiska läge, även om den icke är en speciellt svensk fråga. Naturligtvis äro våra möjligheter att åstadkomma de önskvärda resultaten beroende av den internationella miljö, i vilken svensk handelspolitik har att arbeta. Denna miljö beror främst dels på de politiska förhållandena, dels på relationen mellan pund- och dollarsfärer. Om ett tillstånd skulle fortsätta, där det brittiska imperiet och pundgruppen äro internationellt illikvida, ja, då är det fara värt att den gruppen av länder tvingas att fortsätta med en bilateral politik, där de starkt begränsa importen av icke absolut nödvändiga varor och där de försöka forcera sin export med subventioner av olika slag samt där länder som ha gott om pundtillgodohavanden köpa på sådana platser, där dessa tillgodohavanden kunna användas, även om priserna ligga högre än till exempel i Sverige och Förenta staterna. Man kommer då in i en utveckling, där alla goda föresatser till trots handelspolitiken kommer att utvecklas i ogynnsam i stället för i gynnsam riktning. Därför är frågan om en finansiell uppgörelse mellan dollar- och pundgrupperna av dominerande betydelse.

Detta är naturligtvis till övervägande del ett spörsål för Förenta staterna och Storbritannien, men å andra sidan invänder man ju i vissa amerikanska kretsar och icke alldeles utan rätt, att en orsak till Storbritanniens svårigheter är, att Storbritannien har stora kortfristiga skulder till en rad andra länder, och amerikanarna fråga: Är det meningen att vi skola ge engelsmännen stora

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

lågprocentiga och långfristiga lån för att engelsmännen skola kunna betala tillbaka skulder till andra stater? En del amerikaner säga, att detta är icke blott en fortsättning på vår hjälp till krigets finansiering utan måste också betraktas som *ett allmänt internationellt spörsmål*, där samtliga länder ha ett gemensamt intresse.

Enligt min mening ligger det mycken styrka i denna argumentering. Jag undrar därför, huruvida regeringen har några särskilda informationer utöver dem, som framkommit i tidningspressen om hur detta avgörande spörsmål internationellt ligger till. Har kanske regeringen rent av övervägt kontakt med andra stater för att få den valutamässiga likviditeten diskuterad på det internationella planet? Det skulle säkert vara en fördel, om detta kunde ske, eftersom alla stater ha ett ensriktat intresse, tror jag, av att en ordning åvägbringas. Har regeringen till att börja med haft kontakt med de nordiska staterna, som böra vara lika intresserade som vi av att ett gynnsamt resultat uppnås?

Avslutningsvis, herr talman, vill jag beträffande Sveriges kontakt med de nordiska länderna fråga, om handelsministern har haft någon kontakt med regeringarna i de andra nordiska länderna i avsikt att förebygga, att den ekonomiska politiken under de allra närmaste åren utvecklar sig på sådant sätt, att förutsättningarna för varuutbytet inom Norden bli sämre än de ha varit i stället för bättre. Jag erinrar till exempel om vissa planer på att i ett nordiskt land utveckla en rad industrier, som för närvarande icke finnas där, vilket råkar vara just sådana industrier, som äro väl utvecklade i Sverige och där produktion i stor skala är absolut nödvändig för att man skall kunna producera effektivt. Jag undrar, huruvida det icke skulle vara lämpligt att man tog upp en officiell och konkret diskussion de nordiska staterna emellan med användande av befullmäktigade delegationer för att förebygga en ogynnsam utveckling på detta område. Det har talats så förfärligt länge om nordiskt handelspolitiskt samarbete. Jag tror här är ett tillfälle att åstadkomma ett faktiskt resultat, även om det för dagen icke så mycket gäller att uppnå sensationella framsteg som snarare att undvika ett tillbakasteg, men det kan ju vara lika viktigt. Delegationerna skulle väl också kunna undersöka möjligheten att i andra avseenden göra vissa framsteg.

Allra sist, herr talman, ber jag att få uttrycka min glädje över att i den proposition, som närmast ger anledning till dagens debatt, regeringen föreslår, att de ifrågavarande krediterna till Danmark och Norge skola avskrivas. Jag är säker på att regeringen har både riksdagens och hela svenska folkets stöd, när den föreslår en generös handling av detta slag. Det gläder oss alla att på detta sätt ha kunnat ge ett handtag åt våra nordiska grannfolk.

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Myrdal**: Herr talman! Eftersom herr Ohlin ansåg denna sak rörande publiceringen av mitt anförande vara värd att beröra, skulle jag blott vilja säga, att denna förtidpublicering av mitt anförande naturligtvis helt och hållet skett utan min medverkan. Felet ligger här uteslutande hos T. T., och jag hoppas, att herr Ohlin aldrig kommer att bli utsatt för något liknande.

När herr Ohlin diskuterade den fråga, som så varmt intresserar oss båda och — jag tror — också hela kammaren, nämligen frågan om regeringens kontakt med riksdagen i handelspolitiska ting, är jag rädd för att han begick ett sakligt misstag. Han utgick från att handelsavtalen skola fördes med förbehåll, varigenom deras giltighet göres beroende av riksdagens bifall. Det är nog icke riktigt. Det gäller blott, därest avtalet angår sådan fråga, som riksdagen enligt regeringsformen äger att allena eller med Konungen avgöra.

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

De flesta handelsavtal äro emellertid icke av den karaktären, utan de skola underställas riksdagen blott om de äro viktiga. Herr Ohlin läste endast första momentet av 12 § regeringsformen. Hade han läst andra momentet av samma paragraf, skulle han emellertid ha observerat, att grundlagstiftarna skapat möjlighet för regeringen att sluta avtal utan sådant förbehåll, även om det gäller ett viktigt avtal, nämligen om riksintresset det kräver. Vad närmast gäller de fyra sista avtal, som slutits, har riksintresset icke varit så mycket, att avtalen skulle hållas hemliga, vilket ju icke kunnat ske, om de underkastats riksdagens behandling. Men det var av vikt att sätta dem i verket snabbast möjligt. Därför har regeringen begagnat den utvägen, som andra momentet i denna paragraf i regeringsformen öppnar, nämligen att anmäla avtalen till utrikesnämnden. Jag vill här såsom en liten blomma i knapphålet meddela, att vi verkligen beträffande dessa avtal sökt följa grundlagens bokstav genom att förelägga utrikesnämnden dessa avtal, innan avtalen voro träffade — en sak, som under krigstidens svåra förhållanden icke kunnat iakttagas.

Mitt påpekande om herr Ohlins misstag gör det kanske mera klart, varför vi kommit till den åsikten, att ett vidgat samarbete mellan riksdag och regering i handelspolitiska ting skall kunna åvägabringas utan ändring i grundlagen. Jag tror, att mycket ännu är ogjort och måhända oprövat i denna riktning, och för min del står jag mottaglig för alla praktiska förslag i den vägen. Herr Ohlins tanke, att man vid prövning av handelsavtalen skulle ersätta utrikesnämnden med utrikesutskottet, förefaller mig i och för sig mycket rimlig, ifall man vill skrida så långt som till en grundlagsändring i denna fråga, som dock är riktig, eftersom utrikesutskottet har samma medlemmar som utrikesnämnden.

Herr Ohlin var också inne på en annan fråga, som intresserar mig lika varmt som honom, nämligen angelägenheten av att, när vi nu gå mot freds-förhållanden, lämna allt fullständigare och snabbare redovisningar genom publicering av siffror rörande vår export- och importhandel samt om betalningsförhållanden. Vad gäller importen och exporten till och från olika länder vill jag erinra om att dessa siffror komma att publiceras månatligen. Vad gäller förändringen i fråga om fordrings- och skuldförhållanden till olika länder är det, såsom han själv sannolikt är medveten om, fråga om siffror, som grunda sig på mycket intrasslade och svåra kalkyler, och måhända också om siffror, som vi åtminstone icke för närvarande kunna anse vara det angelägnaste att få detaljerade och tidigare publicering av.

Herr Ohlin ställde ett spørsmål till mig rörande utvecklingen av handelsförbindelserna med dominionländerna. Denna fråga är en stor fråga och delvis tekniskt mycket invecklad. Vår utrikeshandel och alla länders utrikeshandel med brittiska imperiet sammanhållas i en enhet genom sterlingblocket. Genom att vår handel med vilket som helst land inom det brittiska imperiet utanför England har samma verkan på valutabalansen, som om vi handlade med England, är det naturligt att Storbritannien under rådande förhållanden — såsom herr Ohlin själv i sitt anförande något berörde — i en sådan situation måste vara angeläget om att på ett ur valutasynpunkt enhetligt sätt kontrollera denna handel. I vårt intresse ligger naturligtvis å andra sidan att söka få denna kontroll från Englands sida så litet ingripande som möjligt så koncentrerad som möjligt till — om jag så får säga — valutaområdet. I detta hänseende ha vissa förhandlingar som på senare tid bedrivits lett till resultat som ur svensk synpunkt icke kunnat betraktas såsom ofördelaktiga. Efter detta direkta svar på den framställda frågan skall jag våga mig på den prognosen att vår totalexport till de länder inom brittiska imperiet utanför

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

England som det här gäller under den tolv månadersperiod, som är reglerad i det betalningsavtal, till vars avslutande herr Ohlin haft tillfälle att medverka. Kommer att röra sig på omkring 60 à 70 miljoner kronor.

Herr Ohlin förfrågade sig efter närmare upplysningar rörande de strävanden, som jag redovisat i syfte att nå en utvidgad handel med Sovjetunionen. Jag måste på den frågan svara, att jag knappast har några upplysningar att lämna utöver dem jag lämnat i mitt förra anförande. Jag vill samtidigt lova att så fort jag får upplysningar av värde och betydelse i denna utomordentligt viktiga fråga, skall det vara mig angeläget att framlägga dem för riksdagen. Detsamma gäller i fråga om vårt intresse av att kunna öppna handelsförbindelser med Tyskland och de olika ockuperade zonerna i Tyskland.

