

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1945.

Första kammaren.

Nr 37.

Onsdagen den 28 november.

Kammaren sammanträdde kl. 11 förmiddagen.

Herr statsrådet *Wigforss* 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.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet den av herrar *Gabrielsson* och *Bäckström* väckta motionen, nr 444, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående åtgärder för ökad utbildning av tandläkare m. m.

Föredrogs och hänvisades till bevillningsutskottet den av herr *Wehtje* m. fl. väckta motionen, nr 445, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av punkt 1 av anvisningarna till 41 § kommunal-skattelagen den 28 september 1928 (nr 370).

Föredrogs ånyo 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. *Ang. höjning av automobils-katten m. m.*

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 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 brännolja; 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.

I det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt voro mom. a) — c) i nämnda paragraf så lydande:

Första kammarens protokoll 1945. Nr 37.

*Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)**(Gällande lydelse:)*

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 tjugo kronor;

b) för motorcykel med bivagn med trettio kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med femtio kronor dels ock fjorton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med femtio kronor dels ock aderton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram; samt

för omnibus dels grundavgift med femtio kronor dels ock sexton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram.

(Föreslagen lydelse:)

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 tjuguaåtta kronor;

b) för motorcykel med bivagn med fyrtiotvå kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med sjuttio kronor dels ock tjugukronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med sjuttio kronor dels ock tjugufem kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram; samt

för omnibus dels grundavgift med sjuttio kronor dels ock tjugutvå kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram.

Till utskottets behandling hade överlämnats följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

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

2) de likalydande motionerna I: 418 av herr *Gunnar Andersson* och II: 637 av herr *Birke* m. fl.;

3) de likalydande motionerna I: 419 av herrar *Lindblom* och *Sundelin* samt II: 639 av herr *Kristensson* m. fl.;

4) motionen II: 638 av herr *Gustafsson* i Lekåsa m. fl., vari 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 automobilskatt måtte besluta, att nämnda paragraf punkt a) skulle erhålla följande lydelse: »för motorcykel utan bivagn med femton kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med tjuguaåtta kronor»; samt

5) motionen II: 640 av herr *Johanson* i Norrköping m. fl.

Utskottet hade i det nu föreliggande betänkandet på anförda skäl hemställt, 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:

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

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

1) av herrar *Näsgård*, *Hammarlund*, *Orgård* och *Vigelsbo*, som beträffande ifrågasatt skattelättnad för gengasdrivna motorfordon på återopade grunder 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 fogades 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.

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

Angående sättet för betänkandets föredragning yttrade

Herr **Bärg, Johan**: 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, varefter 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.

Härtill lämnade kammaren sitt bifall.

Punkten A 1.

Det av utskottet tillstyrkta förordningsförslaget.

5 § mom. a).

Herr **Näsgård**: Herr talman! Jag ber att på denna punkt få i anslutning till den av mig jämte herr *Vigelsbo* avgivna reservationen yrka bifall till motion II: 638. Den innebär, att skatten för lättviktsmotoreyklar bibehålles vid nuvarande 15 kronor mot i propositionen föreslagna 21 kronor.

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

Jag vet mycket väl, att lättviktsmotorcyklarna inte äro så populära överallt. Det torde bero därpå, att åtskilliga unga pojkar öva sin körskicklighet på dessa cyklar. Men vi få väl ändå medge, att 90 procent av dessa cyklar användas av arbetare, som behöva färdas till och från arbetsplatserna. Ur den synpunkten anser jag det mindre tilltalande att höja skatten och det är därför jag yrkar bifall till nyssnämnda motion.

Herr **Bärg, Johan**: Herr talman! Jag ber att få kort och gott yrka bifall till utskottets hemställan.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjordes enligt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på godkännande av det nu föredragna momentet samt vidare på momentets godkännande med den lydelse, som förordats i motionen II: 638; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

5 § mom. b)—e).

Godkändes.

Såsom förut anförts hade i den av herr *Näsgård* m. fl. vid betänkandet avgivna reservationen föreslagits, att till ifrågavarande förordningsförslag 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.

Härom anförde nu

Herr **Näsgård**: Herr talman! Gengasen är säkert ganska impopulär nu, fastän den tjänat vårt land troget under fem kritiska år. Alla längta naturligtvis efter att få montera av aggregaten och börja köra med bensin liksom före kriget, och det vore med säkerhet en hopplös uppgift att försöka propagera för ett mera allmänt bibehållande av gengasen, även om det t. ex. ur beredskapsynpunkt kunde vara önskvärt, att den funnes kvar i ganska betydande utsträckning. Det är emellertid *en* sak, att man varken kan eller bör motverka en återgång till fredsmässiga förhållanden, när det gäller drivmedlen, en *annan* sak, att man inte genom beskattningens ordnande bör direkt försvåra gengasens fortsatta användning i den utsträckning bilägarna själva ur olika synpunkter kunna finna lämplig och önskvärd. Jag vill erinra om att propositionens förslag till fordonsskatt innebär en skärpning med omkring 40 % av den förutvarande beskattningen. När det gäller gengasfordon, blir skatten ännu drygare, därför att även aggregaten inräknas i vikten. Och det är att märka, att före kriget, från 1932 och fram till 1941, voro gengasfordonen endast beskattade hälften så högt som andra bilar. Jag skulle tro, att åtskilliga enskilda bilägare skulle kunna vara sinnade att behålla aggregaten för framtiden, åtminstone under några år, i fall en skattelättnad, motsvarande den, som gällde före kriget, nu infördes.