Herr Ohlin framställde till slut den frågan, huru de förhandlingar utvecklats, som han på sin tid inledde och som fullföljdes från svenska regeringens sida i syfte att ernå en rimlig lösning av svartlisteproblemet. Han antydde själv den förhoppning, som jag framförde i mitt yttrande, nämligen att vi efter långa förhandlingar kunna vänta en viss avlistning av vissa namn på svarta listan. Jag skulle till denna upplysning vilja lägga den reflexionen, att det framstår för den svenska regeringen såsom naturligt, om de allierade, när de betrakta hela svartlisteproblemet, såvitt det har att göra med Sverige, taga en viss hänsyn till den vidgade möjlighet att kunna kontrollera tyska intressen i svenska företag och den avveckling av dessa intressen, som skapas genom den proposition i saken, som nu ligger under riksdagens behandling.

Herr Ohlin var sedan inne på frågan rörande den stora finansiella uppgörelse mellan Förenta staterna och Storbritannien, som nu förbereddes genom mycket långdragna förhandlingar i Washington. Jag delar helt den uppfattning, som han därvidlag givit uttryck åt, nämligen att resultaten av dessa förhandlingar komma att bli mycket ödesdigra och få ett utomordentligt stort inflytande på frågan, om vi ha att gå fram mot en utveckling i autarkisk och bunden riktning i utrikeshandeln, eller om internationella förutsättningar skola föreligga för ett arbete för handels frigörande. I det avseendet föreligger icke någon meningsskiljaktighet. Jag förstår icke riktigt, vart han ville komma. Ifall herr Ohlin menade, att det skulle vara lämpligt, att Sverige tog ett initiativ för att hjälpa dessa förhandlingar bättre på traven, måste jag för min del säga, att jag i det hänseendet känner mig och vårt land litet anspråkslösare. Jag tror, att vi i den delen ingenting kunna göra.

Mera direkt ställde herr Ohlin till mig spörsmålet, om regeringen fått några särskilda informationer utöver dem, som lämnats i pressen. Dessa informationer utgöra fullständigt de informationer, som äro tillgängliga för amerikansk publik och så att säga hela världens publik. När det gäller så pass ömtåliga förhandlingar, som det här är fråga om, vari Sverige dessutom icke är part, får kanske herr Ohlin gå med på att för den händelse att Sveriges regering skulle ha fått informationer, som äro mera ingående än vad amerikanska medborgare i allmänhet få och som man kan läsa även i vår press, kan det måhända finnas vissa skäl för mig att icke ge dessa publicitet i svenska riksdagen.

Herr Ohlin var till slut inne på frågan om det nordiska handelspolitiska samarbetet, och han pekade på att den utveckling, vari vi nu befinna oss, i själva verket krigets inverkan på näringslivet i våra grannländer — och han menade väl också de svårigheter, under vilka våra grannländer arbeta — kan ha till resultat, att vi fjärma oss från i stället för att närma oss ett samarbete inom Skandinavien.

Jag hade tillfälle att i mitt anförande deklarerat det varma intresse jag alltid haft och det intresse som den svenska regeringen och, som jag tror, riksdagen har för att frågan om ett ekonomiskt samarbete inom Skandinavien skall tagas upp

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

och bedrivs med allt intresse, ett samarbete som i första hand — däri är jag övertygad att herr Ohlin instämmer med mig — skall innefatta mer av fri handel inom Skandinavien och därmed också en ökad industriell arbetsfördelning. Jag upplyste om att denna fråga av olika skäl icke har ansetts mogen att åtminstone från svenskt håll upptagas i form av ett förslag om praktiska förhandlingar av t. ex. den typ, som herr Ohlin rekommenderat, genom befullmäktigade delegater, och däri ligger svaret på hans fråga.

Naturligtvis är det så, att när förhandlare från våra länder ha träffats för att sluta kortsiktiga avtal för att reglera handelsförhållandena under den närmaste tiden, de icke kunnat undgå att komma in även på längre bort i tiden liggande frågor. Men de ha icke gått djupt in på dessa frågor. En anledning härtill är — och jag tror att det är naturligt — det trängda valutapolitiska läge, vari Norge och Danmark nu befinna sig och som gör, att de — även utan alla onda önskningsar och all dålig själv tillräcklighetspolitik av den typ som herr Ohlin ville exemplifiera — ha mycket honnetta skäl att söka begränsa importen från Sverige och från andra länder, alltså att tillämpa vad man måste karakterisera som autarkiska metoder även i fråga om samhandeln inom Norden. Det finns ju dessutom för dessa länder en del andra skäl varför det måhända är mindre naturligt, att de omedelbart önska ta upp denna fråga. Bara några månader ha ju förflutit, sedan de blevo befriade från den tyska ockupationen, och många bekymmer, bl. a. politiska och regeringsbytesbekymmer, ha fyllt denna tid.

Det är emellertid min och den svenska regeringens inställning, att vi så snart som möjligt, så snart förutsättningar för ett praktiskt resultat föreligga, äro å vår sida beredda att träda i förhandlingar om ökat ekonomiskt samarbete inom Skandinavien.

Herr Ohlin erhöi på begäran ordet för kort genmäle och yttrade: Herr talman! Herr statsrådet missförstod mig, när jag efterlyste informationer. Det kunde icke gälla dagens läge med avseende på de hemliga engelsk-amerikanska förhandlingarna, utan det måste gälla denna frågas större internationella sammanhang och bedömning från nordisk horisont. Jag har velat begagna tillfället att peka på vilken dominerande betydelse den har. Det är av värde, om läget är fullständigt klart för alla parter, när svensk handelspolitik diskuteras.

Jag tror emellertid, att när handelsministern påstod, att jag skulle ha förbisett momentet 2 av § 12 regeringsformen, så var det ett misstag, som protokollet från denna debatt kommer att visa. Mitt yttrande gällde just moment 2 av § 12. I detta moment sägs, att när det gäller avtal, som icke angår fråga som riksdagen äger att avgöra, då kan regeringen efter utrikesnämndens hörande handla fritt. Men om det är fråga, som riksdagen borde vara med om att avgöra, då kan regeringen icke handla på det sättet, att den bara talar med utrikesnämnden. Jag tycker för min del, att den tolkningen är den naturliga.

Frågan blir då: äro alla dessa stora och viktiga handelsavtal sådana frågor, som riksdagen icke nödvändigtvis har att taga befattning med? En sådan tolkning skulle vara helt stridande mot grundlagsstiftarnas mening. Ty dessa avtal ha ju trätt i stället för tidigare avtal om tullar och dylikt. Skulle den omständigheten, att avtalen numera ha en något annan konstruktion, åstadkomma, att riksdagen inte skulle ha att taga befattning med dem likaväl som med de gamla avtalen? Jag vill här uttala den förhoppningen, att regeringen framlägger något expertutlåtande om tolkningen av denna paragraf, och att det blir möjligt att granska det i lugn och ro.

Beträffande upplysningarna om våra fordringar på olika länder, är det klart, att det kan tänkas fall, då sådana upplysningar icke kunna och böra lämnas. Jag

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

tror dock, att man i många fall, såsom när det gäller Frankrike, kan lämna sådana upplysningar, och jag tror, att deras offentliggörande skulle komma att tjäna som påtryckningsmedel, som regeringen skulle ha nytta av vid förhandlingar med dessa makter.

Jag tror därför fortfarande, att handelsministern skulle kunna gå ett stycke längre än han gjort, även om jag på det hela taget är tacksam för den rikhaltiga belysning, som han här givit dagens handelspolitiska läge.

Härefter anförde:

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Myrdal**: Herr talman! Herr Ohlin och jag betrakta oss måhända icke såsom särskilt lärda personer åtminstone vad gäller konstitutionella frågor, och det framstår kanske för några här i kammaren, som i dessa ting äro mera omdömesgilla än vi, såsom litet löjligt, att vi diskutera denna sak. Men jag kan ändå icke hjälpa, att jag måste replikera herr Ohlin, när han återkom till saken. Han resonerar fortfarande endast om första momentet av § 12. När han som exempel på att handelsavtalsfrågor äro frågor, som riksdagen skall deltaga i beslut om, talar om handelsavtal med tullar, förbiser han ju, att handelsavtal, där det ingår reglering av tullar, naturligtvis höra till moment 1 av nämnda paragraf, eftersom de då beröra riksdagens bevillningsrätt.

Herr **Wiberg**: Herr talman! Jag skulle till en början vilja uttrycka den förhoppningen, att de två professorer i nationalekonomi, vilkas lärdom på detta område statsrådet Myrdal i varje fall icke har bestritt — den ene en förutvarande, den andre den nuvarande handelsministern — icke skola anse det vara alltför förmätet av en vanlig och icke särskilt lärd representant för det prosaiska näringslivet att blanda sig i denna debatt om ytterst subtila och komplicerade ting. Men jag får väl som förmildrande omständighet andraga, att det til syvende og sidst väl ändå blir detta näringsliv, som får vidkännas konsekvenserna av en till äventyrs felaktigt förd politik. Det är väl också på detta näringslivs anpassningsförmåga och effektivitet det ankommer, i vad mån i praktiken de planer som utarbetas på det handelspolitiska området kunna fullföljas.

Vad nu i första hand beträffar Kungl. Maj:ts hemställan, att riksdagen måtte avskryva 150 miljoner kronor av vårt lands fordringar mot Norge och 50 miljoner kronor av våra fordringar mot Danmark, skulle jag vilja helt instämma med herr Ohlin. Jag är förvissad om att riksdagens övriga ledamöter äro helt med på att propositionen skall bifallas. Jag betraktar för min del ett godkännande av propositionen som ett uttryck för vår aktning för Danmarks och Norges folks under krigsåren ådagalagda vilja att icke låta sig kuvas av en förtryckare samt som en manifestation av vår inställning till de nordiska brödrafolken.

Handelsministern har begagnat detta tillfälle att lämna en översikt över skilda handelspolitiska frågor. Det är, som herr Ohlin framhöll, synnerligen tacknämligt att så skett. På detta område förefinnes säkerligen från riksdagens sida en önskan att från regeringen erhålla informationer i mycket stor utsträckning. Det gäller också spörsmål av så utomordentligt stor vikt, att det för regeringen bör vara angeläget att stå i mycket nära och god kontakt med riksdagen.