I propositionen ställes i utsikt och utskottet stryker under det, att en utredning skall ske om beskattningen av bilar, som inte drivas med bensin o. s. v. Det är väl ändå en bakvänd ordning att först besluta skattesatser, som praktiskt taget måste göra slut på gengasdriften, och sedan börja utreda, i vilken utsträckning den kan bära bibehållas. Vi ha i reservationen inte uttalat någon mening om hur det kan bli i framtiden, men vi ha ansett, att skattelindringen bör medgivas nu i avvaktan på resultatet av utredningen.

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

Före kriget offrade staten åtskilliga hundratusental kronor, kanske miljoner till och med, på att underlätta arbetet med utexperimenterande av användbara former för gengasdriften. Enskilda personer offrade också betydande summor och lade ned stor energi på att lösa det svåra problemet. Det lyckades, och tack vare dessa samfälliga ansträngningar kunde vårt land på kort tid göra sig oberoende av bensinimporten, när avspärningen kom 1940. Vad staten nu skulle behöva offra i form av minskade skatteintäkter, för att en del av gengasbilarna skulle kunna bibehållas, är omöjligt att beräkna, men man kan på goda grunder anta, att det skulle bli jämförelsevis litet.

Jag vill också framhålla, att det inte bara ur beredskapssynpunkt är ett intresse att inte helt slå ihjäl gengasdriften. För skogsskötseln skulle det inte vara utan betydelse, om efterfrågan på gengasbränsle helt skulle upphöra, så snart bensinen släpps fri.

Herr talman! Jag vill med dessa ord motivera mitt yrkande om bifall till den av mig jämte tre utskottskamrater avgivna reservationen, som innebär ett tillägg till förordningen, av det innehållet, att motorfordon, som drivs med generatorgas, framställd av inhemskt fast bränsle, skola slippa undan med hälften av den vanliga fordonsskatten.

Herr **Heiding**: Herr talman! Tillsammans med några andra riksdagsledamöter har jag väckt en motion i denna kammare om skattelättnad för gengasdrivna motorfordon. Jag anser, att man liksom före kriget borde ha en lägre skatt på dessa för att i någon mån uppmuntra till användning av inhemskt bränsle. Jag förstår inte, att man redan nu har så lätt att glömma, att vi haft stor nytta av de gengasdrivna fordonen under kriget. Man vill nu helt och hållet slopa dem. Det har ju varit av oerhört stor betydelse, kan man säga, att vi ha kunnat använda gengasdrivna fordon. Det har varit en beredskapsåtgärd, och jag anser, att det bör vara lämpligt att ha denna beredskap kvar även i fortsättningen.

Vad som kan tillverkas inom landet bör man väl också kunna använda. Jag vill därmed inte ha sagt annat än att det är lämpligt, att vi importera en stor del av vårt bilbränsle i form av bensin till personbilarna. Dessa äro ju mera lämpade för bensin- än för gengasdrift, det tror jag var och en kan inse. Det har ju många gånger visat sig vara besvärligt att använda gengas till dessa bilar, men det har i alla fall varit bra, att vi ha haft den att tillgå. Men nog skulle man väl kunna fortsätta att använda gengasen för lastbilar, åtminstone till en del. Jag är förvissad om att många lastbilägare i fortsättningen skulle använda detta drivmedel, om de finge den lättnad i fordonsskatten, som vi här ha förordat. Att nu skrota ned alla gengasaggregat och alla kolugnar, som finnas i landet, skulle väl vara galet. Jag kan inte förstå annat än att det vore en ren missshushållning att gå den vägen. Nog har man väl möjlighet att i viss utsträckning bibehålla dessa. Det är ju även till mycket stor betydelse för skogsskötseln här i landet. Visserligen anses det nu, att vi ha gallrat våra skogar i tillräckligt stor utsträckning och att man inte på flera år behöver utföra gallringar, men skogen växer ju för varje dag och för varje år; det blir alltid gallringsvirke, och detta bör man ta vara på så mycket som möjligt. Det är ju en stor vinst, om vi kunna ta vara på sådant klenvirke och tillverka kol och ved av det till våra gengasaggregat. Vi böra tänka på skogsskötseln, när vi avgöra detta ärende, ty det har mycket stor betydelse, om vi kunna vinna avsättning för detta virke. Skola vi alldeles slopa gengasdriften nu när kriget är slut, blir det säkerligen svårt att få avsättning för en hel del virke av klenare slag.

Detta förslag tycks vara ett förbud till vad som komma skall. Det synes

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

vara meningen, att man nu skall helt och hållet slopa vissa slags tillverkningar inom landet och i stället använda importerade produkter. Jag anser, att det är egendomligt, att utskottet har gått in på den här föreslagna vägen.

Nu säger utskottet, att det skall bli en utredning, och denna kommer kanske med uppslag för framtiden. Utskottet säger dessutom, att det vill starkt understryka, att den i propositionen föreslagna avvägningen av skattesatserna allenast har en provisorisk karaktär, och längre fram säges, att det skall bli en utredning även på andra områden av motortrafiken. Men om man nu går in för en utredning, varför skall man då slå ihjäl gengastrafiken och tro, att man sedan skall få den tillbaka? När varje lastbilägare har upphört att använda gengas och har monterat av aggregatet, är det nog svårare att få honom att sätta på aggregatet igen och åter använda gengas. Bevillningsutskottet kan vara säkert på att så blir förhållandet.

Det är ju tydligt, att utskottet har iakttagit den stora bensinimporten på sista tiden och ansett, att man inte behöver vara rädd för att vi skulle få otillräckligt med drivmedel, men jag anser, att utskottet med anledning av vad jag har anfört borde ha tagit denna sak under mera allvarligt övervägande. Man borde inte ha gått förbi detta så lätt, i all synnerhet som vi före kriget hade en lindrigare skatt för gengasdrivna fordon. Hade utskottet beaktat detta något mera, kunde utskottet inte gärna ha gått förbi frågan, utan i stället gått med på den motion, som jag har väckt i denna kammare.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till den reservation, som är avgiven av herr Näsgård m. fl.

Herr Domö: Herr talman! Jag vill i stort sett instämma i vad herrar Näsgård och Heiding ha sagt i frågan om skattelättnad för gengasdrivna fordon. Jag tror, att man begär en oförsiktighet genom att inte redan nu ta upp till allvarlig prövning frågan om skattelättnad för fordon, som drivas med gengas. Såvitt jag förstår, är det bl. a. ur beredskapssynpunkt synnerligen angeläget att ha en viss fordonspark, som kan drivas med ved- eller kolgas, och om man nu »slår ihjäl» den fordonsparken — vilket antagligen blir följderna, då det just nu kommer ett mera behändigt bränsle i marknaden — så är det mycket svårt att sedan få igen den.

Utskottet säger, att det förutsätter, att frågan skall utredas vid den omprövning, som kommer att ske, men då är det för sent, och därför beklagar jag mycket, att man inte har gått den väg, som nämnda herrar förordat.

Jag skulle i anledning av den linje, som utskottet har valt såväl i denna punkt som när det gäller skatteavvägningen i allmänhet, vilja säga, att det skulle vara mycket lyckligt, om det provisorium, som man nu har stannat för, inte fick vara för länge. Det är dock tyvärr fara värt, att så sker; man skall först avvakta erfarenheten och sedan utreda, och det tar antagligen rätt många år.

Den avvägning, som här har skett mellan fordonbeskattning och bensinbeskattning — jag berör därvid en punkt, som i viss mån tangerar ett redan träffat avgörande men som också hör till den nu behandlade frågan — är enligt min mening ganska olycklig ur olika synpunkter, som jag inte nu skall gå in på, enär jag av en viss anledning försummade att yttra mig i den föregående debatten. Men när det såväl på den ena som på den andra punkten föreligger ett provisorium, som enligt min mening innebär en dålig lösning, då är det angeläget, att den omprövning, som skall ske, kommer att äga rum fortast möjligt. Det var särskilt för att understryka detta, som jag här tog till orda.

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

Herr Bärq, Johan: Herr talman! De föregående ärade talarna här ha starkt betonat betydelsen av att man bibehåller någon del av gengasdriften i fortsättningen för att ha den som beredskap. Jag föreställer mig, att de ärade talarna därmed menade, att en vacker dag komma vi kanske att stå inför sådan oro i världen igen, att det är nödvändigt, att man icke slopar de surrogat i detta avseende, som ha gjort så stor nytta under krigstiden. Det kan naturligtvis ligga någonting i detta. Jag skulle dock vilja hoppas, att det fredstillstånd, som i all sin bräcklighet nu har inträtt, inte kommer att förbytas i ett nytt krigstillstånd så hastigt, att vi för den sakens skull behöva hålla oss beredda på detta område. Det kan naturligtvis bli andra rubbningar i tillförseln av brännolja än genom ett nytt krig, och det är måhända denna tanke, som i stor utsträckning har föresvävat, när man talat om bibehållande av gengasen som en beredskap.