Det är ju alldeles klart, vilket handelsministern också underströk, att vårt land har ett intresse av att efterkrigstidens varuutbyte blir så fritt och omfattande som gärna är möjligt. Det ligger emellertid i öppen dag, att det finnes en mångfald svårigheter av skilda slag, vilka stå hindrande i vägen. Innan ett normalt för vårt land önskvärt tillstånd å världsmarknaden skall kunna uppnås, måste åtskilliga ändringar komma till stånd. Man får icke förbise, att

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

praktiskt taget samtliga länder i större eller mindre grad äro illa medfarna av kriget. Det är emellertid icke nog med att en upplyftning å det materiella området kommer till stånd. Det fordras också en annan inställning i staternas sinnelag än som i stort sett hittills kommit till synes, en verklig vilja att bygga upp världen till bättnad för folken. Vad som i första hand kräves är givetvis ett återställande av den internationella likviditeten. Men det bör nog påpekas, att det säkerligen tyvärr vore oriktigt av oss att tro, att vi i detta avseende kunna göra någon större insats. Vårt land är dock en liten stat i förhållande till de stora världsmakterna. Skall ett ekonomiskt jämviktälge kunna uppnås, beror detta i främsta rummet på Förenta staterna. Det kan naturligtvis tänkas, att inom en ganska snar framtid någon överenskommelse kommer till stånd mellan Förenta staterna och Storbritannien, vilket i så fall skulle vara första steget mot en internationellt bättre ekonomisk ordning. Man skulle därmed ha kommit ett gott stycke på den väg, som, för att citera ett uttalande ur ett föredrag som bankofullmäktiges ordförande nyligen höll, »naturligt leder fram till generell multilateral konvertibilitet».

Det skulle i detta sammanhang vara lockande att ingå på frågan, huru vi i Sverige skulle ställa oss till en anmodan att ansluta oss till Bretton Woods-förslagen, en fråga som de två föregående talarna snuddat vid. Detta problem är av en oerhörd storleksordning och betydelse, och det är alldeles uppenbart, att starka skäl tala både för och emot. I princip hava vi givetvis ett intresse av att en stabilisering av valutaförhållandena kommer till stånd. Jag skall emellertid icke närmare ingå på frågan, om vi böra föra en politik, som låser fast oss eller icke låser fast oss vid den ena eller andra valutan. Om också avgörandet indirekt kommer att få ett stort inflytande på handels- liksom på lönepolitiken, berör detsamma givetvis i första hand det valutapolitiska området, och jag föreställer mig, att vi längre fram få tillfälle att här i riksdagen närmare upptaga denna sak till prövning och därvid taga ställning till vad som ur vårt lands intresse måste anses vara det riktiga.

Målet för vår handelspolitik kan med vissa reservationer angivas vara att medverka till en omfattande såväl export som import. Under de närmaste åren är det emellertid alldeles tydligt, att åtskilliga hinder föreligga mot en jämvikt. Jag delar i detta avseende helt den uppfattning, åt vilken handelsministern gav uttryck. Sannolikheten talar för att ett exportöverskott kommer att uppstå. Åtskilliga länder, som i och för sig hava ett stort behov av våra varor, bliva icke ännu på länge i tillfälle att i önskvärd utsträckning ställa till vårt förfogande de kvantiteter bytesvaror, som vi skulle önska. Vi hava också redan nu som bekant kunnat bidra till det internationella återuppbyggnadsarbetet med utomordentligt stora belopp. Naturligtvis är det glädjande, att så kunnat ske, och det är även alldeles klart, att vi själva hava ett intresse av att, om också i den begränsade utsträckning som följer av vårt lands storleksordning, kunna medverka till att andra länder, med vilka vi i framtiden avse att få ett jämnare varuutbyte, erhålla det stöd som de efter krigets härjningar äro i så stort behov av.

Men redan från början bör det sägas ifrån, att vi böra föra en handelspolitik som innebär, att de statliga restriktionerna och den statliga tvångsdirigeringen i så stor omfattning och så snart som möjligt kunna upphävas. Jag skulle också till handelsministern vilja rikta den frågan, om handelsministern är inställd på att föra en sådan politik, vilken är raka motsatsen till en politik, syftande på utrikeshandelsmonopol eller statlig importdirigering.

I fråga om kreditgivningen till utlandet är det vidare uppenbart, att det finnes en gräns, utöver vilken vi icke kunna gå, även om vi aldrig så gärna skulle vilja i ännu högre grad medverka till världens återuppbyggnad. I pro-

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

position nr 139 vid riksdagens vårsession gjorde finansministern en mycket intressant analys av våra möjligheter. I det stora hela är denna analys säkerligen fullkomligt riktig. Det vore emellertid av värde att genom handelsministern få fram ett förtydligande. För att en maximal export skall kunna upprätthållas erfordras givetvis en import, vars omfattning blir i sin tur beroende av exporten och sätten för dess finansiering. Men man får icke sträva efter att begränsa importen till att endast avse vad som är nödvändigt för att, utöver vad som behöver tagas i anspråk för den inhemska försörjningen, upprätthålla exporten. Vi hava här i landet ett synnerligen stort eget återuppbyggnadsbehov, varigenom vår produktivitet på såväl kort som lång sikt kan stärkas. Vi ha också ett behov av att använda en viss del av vårt exportöverskott till att för vårt näringsliv möjliggöra att återvinna och utbygga den ställning, som vi före kriget hade på världsmarknaden. En statlig politik, som i sak medför, att vi skulle få eftersätta våra egna investeringsbehov inom landet eller vårt behov av produktiv investering i andra länder, skulle icke vara riktig, och jag förmodar, att handelsministern är beredd göra det uttalandet, att han delar denna uppfattning.

Det stora problemet i fråga om kreditgivningen måste naturligtvis bli var gränsen skall dragas, och det skulle ha varit av mycket stort intresse och värde, om handelsministern hade velat framföra några personliga synpunkter på detta utomordentligt betydelsefulla frågekomplex.

Det bör vidare påpekas vikten av att den statliga dirigeringen icke får sådan omfattning eller utformning, att den medverkar till en snedbelastning av vår utrikeshandel och produktionsapparat. Verkningarna för vårt samhällshushåll på lång sikt av förekomsten av betydande fordringar på utlandet, vilka delvis äro fonderade i detta ords egentliga mening och delvis äro flytande, ehuru spärrade till vissa områden och med en villkorlig användbarhet för fordringsägaren, kunna bli, att vi lockas frångå principen om köp på den billigaste marknaden eller förmås köpa icke önskvärda varor. Det får icke vara något mål för vår handelspolitik att följa de principer, som sattes i system av 30-talets tyska finansledning.

Givetvis är det även på kort sikt av betydelse, att vår export icke i sådan grad inriktas på valutasvaga marknader, att våra varor icke räcka till för att betjäna de marknader, som i längden äro bäst ägnade att bli mottagare av en kontinuerlig svensk export.

I fråga om handelspolitiken ligger det, efter den redogörelse som handelsministern här har lämnat, mycket nära till hands att något uppehålla sig vid det polska kolavtalet. Att de hittillsvarande leveranserna varit fullkomligt oväsentliga, är ju allmänt känt, och handelsministern har här vitsordat, att så är fallet. Men frågan är, om handelsministern vid den tidpunkt, då avtalet träffades, ens själv trodde på att Polen under kontraktstiden överhuvud taget skulle ha möjlighet att leverera den avtalade oerhört stora kvantiteten. Ligger saken så till, att man från svensk sida krävde, att avtalet skulle omfatta den stipulerade kvantiteten, eller är det måhända så, att det var polackerna, som önskade att avtalet skulle innehålla den, såsom båda parter borde ha insett, ouppnäeliga och fiktiva siffran? Vad orsaken må vara, må lämnas därhän, men jag kan knappast underlåta att göra den reflexionen, att när man inom det enskilda näringslivet träffar ett avtal, så förutsätter man också, att avtalet skall hållas, och jag tror inte, att det skulle falla någon vanlig affärsman in att underteckna ett avtal om kvantiteter, vilka ligga fullkomligt utanför verklighetens ram.

Avtalet inrymmer emellertid, såsom vi veta, även en annan sida. Vad var anledningen till att Polen i avtalet erhöll en handelskredit — märk väl: icke åter-

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

uppbbyggnadskredit — på 35 miljoner kronor utan att i verkligheten någon skyldighet till motprestation föreligger? Borde man inte i stället från början ha undersökt, vilka prestationer som vårt land borde göra för att få fram kolleveranserna? Nu långt efteråt ha vi ställt järnvägsvagnar till förfogande. Vi skulle redan den gång, då avtalet träffades, ha tillsett, att en sådan ordning kom till stånd, att vi hade kunnat medverka, inte bara till iordningställandet av transportapparaten utan även i andra avseenden, vilket allt, mänskligt att döma, skulle ha resulterat i att Polens möjligheter att leverera de facto skulle ha blivit betydligt större. Som det nu är, levereras visserligen kol i den omfattning — och den är inte ringa — som transport- och lossningsanordningarna medgiva, men jag skulle vilja fråga handelsministern: är det inte så, att dessa kvantiteter, trots utbetalningen av de 35 miljoner kronorna, gå på finska båtar till Ryssland i stället för att gå till oss?

I samband med problemet exportkrediterna vore det också av intresse att höra, hur handelsministern eller finansministern tänkt sig ordna de spørsmål, som uppkomma, därest förluster uppstå i fråga om kapital eller ränta. Har man planer på att täcka sådana förluster genom exportavgifter, varigenom en ytterligare snedvridning skulle kunna komma till stånd och svårigheterna bli än större att kunna säkra den ställning, som vi väl behöva på andra marknader, då konkurrensen från de stora ländernas sida åter blir hård och kännbar?