Även en annan sak har betonats här, nämligen den stora betydelse, som gengasdriften har haft under de gångna krigsåren. Ingen underskattar den, och vi ha haft många surrogat under kriget, som ha gjort oss ofantligt stor nytta, men att bara för den tjänst, de ha gjort under den tiden, behålla dem, när man kan undvara dem, föreställer jag mig knappast någon vill förorda.

Det är således, så vitt jag förstår, för dess framtida nytta i fredssamhället som man skulle vilja behålla gengasen. Det kan hända, att det på vissa håll, särskilt bland lantbrukarna, som kunna åstadkomma eget bränsle utan alltför stora besvärligheter, kan vara fördelaktigt att ha gengasen kvar, men jag är mycket tveksam inför tanken att genom en sådan här eftergift i beskattningen ge en särskild subvention så att säga åt gengasdriften.

Vad beredskapssynpunkten beträffar, skulle jag vilja anta, att även med den skattelättnad, som här föreslås, komme det bilbestånd, som i fortsättningen förses med gengasaggregat, att bli så pass litet, att det inte får någon särskild betydelse ur beredskapssynpunkt. Vi ha under överläggningarna i bevillningsutskottet i detta ärende sannerligen inte farit hafsigt eller hastigt fram. Vi ha haft ingående överläggningar med representanter för de olika sammanslutningarna inom samfärdseln, och lastbilstrafikanterna ha förklarat, att gengasen säkerligen icke kommer att spela någon roll, om annat bränsle finnes till någorlunda hyggliga priser. Endast i enstaka fall på landsbygden för skogsägare, som själva lätt kunna skaffa sig bilbränsle, skulle gengasen kunna spela någon nämnvärd roll.

Jag kan inte förstå den stora missbelåtenhet, som här kommer till uttryck mot utskottets uttalande i denna fråga. Man säger, att det är bakvänt att nu uraklåta att vidtaga sådana åtgärder, att man räddar ett större bestånd av gengasdrivna fordon genom att icke gå med på den här föreslagna skattelindringen. Utskottet har ansett, att den allmänna prövningen av skälen för och emot bör ske i samband med omprövningen överhuvud taget av bilskatterna. Är det då inte olämpligt att i förväg göra ett undantag i detta fall i stället för att låta denna fråga ingå i den allmänna prövningen? Ställ skälen emot varandra i den allmänna prövning, som skall ske och om vilken utskottet säger, att den bör företas så snart som det rimligen kan ske! Mig förefaller det helt logiskt att göra så. Men motionärerna vilja, att man skall bryta ut detta och vidta en reform här samt sedan pröva frågan i allmänhet.

Jag tror, att de skäl, som äro anförda såväl i propositionen som i utskottets betänkande, äro så pass starka, att kammaren utan betänkligheter kan bifalla utskottets hemställan. Det är ju ett provisorium, som nu beslutas, och då bör man inte göra några ändringar, utan låta dem anstå, till dess den mera genomgående och mera noggrant avvägda omprövningen sker. Utskottet säger sig förutsätta, att vid denna omprövning även det spörsmål, som vi nu behandla,

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

kommer att ägnas uppmärksamhet och att det behov, som förefinns av ett bibehållande av gengasdriften åtminstone i mindre utsträckning, liksom även de vådor ur hälsosynpunkt, som därav kunna föranledas, därvid böra beaktas. Det sista har utskottet skrivit, därför att förra gången vi hade frågan om bilskatten uppe var hela riksdagen ense om att uttala, att vi, så fort ske kan, skola lämna gengasdriften. Det fanns ingen opposition mot det uttalandet då, vare sig i utskottet eller i kamrarna. Det ansågs då, att gengasdriften medförde sådan hälsofara, att man så snart omständigheterna det medgäve borde söka komma ifrån den. Nu skulle i stället undantag göras i beskattningsavseende för att främja användandet av ett bränsle, som riksdagen för mycket kort tid sedan var aldeles överens om att vi skola akta oss för. Ingenting hindrar ju, att riksdagen kan kasta om, ifall skäl därtill föreligger, men jag kan inte föreställa mig, att gengasen är mera ofarlig i dag än vad den var för några månader sedan. Det förklarades också särskilt av representanter för lastbilstrafiken vid utskottets behandling av nu förevarande fråga, att någon större omfattning skulle inte ens med en skattelindring gengasen få för deras vidkommande, bland annat därför att man säkerligen på grund av hälsofaran komme att få betala högre lön åt chaufförer på gengasbilar än åt chaufförer på bensinbilar.

Det kan således inte här gälla annat än ett mindretal fordon, och jag föreställer mig, att är intresset för bibehållande av gengasdriften så stort som påstås, så att till och med skogsskötseln skulle vara i väsentlig grad beroende av att man har den kvar, då kommer väl inte skattesatsen att avskräcka.

Herr talman! Jag hemställer om bifall till utskottets hemställan.

Herr Domö: Herr talman! De skäl, som bevillningsutskottets ärade ordförande anført här, när han talat emot sänkt fordonsskatt för gengasdrivna fordon i förhållande till vad som nu avses, ha givetvis visst fog, men om man säger att den lilla gengasbilpark, som kan behållas vid sänkt skatt, inte spelar någon roll, och vidare säger, att vi tidigare ha velat komma ifrån gengasdrivna fordon, så spelar en lägre skatt för gengasfordonen väl också en mycket ringa roll för den inkomst staten får av fordonsbeskattningen. Är det fråga om ett ringa antal gengasfordon, kan saken väl inte ha någon avgörande betydelse för de inkomster, som man via fordonsskatten tar in till vägunderhållet. Och det uttalande, som gjorts tidigare, att man så snart som möjligt borde komma ifrån gengasdriften, måste ju gälla bildriften i allmänhet och inte de speciella linjer eller enstaka gengasdrivna fordon, som man vill ha kvar för att om möjligt utveckla metoden att driva bilar med gengas. Det spelar, såvitt jag förstår, även en ganska stor roll, om man endast i mindre utsträckning uppehåller gengasdriften, därför att då kan man undan för undan utveckla metoderna. Vilken utveckling har det inte varit under kriget på detta område! Från att vara i vissa avseenden rätt farliga, ytterst obekväma och driftsosäkra ha sedermera gengasdrivna fordon utvecklats i fråga om bekvämlighet och driftsäkerhet och kunnat uppehålla vår trafik på ett utmärkt sätt. Nog har man att emotse ytterligare utveckling på detta område. Beträffande hälsofaran har man ju nu kommit fram till anordningar som eliminera de stora riskerna, och det är att räkna med att man även härvidlag skall komma åtskilligt längre.

Jag tror att det skulle varit lyckligast, om man hade bibehållit fordonsskatten vid ungefär dess förutvarande höjd. Nu har man — enligt min mening felaktigt — höjt denna skatt. Man skulle i stället kunna få in de pengar, som man behöver, genom ytterligare någon höjning av bensinskatten. Lika väl som exempelvis en lantbrukare eller annan företagare, som blott utnyttjar sin bil i mindre intensiv drift, vill ha kvar ett gengasdrivet fordon, om han kan räkna med en någorlunda låg fordonsbeskattning, hade man kommit att bibehålla andra

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

fordon längre än som blir fallet, om man har en högre sådan beskattning. Nationalekonomiskt sett är såväl utrangeringen av gengasdrivna fordon som den höjda fordonsbeskattningen enligt min mening någonting ganska oklokt. Den höjda fordonsbeskattningen leder till för tidig utrangering av bilar, vilket är olyckligt såväl ur beredskapssynpunkt som ur bekvämlighets- och kostnadssynpunkter för de näringsutövare, som vilja ha egna bilar för att ej behöva bli helt beroende av yrkesbilägare.

Men för att återkomma till de gengasdrivna fordonen, kan det väl, herr ordförande i bevillningsutskottet, inte vara någon större nackdel att låta det bli vid vad det var före kriget. Då hade vi ju en lägre fordonsskatt för gengasdrivna fordon. Att detta upphörde under kriget berodde helt enkelt på att vi då inte hade några andra fordon och måste ha pengar till vägunderhållet. Då fingo vi lov att reglera det på annat sätt. Om man bibehålle lägre fordonsbeskattning för gengasdrivna fordon, skulle det inte innebära något frångående av förutvarande ordning, utan en återgång till förhållandena före kriget. Detta synes mig vara ett skäl att inte nu höja beskattningen av gengasdrivna fordon.

Herr Heiding: Herr talman! Bevillningsutskottets ärade ordförande tog något lätt på den här saken. Han talade om att vi haft så många surrogat under kristiden. Visserligen kan man kalla bränslet till gengasbilarna för surrogat, men jag tycker ändå inte att det är riktigt att jämföra det med en del andra surrogat, som vi ha haft under kriget och som vi kanske inte tyckt så bra om.

Vidare räknade utskottets ordförande, efter vad jag kunde förstå, med att vi fått en fred som skulle bli mera varaktig än tidigare varit fallet. Man kan förundra sig över att utskottets ordförande kan säga någonting sådant. Veta vi, hur utvecklingen i beredskapshänseende kommer att bli? När nu dessa atombomber ha uppfunnits, vet man inte, hur det kan komma att ställa sig.

Måhända komma de att användas och det är möjligt att vi bli avstängda fortare än någon tror. Då vore det lyckligt, menar jag, om vi hade gått in för att bibehålla en del av våra gengasdrivna bilar.

Såsom den föregående talaren framhöll, ha gengasbilarna förbättrats undan för undan. Jag tänker på hur dåligt de gengasdrivna bilarna till en början gingo och hur besvärligt det var för chaufförerna att sköta dem. Men det har blivit förbättringar, och chaufförerna ha fått vana att köra dessa bilar. Varför tror man inte, att det skall bli förbättringar även i framtiden? Man kan tänka sig att det uppfinnes nya metoder, varigenom man på ett bättre sätt än hittills kan utnyttja gengasen. Man kan också tänka sig att det skall bli ännu större möjligheter att motverka de gengasförgiftningar, som ha inträffat.