I proposition nr 139 föreslog Kungl. Maj:t upprättandet av en särskild kapitalfond, benämnd fonden för kreditgivning till utlandet. I propositionen framhölls att det kan övervägas att till redovisning över fonden upptaga även sådana riksbankens valutaköp, som icke kunna anses innefatta tillskott till valutareserven. Om så skulle bli fallet, måste på kapitalbudgeten anvisas ett investeringsanslag för inköp från banken av ifrågavarande valutor och »utan att härigenom skapas några administrativa svårigheter och utan organisatoriska nybildningar skulle man på så sätt realisera några av de väsentliga syftena med de tidigare berörda särskilda valutafonderna i utlandet, nämligen att ge riksbanken ett underlag för marknadsoperationer i syfte att motväga exportkreditgivningens monetära verkningar samt att erhålla en specialreglering av förluster och vinster på denna särskilda del av handeln med valutor». Finansministern föreslog också, att till fonden för detta ändamål skulle reserveras ett valutabelopp av 250 miljoner kronor.

I verkligheten får väl detta i sak anses innebära en viss ytterligare maktöverflyttning till finansdepartementet och riksbanken. Med förbigående av riksgäldsfullmäktige skulle riksbanken komma att föfoga över statsobligationer för öppna marknadsoperationer till synnerligen avsevärda belopp. Man kan nog icke komma ifrån att det för riksdagen är anledning att ägna saken sin uppmärksamhet, även om riksdagen som bekant ej velat motsätta sig Kungl. Maj:ts förslag.

Det kommer, herr talman, under de närmaste åren att vara ett stort ansvar, som åvilar handelsministern. Under dessa brytnings- och övergångsår kommer det att visa sig, om det enskilda näringslivets förmåga till anpassning, dess smidighet och dess initiativkraft får tillräckligt spelrum. Handelspolitiken kan också medföra en kännbar belastning på penningvärdet. Det kan icke förnekas, att exportkrediterna ha en inflatorisk karaktär. Ett ovarsamt handhavande av den ömtåliga apparatur, som vårt export- och importväsen innebär, kan leda till för vårt folk synnerligen skadliga konsekvenser. En överdriven tilltro till vårt lands förmåga att inverka på den ekonomiska världsordningen eller till statens överlägsenhet överhuvud taget i förhållande till de enskilda skulle inte endast på kort utan också på längre sikt komma att gå ut över hela vårt folks levnadsstandard.

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Myrdal**: Herr talman! Jag skall bara tillåta mig att svara på några av de frågor som framställts av den siste talaren.

Herr Wiberg citerade ett yttrande i en proposition till vårriksdagen, som jag inte riktigt fattade, men jag tror, att det är ett teoretiskt uttalande av innebörd, att en maximal kreditkapacitet skulle vara för handen, vid en viss storlek av importen, och att därvid denna import vore helt förbehållen exportproduktionen. Det är väl herr Wiberg icke obekant, att stundom de kungliga propositionerna, icke minst de som utgå från det förnämliga finansdepartementet, styckevis innehålla små nationalekonomiska utredningar, och detta uttalande hör säkert till denna kategori. Herr Wiberg frågade, om regeringen skulle så att säga kontrollera importen och styra den helt och hållet på exportproduktionen samt eftersätta våra egna konsumtions- och investeringsbehov ävensom industriens behov av att skaffa sig filialer i utlandet. På denna fråga kan jag bara svara ett bleklagt nej. Jag kan säga, att jag är något förvånad över att en socialdemokratisk regering kan bli misstänkt för att vilja föra en politik av denna starkt exportprotektionistiska karaktär.

Av vad herr Wiberg för övrigt sade skall jag icke ta upp något annat än några frågor om vårt polenavtal. Han frågade mig, om vi överhuvud taget hade haft någon tilltro till att polackerna skulle vara i stånd att leverera de kolkvantiteter som vi överenskommo om i de två avtalen, och ställde vidare den något egendomliga frågan, om det måhända var på det sättet, att polackerna — jag förstår icke, i vilket syfte han trodde det skulle ha varit, om i ett bedrägligt eller i ett annat syfte — helt enkelt velat sätta in en större kvantitet kol än de kunde tänka sig leverera. På detta kan jag naturligtvis bara svara, att vi förutsatte, att om allt gick så lyckligt, som vi hoppades, så skulle den stipulerade kvantiteten kunna levereras. Och jag vill säga till herr Wiberg, att man skall inte, när man nu bedömer denna fråga, glömma, att det är mer än ett år kvar innan avtalstiden utgår.

Herr Wiberg förklarade, att när man inom det enskilda näringslivet — där man som bekant aldrig gör några misstag eller i varje fall inte publicerar dem; tidningarna äro ju mycket snällare i det avseendet — träffar avtal, så träffar man aldrig andra avtal än sådana, som man tror kunna uppfyllas. Jag vill påstå, att detsamma i hög grad gäller svenska staten, när den sluter avtal. Men jag ber herr Wiberg besinna, att när svenska staten, såsom för närvarande är förhållandet i ett flertal fall, har att göra avtal med länder i Europa, som ha lidit så mycket som Polen och ha så stora svårigheter att kämpa med som Polen, så måste vi ibland taga stora risker och kanske sluta avtal, som inte äro av riktigt samma typ som de avtal, som slutas mellan affärsmän inom det fredade och lugna Sverige. Det måste den svenska staten göra, om den vill att vi från svensk sida skola kunna medverka till att bygga upp världen — det enskilda näringslivet är icke mäktigt att träffa sådana avtal med hänsyn bl. a. till de krediter, som måste lämnas.

Herr Wiberg frågade vidare, varför polackerna fått kredit utan motprestation. Jag vill, när jag svarar på den frågan, först påpeka, att kreditens större del ju gjorts avhängig av de skeende leveranserna och då i första hand kolleveranserna. Men vidare skulle jag till herr Wiberg vilja säga, att det är orimligt att här tala om att det inte föreligger någon skyldighet till motprestation. När man sluter ett avtal, där en kredit ingår såsom ett av leden i avtalet, så är det givet — det tycker jag att herr Wiberg såsom affärsman skulle inse — att denna kredit inte lämnas för intet. Att en del av krediten, d. v. s. 35 miljoner kronor, omedelbart gjorts tillgänglig för polackerna, har

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

sålunda skett av samma skäl som att ett belopp på 12 miljoner kronor, om jag inte minns fel, omedelbart gjordes tillgängligt för tjeckoslovakerna. I det tjeckoslovakiska fallet är det mycket osäkert, när transportförhållandena bli sådana att vi överhuvud taget kunna få någon, i herr Wibergs inskränkta mening motprestation, men det ansågs vara betydelsefullt att ge en sådan kredit, eftersom det var en förutsättning för att tjeckerna skulle kunna börja inköpa varor och för att våra exportörer skulle kunna börja producera och lägga av varor för tjeckerna. Det finns naturligtvis i fallet Polen motsvarande skäl till att en del av den kredit, som man ställt till polackernas förfogande, omedelbart gjorts tillgänglig.

Herr Wiberg frågade också, varför svenska regeringen inte i avtalet hade utfäst sig att på ett mera aktivt sätt medverka vid återuppbyggandet av den polska transportapparaten. Jag vill då erinra herr Wiberg om att svenska staten har gjort en utfästelse i sådant hänseende, nämligen att så snart det var tekniskt möjligt leverera 1 300 godsvagnar. Om jag förstod herr Wiberg rätt, menade han emellertid, att vi även på många andra vägar skulle ha sökt aktivt hjälpa till: vi skulle ha ställt vår expertis, våra ingenjörer, till förfogande, vi kanske också skulle ha skickat dit arbetare och gjort även annat för att ordna upp Polens transportproblem.

Låt mig här säga, att åtaganden av denna karaktär ha vi icke behövt inskriva i avtalet, eftersom polackerna äro medvetna om att vi komma att stå dem till tjänst i den mån våra begränsade resurser tillåta. Man måste emellertid överhuvud taget sätta sig in i, att det inte är så förfärligt mycket som vi kunna göra härvidlag, vare sig med det enskilda näringslivets hjälp eller med den expertis och de resurser, som statens järnvägar förfoga över. Det är ju här fråga om ett land, som delvis är i det läget att vara ett genomfartsläger för den ryska röda armén mellan Sovjetunionen och ockupationsområdena i Tyskland. Det är ett land, som förlorat en mycket stor del av sin folkmängd och där förvaltningen ännu inte lyckats komma riktigt i ordning. Det är ett land, som till helt nyligen fått genomlida, inte bara ett krig, utan den mest fasansfulla förstörelse och ockupation, som förekommit under detta krig. Det är ett land, där många förhållanden göra det ganska naturligt, att man inte ens är i tillfälle att i någon högre grad utnyttja utländsk expertis och utländsk hjälp. Dessutom är det självklart, att den grad, vari Polen skulle kunna utnyttja en sådan hjälp, dock måste bli beroende av Polens eget initiativ och intresse, och där spela bl. a. valutaförhållanden in. Hjälpen kan måhända framstå såsom för dyr. Eller det kan vara fråga om leveranser, som ligga utanför vår kapacitet.

Jag vill emellertid positivt säga, att regeringen hela tiden i eget intresse har sökt göra sitt yttersta för att hjälpa polackerna med deras besvärliga transportproblem. Därvidlag har enligt min uppfattning ingenting eftersatts från det allmännas sida.

I detta sammanhang reste herr Wiberg en fråga, som, även om han icke menade den som insinuant, i alla händelser på ett insinuant sätt har rests i den svenska pressen, nämligen frågan: är det inte så att de kol, som vi skulle ha från östersjöhamnarna, i stället gå till Ryssland. På denna punkt är jag lycklig att först och främst kunna meddela, att vi ha indikation både på att sovjetregeringen på sin tid hade ett positivt intresse för att Polen skulle komma i reguljära handelsförbindelser med Sverige och att sovjetregeringen därefter har delat vår oro över att den polska regeringen icke på ett bättre sätt har kunnat fullfölja de leveranser, som polska regeringen åtagit sig. Vidare vet jag, att det icke är rimligt att komma med denna anklagelse om att ryssarna på detta sätt skulle ha skott sig på vår bekostnad. Ryssarna behöva inte

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

göra det, ty större delen av de leveranser av kol, som gå från Polen till Ryssland, går direkt från de polska gruvorna österut, och det är bara en mindre del av den ryska importen av kol, som går över hamnarna vid Östersjön.