Jag tycker således inte att här föreligger något skäl att nu slå sig till ro och tro att man befinner sig i ett himmelrike och att det skall bli fred på jorden i fortsättningen. Nej, herr ordförande, jag är fullt förvissad om att man inte bör gå till väga på det sättet, utan man bör tänka sig för, innan man slår ihjäl allting som vi haft nytta av under kristiden.

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

Herr Velander: Herr talman! Diskussionen i kammaren förefaller vara åtskilligt livligare än den som fördes i utskottet. Även där voro meningarna i viss mån delade men någon skarpare meningsbrytning förekom inte. För egen del deklarerade jag uttryckligen min sympati för den Heidingska motionen, som ligger till grund för reservanternas ståndpunktstagande. Jag ansåg det emellertid, när utskottsbetänkandet skulle justeras, inte nödvändigt att ansluta mig till reservationen, eftersom det här gällde en provisorisk anordning

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

— den saken är mycket starkt betonad av utskottet — och man förutsätter ju en mera ingående omprövning av vår bilbeskattning snarast möjligt.

Vissa talare resonerade här, som om det nu föreläge skattefrihet för gengasdrivna motorfordon. Det är emellertid inte alls fallet. Den skattelättnad, som tidigare förelåg, eliminerades från och med den 1 juli 1941. Om man åter skall beträda den vägen, önskar jag för min del betona, att huvudvikten bör läggas på beredskapssynpunkterna. Frågan får också då tas upp från grunden. Rent principiellt ligger nämligen saken så till, att, om kostnaderna för vägväsendet skola fördelas mellan olika trafikanter resp. olika slag av transportmedel, blir det inte någon given följd, att de gengasdrivna motorfordonen icke skola drabbas av någon kostnad för vägväsendet. Även de slita ju vägarna. Men det kan hända, att beredskapssynpunkterna, som även herr Domö betonade, kunna visa sig vara av den vikt, att man bör gå in för en skattelättnad.

Det är en öppen fråga, när det beslut, som kammaren här går att fatta, kan träda i tillämpning. Det är nämligen så, att ikraftträdandet blir beroende på Kungl. Maj:ts prövning, och det är inte sagt, att förhållandena komma att utveckla sig på det sättet, att det blir den dag som man har förutsatt. Därom kan jag dock inte yttra mig. Jag har emellertid fattat syftet med Kungl. Maj:ts proposition så, att det nu i första taget gäller att komma ifrån den ytterligt höga beskattning, som för närvarande drabbar motorismen, genom en sänkning av bensinskatten med 19 öre och av skatten på brännolja med 11 öre. Det förefaller mig, som om det skulle vara synnerligen angeläget att åstadkomma en sådan skattelättnad, även om den är av provisorisk karaktär.

Det är kanske någon, som vid genomgåendet av utskottsbetänkandet har dragit den slutsatsen, att den föreslagna beskattningen leder fram till en för hård belastning för motorismen. Man utgår ju från att motorismen endast skall svara för vad som skäligen bör belöpa å densamma av de totala vägstnaderna. Man har fått — jag har hört det sägas — det intrycket, att vägstnaderna skulle röra sig om ett belopp av cirka 200 miljoner kronor. I någon av de väckta motionerna menar man, att av detta belopp skall motorismen svara för 70 procent. Det skulle göra 140 miljoner kronor. Det ligger emellertid inte alls till på det sättet, utan läget torde vara det, att vägstnaderna komma att uppgå till belopp, som i utomordentligt hög grad överstiger dessa 200 miljoner kronor. Även om man skulle komma fram till att motorismens andel i vägstnaderna skulle stanna vid exempelvis 70 procent därav, blir således inte konsekvensen den, att denna andel skulle stanna vid 140 miljoner kronor och en skattelättnad därmed skulle inträda i förhållande till vad som nu föreslås för motorismens vidkommande.

Herr Domö var inne på en särskild synpunkt. Han menade, att fordonsbeskattningen överhuvud taget inte hade bort höjas, utan att skattehöjningen skulle ha lagts på drivmedlen. Det är en synpunkt, som kanske kan något övervägas, men jag kan inte tänka mig att på grund av den utredning, som nu föreligger i detta ärende, riksdagen kan inlåta sig på ett sådant ståndpunktstagande. Även frågan om i vilken utsträckning man till äventyrs bör eller kan skatta åt herr Domös synpunkter måste väl göras till föremål för ingående undersökningar. Att märka är ock, att den sakkunnigutredning, som åberopas till stöd för propositionen, inte är en sakkunnigutredning i vanlig mening. Den innefattas i ett icke tryckt betänkande och har kommit till på kortare tid än en månad. De sakkunnigas ståndpunkt har inte heller varit föremål för någon som helst belysning av några remissinstanser. Jag har fattat saken så, att de sakkunniga endast avsett att åstadkomma en sammanställning av eko-

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

nomiska uppgifter eller data, baserade uteslutande på tidigare tillgängligt material.