Till slut kom herr Wiberg in på en kritisk diskussion av vissa finansiella frågor, som jag inte här skall taga upp, eftersom dessa saker inte höra till mitt ämbetsområde och eftersom jag vet, att finansministern mycket snart kommer att ha tillfälle att beröra dem. Jag vill dock icke neka mig en liten replik. Herr Wiberg frågade: hur skall det gå, om det blir förluster på de statliga exportkrediterna? Skola förlusterna i så fall täckas genom exportavgifter, som äro av den naturen, att de snedvrیدا hela näringslivet och minska industriens möjligheter att — om jag förstod herr Wiberg rätt — på ett framgångsrikt sätt medverka till den svenska exporten i framtiden? Jag vill bara påpeka en liten sak i anledning härav, nämligen att syftet med de exportavgifter, som riksdagen har beslutat, inte har varit att snedvrیدا näringslivet, utan att försvara den prisnivå, vars upprätthållande är en av de viktigaste förutsättningarna för att icke industrien och näringslivet i övrigt skola snedvridas.

Herr **Wiberg** erhöll på begäran ordet för kort genmäle och yttrade: Herr talman! Jag tillät mig i mitt första anförande ställa en del frågor till handelsministern. Jag ber nu att till herr statsrådet få framföra mitt tack för att han så omgående och utförligt har besvarat vissa av dessa frågor.

I handelsministerns svar ingingo också vissa deklARATIONER, som jag måste hälsa med tillfredsställelse. Naturligtvis vill jag därmed inte säga, att jag var helt tillfredsställd med allting. Jag är fortfarande icke helt övertygad om att handelsavtalet med Polen och den kredit på 35 miljoner kronor, som därvid lämnats, ur alla synpunkter varit så välbetänkt. Jag ber att få försäkra statsrådet Myrdal, att jag är fullt medveten om att man, när det är fråga om avtal, måste taga risker. I detta fall tror jag emellertid att det hade varit litet klokare ur svensk synpunkt, om avtalet fått en sådan utformning att åtminstone en del av dessa 35 miljoner kronor hade kunnat användas för att iordningställa hamnar och vissa andra anläggningar.

Beträffande exportavgifterna vill jag gärna medgiva, att de avgifter som hittills beslutats äro av den karaktär som statsrådet Myrdal angav. Men det var icke heller en sådan politik som jag åsyftade med mitt anförande. Det var min förhoppning att ett sådant uttalande från statsrådet Myrdals sida skulle göras, att man kunde känna sig säker på, att åtminstone från hans sida i framtiden icke skulle komma att föras en politik, vilken skulle medföra att exportavgifter användas i annat syfte än det hittillsvarande. Jag tror mig ur statsrådet Myrdals svar kunna utläsa, att han avsett att lämna ett ur min synpunkt tillfredsställande svar. Jag sätter naturligtvis också mycket stort värde även härpå.

Härpå anförde:

Herr **Johansson** i Öckerö: Herr talman! Jag dristar mig till att efter denna lärda handelspolitiska debatt framkomma med några önskemål och kanske erinringar, när det gäller exporten av fisk och fiskprodukter. Handelsministern har endast snuddat vid det, när han talat om svårigheterna att komma till rätta med de förhållanden fiskarena ha vid Island. Jag skall ej uppehålla mig vid den saken. Den har ju debatterats från denna talarstol förut, och regeringen är ganska insatt i hur förhållandena på Island äro, när det gäller svenska fiskares behandling där. Jag vill erinra om att då tidigare det svensk-is-

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

ländska handelsfördraget förekommit till behandling i riksdagen yttrade dåvarande handelsministern Ohlin, att den isländska behandlingen av de svenska fiskarena var — jag vill minnas han sade — en mycket ful form av protektionism.

När nu efter spärrens hävande utsikterna började ljusna för förbättrade förbindelser med våra handelsländer var den första åtgärd regeringen gjorde att söka få till stånd import av sill från Island, långt innan den minsta tanke var kommen på att vi även skulle komma i det förhållandet att kunna exportera fisk. Nu har jag förut sagt ifrån, att jag inte har någonting emot att vi importerar sill från Island till Sverige, om vi få möjlighet att exportera den sill vi fånga här i Sverige eller andra fiskvaror.

Nu misslyckades som bekant fisket på Island, och detta gav de svenska fiskarena en chans att kunna fiska sill i Nordsjön. Detta tillförde vårt land åtskilliga tusen tunnor sill av bästa kvalitet. Det bör naturligtvis icke vara så, att våra fiskare skola vara beroende av om fisket lyckas eller misslyckas i utlandet. Men förhållandena äro ju sådana nu.

När det gäller handelsavtalet med England vill jag erinra om att fisket icke stod nämnt där. Det var icke alls tal om att vi hade fisk att sälja. Förhållandet blev det, att när spärren en gång öppnades hade svenska fiskare svårt att komma i samma förbindelse med England som de haft före kriget. Visserligen ha en stor del svenska fiskare landat fisk i England, men det har skett under förhållanden, där de ha jagats från den ena hamnen till den andra. De ha t. ex. fått gå till Aberdeen eller Grimsby eller andra hamnar, men de ha icke fått landa, utan de ha måst söka nya hamnar och jagats från den ena orten till den andra tills de hamnat där de kunde landa. Förhållandena ha varit mycket svårartade, och i vissa fall ha de måst färdas ända till 500 nautiska mil från en lossningsplats till en annan. De ha måst fara från ostkusten till västkusten genom Kaledoniakanalen och genom Hebriderna ända ned till Västengland, närmare bestämt Fleetwood.

När det gäller England finnes, såvitt jag vet, ingen fast överenskommelse beträffande landning av fisk. Men det vore mycket önskvärt, om en sådan kunde komma till stånd. De gamla förbindelser, som vi västkustfiskare förut haft med England, böra fortast återknytas under ordnade förhållanden. Det är i varje fall mycket önskvärt.

En annan sak beträffande England och även Norge. Det säger sig självt, att skola vi få handelsavtal med Norge måste vi importera vissa kvantiteter fisk. Norrmännen kunna överhuvud taget icke sluta handelsavtal med Sverige utan att få en viss kvot fisk till sin export hit. Men skulle man icke kunna tänka sig, att man vid förhandlingar med Norge och även med England tillförsäkrade sig vissa baser, där man kunde salta den svenska sillen? Den sill som fångas på Fladengrundet och norr om Doggersbank är fångad på så långt avstånd från vårt land, att det är fara för att sillen ej är i bästa kondition, när den kommer till Sverige. Skulle man ej i handelsavtalen kunna inrymma bestämmelser om att vissa platser, t. ex. Eggesund i Norge samt Fraserburgh och Wick i Skottland eller andra där belägna hamnar, skulle få vara baser för de svenska fiskarena, där de kunde salta sillen?

Nu är det ingen nyhet, att svenskarna i skotska hamnar ha saltat makrill. Det har man gjort många år före kriget. Visserligen har fisken varit fångad av engelsmän eller skottar, men de svenska fiskarena ha i alla fall haft rätt att ligga i skotska hamnar både på öst- och på västsidan. Där ha de saltat makrillen och gjort den i ordning samt fraktat den till Sverige. Jag vill erinra mig, att jag hört talas om och även sett ett slags fördrag mellan England och Sverige, som är så gammalt som — skulle jag tro — från 1660-talet, där vissa rättig-

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

heter gåvos åt skotska fiskare i Sverige och samma rättigheter åt svenska fiskare i Skottland. Om den traktaten vore i kraft nu vore den något att bygga på. Att svenska fiskare kunde få tillvarataga den sill de fånga i Nordsjön, så att fisken kunde tillgodogöras bättre och driftkostnaderna minskas betydligt, är ett önskemål, som jag vill framhålla.

Danmark ha vi haft som transitoland. Vi ha i Danmark landat massor av fisk och sill, som Danmark i sin tur sålt till Tyskland, Frankrike, Belgien, Holland och England. Nu är väl den vägen, kan jag tro, nästan stängd. Men det vore önskvärt, att vi åtminstone under kommande vinter finge möjlighet att utnyttja Danmark ännu en gång som transitoland. Om det är möjligt vet jag ej, men det är i varje fall önskvärt.

Nu har det sipprat ut, att i handelsavtalen med exempelvis Polen och, skulle jag tro, även Tjeckoslovakien och Holland har fisket tilldelats viss kvot för export. Jag vill säga rent ut, att det är glädjande. Jag tackar regeringen och särskilt handelsministern för denna sak. Jag vet det icke, men jag är nästan beredd att säga, att det torde vara första gången som fisket blivit jämställt med industrivaror och andra exportartiklar, när det gäller kvotering av exporten. Det är glädjande att vi fått följa med, och jag hoppas, att vi få följa med i framtiden. Faktum är, att vår fiskeflotta på västkusten icke är byggd endast för landning i vårt land, utan den är i mycket stor utsträckning byggd för export. Vårt fiske på västkusten står och faller med exporten. Vårt land är så geografiskt beskaffat, att det är mycket svårt att kunna föra fisken från västkusten och upp till Norrland. Man förstår, att viss import måste förekomma. Man har icke rätt att sätta upp importrestriktioner, som avstänga folket från fiskkonsumtion. Men vi måste å andra sidan även när vi ha import kunna exportera. Jag kan nämna några siffror, som jag antecknat. Direkt i utländska hamnar landades 1937 16 miljoner kilo svenskfångad fisk. Det var huvudsakligen, kan man säga, England och Danmark, där fisken landades, kanske viss del i Holland. Hela exporten av fisk uppgick 1939 till 36 miljoner kilo. Det är ju en betydande kvantitet, trots att kontingentering och kvoter och en del andra restriktioner förekommo beträffande landning av fisk i utlandet.

Få vi icke exportera i större utsträckning, måste fisket inskränkas. Det kommer att gå ut över vårt land. Det har icke varit fritt utan att det från vissa myndigheters sida, däribland från livsmedelskommissionen, varit tal om att en begränsning av fiskeflottan skulle ske. Det skulle betyda en inskränkning av landets förvärvsgrenar och en förflyttning från skärgårdarna till andra förvärvsområden. Vi ha i vårt län genomgått en sådan förflyttning förut, när det gällde stenhuggerierna, och vi skulle icke tåla en sådan förflyttning till.