Jag har för min del ingenting emot, om vid det blivande avgörandet i kammaren reservationen segrar, eftersom densamma har haft och har mina sympatier. Men, herr talman, jag har ansett det rimligt och riktigt, att, innan man tar slutlig ståndpunkt till hur de gengasdrivna fordonen böra behandlas, avvakta en närmare utredning, och jag kommer att rösta för bifall till utskottets betänkande.

Herr Bårg, Johan: Herr talman! Jag nödgas fästa kammarens uppmärksamhet på en sak. Jag föreställer mig att alla ha klart för sig, att gengasdriften alltjämt har en lättnad, i det att man där inte betalar någon skatt för drivmedlet. Gengasbilarna äro i en särställning därvidlag. När det gäller att överväga, om man skall övergå från gengasdrift till bensindrif, har det väl en viss betydelse, att man vid gengasdrift slipper ifrån den säkerligen alltjämt rätt betungande skatten på drivmedlet. Detta har inte nämnts här, men det är värt att ha i minnet, om man håller fast vid den synpunkt som hitintills varit ledande, nämligen att motorismen skall bära sin skäliga andel av kostnaderna för den vägslitning, som fordonen åstadkomma, och det är väl obestridligt att gengasdrivna fordon slita vägarna ungefärligen lika mycket som bensindrivna. Genom frånvaron av skatt på drivmedlet för gengasfordon är således redan ett undantag gjort till förmån för gengasdriften.

Jag vill till herr Domö säga, att om man räknar med att skattelindringen blir obetydlig ur statsverkets synpunkt, är det inte mycket värt att tala om skattelindringens betydelse ur beredskapssynpunkt heller. Användas gengasdrivna fordon så litet, att det inte betyder någonting i fråga om statsintäkter, lär det väl ha precis lika liten betydelse i fråga om beredskapen.

Det är naturligtvis mycket vällovligt att erinra om att det kan bli oroligheter i världen, kanske i en inte alltför avlägsen framtid. Jag hade emellertid tänkt, att det ändå skulle vara möjligt att få så pass mycket förnuft i världen, att vi inte, t. o. m. innan vi hinna slopa den gamla beredskapen, skulle behöva tänka på att ha en ny. Jag vet att man biter sig fast ofantligt vid tanken att behålla de skyddsåtgärder, som vi ha vidtagit under det avslutade kriget. Jag tror att man biter sig fast vid den tanken till den grad, att vi få dras med en hel del åtgärder i fortsättningen, som bli betungande för de enskilda, för kommunerna och för hela staten, i större utsträckning än vad som kan vara rimligt. Detta hör egentligen mindre till det här ämnet, men det ligger i detta sammanhang nära att konstatera, att man i många avseenden har lärt sig att älska en hel del åtgärder som man tvingats att vidta. Även om de starkaste skäl finnas för att släppa dem, vill man ändå suga sig fast vid dem. Detta spörsmål komma vi att möta i annan ordning. Jag tror att — åtminstone låter det så på anförandena — kärleken till en åtgärd, som man värdesatte på den tid, då man icke hade andra utvägar, är så stark, att man enbart för den sakens skull är benägen att ge den större företräden än den egentligen borde ha.

Herr Näsgård: Herr talman! Jag tror lika litet som utskottets ärade ordförande på krig, men jag måste samtidigt erkänna, att jag inte heller trodde på krig vare sig 1914 eller 1939. Jag litar därför inte på mitt omdöme i den frågan. Men även om vi inte skulle råka ut för en sådan olycka som att världen skulle kastas in i ett nytt krig, vilket jag verkligen hoppas inte skall bli fallet, böra vi ändå inte kasta bort detta »surrogat», som somliga säga. Det kan kanske bli till nytta även i framtiden liksom det varit det hittills.

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

Herr Velander fann det onödigt att i utskottet ansluta sig till reservationen, enär det här gällde en provisorisk anordning. Detta tvingar mig att upprepa vad jag redan har sagt, nämligen att om man nu vid övergången från gengas till bensindrift låter gengasbilarna få samma beskattning som övriga bilar och därtill inför så väsentligt skärpt skatt av fordon, som propositionen innebär måste vi säga oss att gengasdriften kommer att försvinna mycket hastigt. Just i det ömtåliga övergångsskedet komma gengasaggregaten säkerligen att monteras av så snart som det någonsin är möjligt. Vore det inte då riktigare att, såsom vi reservanter vilja, låta gengasbilarna få den skattelindring, som de tidigare haft under nio år, under så lång tid som behövs för att utreda frågan? En sådan utredning har ju Kungl. Maj:t antytt i propositionen, och utskottet har anslutit sig därtill. Då finge man tid på sig att överväga, hur det skall se ut i framtiden. Gör man som utskottet vill, tror jag att man föregriper det hela och då kanske man inte har någonting kvar av fordonsparken, när frågan en gång blir utredd.