Allt som kan göras bör göras för att exportera så mycket fisk som möjligt i den mån utlandet vill köpa. Jag vågar säga, att när det gäller konkurrensen äro våra fiskare lika konkurrenskraftiga som våra nordiska grannländers. Vi behöva ej, menar jag, såsom det gjorts förut, sätta hela vår lit till importen och det fiske, som bedrivs i Danmark och Norge, utan vi böra göra allt som kan göras för att även vi skola hävda oss på världsmarknaden i fråga om försäljning av fisk, fiskkonserver och annat.

En annan sak som jag här skulle vilja säga några ord om är den prispolitik, som livsmedelskommissionen fört i fråga om export av fisk. Livsmedelskommissionen är den som äger överskottet av fisk. Detta exporteras och försäljes till andra länder, exempelvis Tjeckoslovakien, för ett pris, som är 55 procent av värdet i ett fall och 80 procent av värdet i ett annat fall, enligt de uppgifter jag fått. Detta har skett av humanitära skäl. Nu är det klart, att skall livsmedelskommissionen tillämpa en sådan prispolitik är det mycket svårt för en samman-

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

slutning av fiskare eller någon annan exportör att kunna hävda sig på utlandsmarknaden. Om man skall lägga, som man måste göra, humanitära känslor på detta, hade det naturligtvis varit riktigast, att vi skänkt bort de 45 procenten av varan och sålt de 55 procenten till skäligt eller gängse pris. Likadant är förhållandet med den andra kvantiteten: vi skulle ha skänkt bort de 20 procenten och sålt de 80 procenten till skäligt pris.

Jag anser i alla fall för min del, att skola vi kunna hålla handeln i gång måste prispolitiken läggas på en helt annan bog. Jag har, som sagt, ingenting emot att av humanitära skäl skänka bort fisk, men att bedriva en prispolitik på detta sätt är något som jag måste reagera mot.

Herr talman! Jag har velat med dessa ord, såsom jag sade i början av mitt anförande, framföra några önskemål och även poängtera, att vårt fiske står och faller med exporten samt att, för att vi skola kunna hålla vårt bohuslänska västkustfiske i gång, måste allt göras för att vi skola kunna få den del i exporten som är nödvändig för vår existens.

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Myrdal**: Herr talman! Jag vill bara helt kort deklarerera min ståndpunkt, men det innebär icke, att det är mindre värme i mitt intresse fördenskull. Jag delar helt herr Erik Johanssons i Öckerö inställning till denna fråga, att det i samband med olika slags reformer för att höja och rationalisera vår fiskerinäring blir absolut nödvändigt att söka försvara en export för det svenska fisket. Jag är tacksam för att han därvid observerat, att vi i förhandlingarna om en hel del avtal gjort vårt allra bästa för att tillvarata fiskets intressen och att han säger sig lita på att vi även tänka göra det i framtiden.

Herr **Olson** i Göteborg: Herr talman! I sin replik till herr Wiberg lät statsrådet Myrdal undfalla sig ett yttrande, vars syfte i sammanhanget är svårt att få klart för sig. Han sade ungefär så: »i det enskilda näringslivet gör man inga misstag eller, i varje fall, man publicerar dem icke.» En sådan sarkasm som denna anser jag kräva ett allvarligt svar. Visst göras misstag i det enskilda företagarsväsendet; men dessa misstag få bäras av enskilda medborgare i form av förluster eller i form av ruin. Vad publiciteten beträffar finnes det ett organ, som heter Justitia, som fyller alla möjliga anspråk i det avseendet vad den enskilda företagsamheten beträffar. Den springande punkten är väl den, att det enskilda näringslivet icke har tillfälle att få följderna av sina misstag täckta genom skattemedel eller genom det allmännas försorg. I de viktiga frågor, som här äro att behandla, tycker jag nog, att ett utfall sådant som detta ifrån statsrådets sida var mindre lämpligt.

För att återgå till dagens debattämne så är det ju för alla välförståeligt, att vår handelspolitiska ledning ställes inför alldeles utomordentliga svårigheter, när det gäller att inpassa den helt omlagda utrikeshandeln i vårt försörjnings-system. Man behöver bara kasta en blick på vår utrikeshandels hittillsvarande struktur med vår import i allra största utsträckning försörd söderifrån och vår export huvudsakligen riktad västerut för att få dessa svårigheter i deras rätta belysning. Det är tydligt, att en omställning under dessa förhållanden måste ställa de allra största anspråk på vår förhandlingsförmåga, när den marknad, där vi ha hämtat våra importvaror, nu blivit avskuren och vi äro hänvisade även för vår import till länder, som förut huvudsakligen varit våra avnämare och som fortfarande äro i behov av våra produkter. Att med någon sorts kompensationsaffärer eller genom bilaterala överenskommelser kunna reda upp sådana här komplicerade förhållanden är något, som man ju måste inse stöter på de allra största handelspolitiska svårigheter. En följd härav har

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

blivit, att vi lida brist på några av våra viktigaste importförmödenheter, främst kol, och nödgas upprätthålla vår export med otillräcklig varukompensation, varigenom våra krediter till utlandet springa i höjden, ett förhållande som i statsrådets anförande fått en klar belysning. Likaså blir vårt tillgodohavande av pundvaluta allt större trots de allvarliga och enträgna strävanden, varom handelsministern talat, att söka åstadkomma en bättre tingens ordning.

Detta är oroande tecken, som kasta en skugga över vår egen återuppbyggnad, medan vi bringa kännbara offer för andra länder, vilkas insats vi hava all anledning att uppriktigt uppskatta och vara tacksamma för och vilka också kunna vara förtjänta av ekonomiskt tillmötesgående av olika slag som kompensation. Men man får ej glömma, att affärer böra baseras på ömsesidighet. När allt kommer omkring få nog ändå känslorna hänvisas till en begränsad uppgift, då det är fråga om att göra upp våra affärsmässiga mellanhavanden, vare sig det gäller grannländer eller andra länder.

I detta läge, när utlandet behöver våra varor och har svårt att lämna varor i utbyte, är det förklarligt att det är svårt att få till stånd tillfredsställande handelsavtal och att vi bliva utsatta för en hård press, när det gäller att sälja de varor, som utlandet behöver importera från oss. Man frågar sig, och jag för frågan vidare till handelsministern: ha vi utnyttjat alla de förutsättningar, vi till äventyrs ha att utöva press tillbaka? Gränsen för vårt folkushålls möjligheter till ensidiga prestationer måste dock snart vara nådd. Det kan icke fortsätta länge till på detta sätt. Under sådana förhållanden borde statsmakternas hela aktivitet inriktas på att öppna tillförseln utifrån till landet.

Med vad jag nu sagt har jag icke avsett att underskatta betydelsen av de synpunkter, herr Myrdal utvecklade. Jag är övertygad om att svårigheterna i vissa fall äro oöverstigliga och att de strävanden, som lagts ned i möjligaste mån varit ärliga och effektiva. Trots detta ligger den tankegången nära, om icke hela regeringens intresse borde inriktas på det, som för alla borde framstå såsom det mest angelägna, nämligen att söka öppna tillförseln till vårt land för de produkter som vårt näringsliv behöver. Annars kan ju befaras, att en allmän stagnation inträder med ty åtföljande standardsänkning och med den konsekvensen, som vår regering borde vara särskilt känslig för, att hela vår stort upplagda sociala försörjningsplan ginge i stöpet i brist på resurser.

Medan vi vänta på öppnandet av koltillförseln avpressas vårt land sina trävaror i större utsträckning än vad som i dagens läge är för vår egen hushållning nyttigt. Det är alldeles tydligt, att press utövats på oss i detta avseende. Hurdant är för närvarande trävarumarknadens läge? Tyvärr måste man konstatera, att samspelet mellan de olika statliga instanser, som övat inflytande på denna marknad, varit ganska bristfälligt. Jag tänker härvid på det organ, som sköter den sociala bostadsförsörjningen, på det organ, som sköter priskontrollen, och på det organ, som är ansvarigt för utrikeshandeln. Vi ha här ett område, som varit föremål för statlig planläggning. Resultatet kan icke betecknas såsom till alla delar gott. Även om man icke med fog kan säga, att den kris, som för närvarande råder på trävarumarknaden, beror på av staten vidtagna åtgärder, så kan man heller icke fritaga staten från ett visst ansvar. Bostadsbyggandet anpassas icke efter trävarutillgången, utan bedrives oberoende av materialtillgång med utgångspunkt från vad som ur social synpunkt är önskvärt. Den ökade bostadsproduktionen har medfört stegrad efterfrågan på trävaror, vilket tillsammans med att sågverken icke varit i stånd att tillgodose inomlandsbehovet bidragit till att pressa sönder normalprissystemet på trävarumarknaden. De höga exportpriserna ha från en annan sida övat en påfrestning på prissystemet. Vi ha fått bevittna, hur det flyter en

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

ström av trävaror relativt ohämmat ur landet. Exporten befordras av gynn-samma exportpriser och av den i Storbritannien rådande »trävaruhungern», som våra avtalsslutande organ tvingas att taga hänsyn till. Samtidigt råder en utpräglad brist på trävaror inom landet. Är det verkligen nödvändigt att åderlåta hela vår trävarumarknad — så att en fullständig kris uppstår och våra egna angelägna behov icke kunna tillgodoses i önskvärd utsträckning — för att erhålla ett så osäkert vederlag, som betalning i pundvaluta i dagens läge utgör? Om nu detta måste ske, äro alla möjligheter att utöva press för till-godoseende av vårt eget mest livsviktiga behov försökta och uttömda? Kunna de engelska kolgruvorna icke avstå något åt oss, kan då verkligen icke mera göras än som gjorts för att skaffa oss tillförsel av kol från Tyskland? Borde icke Storbritannien, mot erhållande av trävaror från oss, kunna förmås att visa så pass mycken förståelse för vårt läge, att åt oss avdelades viss kvanti-tet ruhrkol, när så kunnat ske både beträffande Norge och beträffande Dan-mark? Hur härmed förhåller sig har statsrådet Myrdal i sin redogörelse icke lämnat något meddelande om. Skulle icke vår statsledning kunna göra klart för England, att vi måste leva, och att det icke finns någon fysisk möjlig-het att upprätthålla vår produktion och vår export, om vi icke få till landet införa vad vårt näringsliv mest tränger till för närvarande. Vi måste ha kol!

Jag vill sluta detta anförande med en vädjan till herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet att icke förtröttas i sina strävanden att förhjälpa oss härtill. Jag vill till denna vädjan knyta förhoppningen, att de avtal, man står i begrepp att avsluta, och de åtgöranden, som handelsministern i slutet av sitt anförande annonserade, måtte fullföljas med anlitande av de handelspoli-tiska resurser, som stå oss till buds, och att de måtte föra oss ut ur dagens ohållbara läge.

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Myrdal**: Herr talman! Jag har begärt ordet för att avge en deklARATION i den viktiga fråga, som den siste ärade talaren, herr Olson i Göteborg, bragte på tal, nämligen frågan om vår export av trävaror under nästa år. Men jag kan icke neka mig att i förbigå-ende fånga upp den lilla värjstöt, han riktade emot min kritik av herr Wibergs anförande. Låt mig påpeka, att utgångspunkten är den, att herr Wiberg gjorde en sammanställning mellan vårt avtal med Polen och de förträffliga avtal, som man gör upp inom det enskilda näringslivet. Herr Olson hade icke behövt inskränka sig till Polen, utan han kunde ha talat även om våra avtal med andra länder. Även i fråga om våra avtal med andra länder ligger det så till, att dessa länder icke varit i tillfälle att fullfölja sina åtaganden på grund av att läget förbättrats långsammare än man väntat. Detta gäller bland annat om Frankrike och England. Jag var något sarkastisk, när jag tog upp den jäm-förelsen, därför att jag fann den vara i högsta grad haltande. Såvitt jag för-står var det herr Olsons mening att kritisera de handelsavtal, som regeringen sluter, när han framhöll, att om enskilda affärsmän gjorde upp dåliga avtal, finge förlusterna bäras av de stackars affärsmännen. Han talade om Justitia och menade, att det i värsta fall kunde bliva fråga om konkurs. Jag vill understryka, att denna jämförelse, som jag mycket väl kan tänka mig kommer att gå igen i den borgerliga pressen under åtskillig tid framåt, icke bara är haltande utan grundfalsk. I det läge, som Sverige och utlandet befinna sig i, är det nödvändigt att staten ingår avtal av en helt annan typ än de avtal, som ingås i det enskilda affärslivet. Statens avtal få ofta, som det sades i rege-ringsmeddelandet i den första debatten under höstriksdagen, så osäkert som lä-ge-t nu är, mera karaktären av planer, som man söker förverkliga, än av avtal i strikt mening. Vi *måste* ingå dylika avtal därför att det viktigaste intresset

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

för landet och — märk detta, herr Olson — för näringslivet det är att handelsvägarna öppnas. Avtalen äro riskabla, och vi måste lämna kredit, vilket kanske i en del fall kan medföra förlust. Avtalen ingås icke minst för att i någon mån främja vår export, som alldeles stagnerade, när kriget slutade. De ingås för att vi skola bliva i stånd att inför den nödställda världen göra anspråk på så stora importkvantiteter, som vi behöva för att hålla vårt näringsliv uppe och få exporten i gång. I sista hand ingås ju dessa avtal för att skydda oss själva, för att skydda näringslivet. Staten tar förlustrisken. Detta medför, som jag sade i mitt förra anförande, att det allmänna tager på sig mycket stora kostnader. Staten åtager sig dessa kostnader för att kunna hålla näringslivet uppe och för att få i gång exporten. Det är då litet hårt, att regeringen, som är beredd ingå sådana avtal och föreslå, att riksdagen låter det svenska folket bära dessa risker och vidkännas dessa kostnader för att hålla i gång näringslivet, skall utsättas för kritik från det håll herrar Wiberg och Olson representera med anledning av att dylika avtal ingåtts. Det är hårt att behöva sitta på regeringsbänken och höra dessa avtal kritiseras och utmålas som så dåliga, att om enskilda hade ingått lika dåliga avtal, så skulle de riskeerat att ådraga sig förluster, som måhända rent av lett till konkurs.

Herr Olson kom därefter in på trävaruproblemet, men han hade dessförinnan en allmän inledning, som jag gärna vill taga upp till kritik. Han pekade på att vi här i landet alltjämt lida brist på många viktiga varor och särskilt på kol. Han framhöll, att vi varit tvungna ge relativt stora exportkrediter till utlandet. Han ställde den frågan: ha de, som äro ansvariga för vår handelspolitik, utnyttjat alla de förutsättningar, som vi ha till att pressa utlandet att leverera varor och andra nyttigheter till oss? Han frågade: ha vi icke givit för stora krediter? Ha vi icke satt i gång en alltför stor export? Få vi icke för liten import? Låt mig svara på dessa allmänna frågor: vid ingåendet av en kategori handelsavtal, som berört en stor del av vår utrikeshandel, ha vi under det sistförflutna året icke utnyttjat våra möjligheter att till det yttersta pressa våra motparter. Vi ha gjort detta med det svenska folkets fulla vetskap och, som jag tror, med dess livliga gillande. Detta gäller om vad vi gjort på kreditvägen eller på andra vägar för att skaffa hjälp till återuppbyggnadsarbetet i Norge och Danmark. Sådan hjälp har även lämnats till Finland, sedan detta land slitit sig loss från alliansen med Tyskland och upphört att deltaga i kriget. Detsamma gäller beträffande hjälpen till Holland, vilket land under tiden närmast efter befrielsen led under fasansfulla förhållanden. Vi lämnade också Holland hjälp genom att bevilja en återuppbyggnadskredit. Vid ingående av avtal av det slag, som jag senast åsyftade, ha vi, herr Olson, icke pressat våra motparter så mycket som vi skulle kunnat göra. Vi ha underlåtit att pressa våra motparter, därför att vi liksom det svenska folket ansett — jag tror, att herr Olson själv, om han tänker närmare på saken, kommer till samma åsikt — att vi icke borde i föreliggande situation pressa våra motparter. Allteftersom förhållandena normaliseras, komma vi, som jag sökt framhålla, mer och mer i det läget, att vi kunna föra över våra relationer med de nordiska länderna, dessa länder som stå oss närmast, på en kommersiell bas. Det är icke bara vår utan även våra grannländers önskan, att våra ekonomiska och finansiella förhållanden skola komma över på en kommersiell linje.

Regeringen utnyttjar mer och mer alla möjligheter att skaffa landet erforderliga varor, framför allt kol. Vi granska mycket noga och söka pressa ned de kreditanspråk, som ställas på vårt land. Det är en ömtålig sak att säga det, så att det förstås rätt, men jag måste betona, att det finns en gräns, över vilken det icke skulle vara smakligt och icke heller i längden skulle vara klokt av Sverige att försöka pressa andra länder och ockra på dem. Vi få dock icke

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

glömma bort, att Sverige är ett land, som skonats av kriget, medan det i den större delen av den övriga världen råder sådan nöd, att de flesta svenskar och måhända icke ens alla ledamöter i denna kammare kunna göra sig en fullt klar föreställning därom. Det gäller här att draga upp en förnuftig gräns för hur hårt man skall pressa en handelspolitisk motpart och att icke alltid insistera på sina krav till det yttersta. Jag tror, att klokheten själv gör det nödvändigt att draga en gräns, ty dessa länder skulle icke vara villiga sluta avtal med oss, om de icke hade en känsla av att vi ha hjärta för den väsentliga skillnad, som råder mellan det svenska folkets och andra folks försörjningsläge. Framför allt är jag övertygad om att det i tidens längd skulle vara ytterligt skadligt för den svenska nationen om vi följde en snålare linje än den vi hittills ha följt.

Beträffande trävaruexportproblemet vill jag från början säga, att det är klart, att här en förskjutning i den svenska regeringens motivbildning skett. Man tänkte sig i januari i år — om jag här får försöka förstå och försvara min företrädarens och samlingsregeringens planer — att trävaruexporten skulle bli mycket omfattande. Man trodde detta därför att våra lager voro stora och därför att man ansåg sig ha viktiga skäl att exportera. Eftersom nöden i världen var så stor som den var. Sedermera blev ju, som vi veta, vintern svår. Vi ha varit tvungna att knappa in något på trävaruexporten under detta år. Emellertid skulle jag här, om jag får vara polemisk, vilja säga till herr Olson, att det måhända skulle vara stimulerande för eftertanken, om han ville läsa vad man skrev i hans partis press på sensommaren och hösten 1944, alltså för ett år sedan, eller vad man skrev ännu så sent som på våren, då man kritiserade regeringen för att den ansträngde sig att söka hålla tillbaka försäljningen av trävaror på utlandet. Jag tror sannerligen, att om icke herr Olson så åtminstone större delen av hans meningsfränder, åtminstone de, som icke sutto i regeringen och voro bättre informerade, ha föga anledning att just nu vara efterkloka.

Nu stå vi inför en sådan situation, att vår lagerställning i fråga om trävaror är en helt annan och sämre än för ett år sedan. Jag skall icke i dag gå in på våra beräkningar. Jag kommer måhända senare att få anledning att tala om dem här i kammaren. Jag kan emellertid nämna, att dessa beräkningar visat, att vi nästa år icke på långa vägar kunna exportera så mycket trävaror som i år. Och vi veta en annan sak. Vi veta, som jag slutade mitt senaste anförande med att framhålla, att den kvantitet trävaror, som vi kunna ställa till världens förfogande, kommer så att säga rent tekniskt att vara beroende av hur stor vår kolinförsel blir. Det är därför alldeles riktigt och självklart att vi till utlandet, som nu vänder sig till oss och vill ha förhandslöfte om trävaruleveranser nästa år, måste svara, att det är nödvändigt att vi få kol, och att de kvantiteter trävaror vi kunna exportera totalt och till särskilda länder komma att vara beroende av i vad mån man kan ställa kol till vårt förfogande. Därmed utöva vi icke en girig press på utlandet därför att vi ha en vara som är värdefull för utlandet, utan vi bygga helt enkelt på ett tekniskt förhållande: kunna vi få mera kol *kunna* vi också exportera mera trävaror, eftersom det till stor del är bristen på kol som hindrar oss från att producera tillräckligt mycket trävaror att exportera till den nödlidande värld, som behöver våra trävaror.

Det är den uppläggningsen som vi måste göra. Det är uppenbart, att inför de importanspråk från andra länder, som nu ställas på den svenska trävaruindustrien, måste vi från början ransonera vår trävaruexport. Måhända är det då ärligast och riktigast att göra denna ransonering så att säga öppet, vilket för det första betyder att förhandla med alla våra avnämare på en gång och för det andra att göra klart i alla riktningar, att kunna ni skaffa oss kol betyder detta en möjlighet, som annars icke existerar för oss, att öka vår trävaruförsäljning. I det hänseendet tror jag att jag givit ett besked till herr Olson i Göte-

Kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

borg, som fullt tillfredsställer honom och som överensstämmer med hans egen inställning till problemet.

Herr Olson i Göteborg: Herr talman! Jag nödgas vända mig mot att den reaktion, som jag gav uttryck åt beträffande ett uttalande, som herr statsrådet själv benämnde en sarkasm, återföres till att utgöra en sammanfattning av min inställning till diskussionen i dag. Jag reagerade just av den anledningen, att jag ansåg, att det av statsrådet fällda uttalandet var det i dag avhandlade ärendet ovidkommande. Vilken betydelse de statliga åtgörandena, både när det gäller vår utrikeshandel och i många andra avseenden, ha och hur nödvändigt det är, icke bara under de tider vi nu genomleva utan även under normala tider, att staten genom sina organ håller sin skyddande hand över näringsverksamheten, var så ske kan, är väl ett förhållande, varom jag icke behöver upplysas.

Beträffande de åtgärder, som jag här särskilt pekat på, nämligen möjligheterna att med hänvisning till Storbritanniens trävaruhunger öva en ökad press för att få vår försörjning av kol bättre tillgodosedd, vill jag understryka, att det icke varit min tanke att, som statsrådet tolkat det, så skulle ske på bekostnad av Norges och Danmarks intressen, ehuru jag nämnt dessa länder i sammanhanget. Jag hade föreställt mig, att de svenska åtgärderna icke skulle behöva utlösa svaret antingen — eller utan resultera i att både vi och våra grannländer skulle få en anpart av ruhrkolen.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölles.

§ 10.

Föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 264, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1945/46, i vad propositionen avser justitiedepartementets verksamhetsområde.

Punkterna 2 och 5.

Lades till handlingarna.

Övriga punkter.

Vad utskottet hemställt bifölles.

§ 11.

Föredrogs vart efter annat statsutskottets utlåtanden:

nr 267, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1945/46, i vad propositionen avser socialdepartementets verksamhetsområde; och

nr 269, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1945/46, i vad propositionen avser finansdepartementets verksamhetsområde.

Kammaren biföll vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

§ 12.

Föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 272, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1945/46, i vad propositionen avser folkhushållningsdepartementets verksamhetsområde, jämte i ämnet väckt motion.

Punkten 1.

Utskottets hemställan bifölls.

*Åtgärder för
utökning av
vinterproduk-
tionen av
tegel.*

Punkten 2, angående åtgärder för utökning av vinterproduktionen av tegel.

Efter föredragning av utskottets hemställan yttrade:

Herr Vigelsbo: Herr talman! Jag har i denna fråga väckt en motion, nr 647, med anledning av förslaget att på rilläggsstat lämna bidrag med 400 000 kronor till byggnadslånebyråns förfogande för tilldelning till tegelbruken för vinterproduktion av tak- och murtegel. Det har nämligen visat sig, att tillgången på dräneringsrör under de senaste åren, och speciellt det senaste, varit mycket begränsad. Vi vilja ingalunda i det här fallet gå in för en rörproduktion, som skulle inkräkta på byggnadsmaterialproduktionen, utan vi ha i motionen främst velat rikta regeringens uppmärksamhet på den brist som föreligger beträffande dräneringsrör.

Statsutskottet har efter hörande av lantbruksstyrelsen, industrikommissionen, bränslekommissionen och priskontrollnämnden i sitt utlåtande ställt sig välvilligt till den av oss framförda motionen. Vi be att få tacka för den välvilliga behandling, som motionen rönt, och uttala den förhoppningen, att regeringen tar uppmaningen från utskottets sida under allvarligt övervägande för att en förbättring av tillgångarna på dräneringsrör skall komma till stånd. Under hand har för övrigt folkhushållningsministern meddelat, att han redan haft vänligheten undersöka möjligheterna för åstadkommande av förbättringar. Enligt lantbruksstyrelsens statistik behövas emellertid för år 1946 omkring 50 miljoner och för år 1947 56 miljoner dräneringsrör. Dessutom föreligger brist i leveranserna för innevarande år med ej mindre än 10 miljoner dräneringsrör. Om jag icke är fel underrättad finnas betydande rekvisitioner för 1943, som ännu icke kunnat effektueras. Följaktligen måste man utgå ifrån att bristen på dräneringsrör är ganska omfattande.

Jag har, herr talman, i detta sammanhang endast velat till riksdagens protokoll uttala den förhoppningen, att regeringen med ledning av de direktiv statsutskottet lämnat gör vad som överhuvud taget är möjligt för att råda bot på dessa missförhållanden.

Vidare anfördes ej. Vad utskottet hemställt bifölls.

§ 13.

Föredrogos vart efter annat andra lagutskottets utlåtanden:

nr 82, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 19 juni 1942 (nr 430) om kontroll av upplåtelse och överlåtelse av bostadsrätt m. m.; och

nr 83, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förordning om ändrad lydelse av 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561).

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

§ 14.

Interpellation. Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Herr **Bergvall**, som anförde: Herr talman! Inrättandet av arbetsdomstolen år 1928 föregicks av en ingående principdiskussion om förutsättningarna för de olika sociala gruppernas representation i domstolen. Som en ganska bestämd uppfattning angavs, att en grupp för att beredas representation skulle »vara av så-

Interpellation. (Forts.)

dan omfattning och betydelse samt hava sådana särpräglade villkor, att dess inställning icke lämpligen kan företrädas av representanter för någon mer eller mindre närstående grupp eller klass». Dithörande personer borde också »redan ha skapat en organisation av sådan storlek och auktoritet, att denna lämpligen kan anförtros uppdraget att föreslå eller utse representanter». Vid flera tillfällen ha med utgångspunkt från dessa villkor de privatanställda tjänstemännens rätt att vara representerade i arbetsdomstolen diskuterats. Genom 1936 års lag om förenings- och förhandlingsrätt blev det fullt klart, att de privatanställda tjänstemännens levnadsvillkor voro så särpräglade, att objektiva förutsättningar för tjänstemännens representation i domstolen otvivelaktigt vore för handen. Denna uppfattning uttalades också av lagrådet vid behandling av lagen om förenings- och förhandlingsrätt.

Redan under 1930-talet hade tjänstemännens fackliga organisation nått den stadga, som kunde anses behövligen för att utse representanter i domstolen. Med hänsyn härtill motionerade jag tillsammans med några andra ledamöter av denna kammare vid 1938 års riksdag om utredning angående lämpligheten av att bereda de privatanställda representation i arbetsdomstolen och sättet härför. I motionen påpekades därjämte att undersökningen borde gälla även försäkringsrådet och arbetsrådet. Riksdagen hemställde i enlighet med motionen att Kungl. Maj:t skulle låta verkställa en översyn av bestämmelserna rörande de ifrågakvarande organens sammansättning samt att för riksdagen framlägga de förslag, som kunde framkomma.

Ehuru allt större anledning att utreda denna fråga förelåg år efter år, igångsattes under de närmast följande åren ingen utredning. Först sedan riksdagen år 1943 än en gång hos Kungl. Maj:t upprepat sin tidigare hemställan, uppdrogs åt en särskild sakkunnig att företaga den äskade utredningen. Något resultat av densamma har dock ännu icke varslats.

Då ej mindre än sju år förflutit sedan riksdagen först uttalade sin önskan att få frågan utredd är det sålunda förklarligt, om man med någon otålighet avvaktar arbetets slutförande. Tjänstemännens organisationer ha vuxit sig allt starkare och representera nu en betydande del av samtliga tjänstemän i landet. Genom tillkomsten av Tjänstemännens centralorganisation har den centrala ledningen vunnit ytterligare styrka. En rad kollektivavtal för tjänstemän ha slutits inom nya grenar av näringslivet. På senare tid har också arbetstidslagstiftningens område väsentligt utvidgats och omspänner nu stora personalgrupper, som tillhöra tjänstemannaorganisationerna. Ej minst av dessa skäl reser sig kravet på tjänstemännens representation i de tre nämnda organen allt starkare.

Med hänvisning till det anförda får jag vördsamt hemställa om andra kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för socialdepartementet få framställa följande fråga:

Är statsrådet i tillfälle att meddela hur långt den av riksdagen begärda utredningen i berörda hänseende framskridit och när den kan väntas bli slutförd?

Denna anhållan bordlades.

§ 15.

Anmälades och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 565, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.

§ 16.

Justerades protokollsutdrag.

§ 17.

Avlämnades följande motioner, nämligen:

i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 381, angående åtgärder för ökad utbildning av tandläkare m. m. motionen nr 691 av herr *Stazäng m. fl.*; samt

i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 382, med förslag till utbyggnad och omläggning av uppbördsorganisationen motionerna:

nr 692 av herr *Andersson* i Mölndal *m. fl.*;

nr 693 av herr *Rylander*;

nr 694 av herr *Rylander m. fl.*;

nr 695 av herr *Ryberg*;

nr 696 av herrar *Lindahl* och *Petterson* i Degerfors; och

nr 697 av herr *Jönsson* i Rosshol *m. fl.*

Dessa motioner bordlades.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 5.20 em.

In fidem
Sune Norrman.