Jag vill också säga ett par ord om frågans betydelse för skogsskötseln. Under krigsåren har efter vad som uppgives, omkring fem eller sex miljoner kubikmeter ved årligen gått åt till gengasbilarna. Nu kan det sägas, att man har gallrat så mycket i våra skogar, att det inte längre är så angeläget att få avsättning för denna ekonomiskt sekunda ved. Men om några år framträder gallringsbehovet igen. Jag vet inte, hur stor procent av gengasbilarna man kan bibehålla genom en skattelindring, men var och en kan ju lätt räkna ut vilken betydelse det skulle ha för skogsbrukets avsättningsförhållanden, om man skulle kunna bibehålla 20 eller endast 10 procent.

Jag vidhåller, herr talman, mitt yrkande.

Herr **Domö**: Herr talman! Anledningen till att jag tillmäter denna fråga större vikt än kanske de flesta andra är, att om vi nu gå in för en lika beskattning av de olika fordonsgруппerna, blir, med de prisförhållanden som råda, den oundvikliga följden, att de gengasdrivna fordonen komma att ställas undan, och har man väl skrotat ned aggregaten, återgår man inte gärna till gengasdrift, även om en utredning kommer till det resultatet, att det skulle vara angeläget att i viss omfattning fortsätta med gengasdrift och även kommer att föreslå åtgärder för att det skall ske. Då är det väl bättre att i avvaktan på utredningen i fråga om fordonsskatten återgå till de förhållanden som man hade före kriget. En lindrigare beskattning av gengasdrivna fordon kommer säkerligen att ha till följd, att man kommer att ha kvar en viss del av dessa fordon under den tid, som behövs, för att man skall få den erforderliga överblicken. Att det skulle vara tillräcklig stimulans att gengasdrivna fordon slippa bensinskatten, tror jag inte är riktigt med de prisförhållanden som nu helt plötsligt inträtt i fråga om bensinen. Bensinpriserna sjunka rätt väsentligt, under det att framställningen av träkol o. dyl. antagligen kommer att behöva en viss tid för att anpassa sig till det nya läget. Då inställer sig naturligtvis en reaktion hos bilförarna, när det bekvämare bränslet blir billigare att utnyttja, vilken kommer att ta sig uttryck i den nedskrotning, som jag befarar kommer att ske och som vi kanske komma att beklaga inom några få år.

Det är, ärade ordförande i bevillningsutskottet, ingalunda kärlek till en åtgärd, som vi måst vidtaga, som är motivet för att jag här talar för reservationen. Jag skulle tro att alla, som ha sysslat med gengas och allt vad därtill hör, inte för ögonblicket i varje fall, ha någon kärlek till den och därför vilja ha den kvar. Anledningen till att vi vilja ha lindrigare skatt på gengasdrivna fordon är att det är en åtgärd som ur beredskapssynpunkt kan vara

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

nyttig men även ur nationalekonomisk synpunkt kan få en mycket större betydelse än nu, om man får hålla på och tekniskt utveckla förfarandet. Man sade i början på 1930-talet, när ingenjör Svedlund och andra förfäktade möjligheten att komma fram till gengasdrift av traktorer och lastbilar, att det inte var någonting för oss. Jag var med vid ett tillfälle, då ingenjör Svedlunds gengasprojekt bildligt talat halshöggs ur teknisk synpunkt, om jag får uttrycka det så, i en av våra akademier. Följden av denna inställning hos de ledande tekniska experterna blev, att under en lång följd av år var det alldeles dött på området. Men den, som inte tappade sugen, var ingenjör Svedlund. Han har gjort så oerhört mycket för våra transportmöjligheter under dessa år, att han är förtjänt av hela samhällets honnör. Det innebär kanske inte någon betydande honnör att biträda vår mening om lägre beskattning av gengasbilar, men det vore ett tecken på att man uppskattar de energiska insatser, som på detta område ha gjorts och som jag vet göras för att utveckla gengasdriften till att bli så fulländad, att den får verklig ekonomisk betydelse för våra transportförhållanden.

Det anförda ger mig anledning att inte bara instämma i vad reservanterna i huvudsak anført, utan även yrka bifall till reservationen.

Herr Andersson, Elon: Herr talman! Det förefaller mig, som om man från reservanternas och deras sympatisörers sida nog åtskilligt har överdrivit betydelsen av den fråga som det här gäller. Så vitt jag kan finna ligger det en motsättning i reservanternas argumentation, när man å ena sidan gör gällande, att det är alldeles nödvändigt att behålla den skattelättnad för gengasbilarna som här föreslås med hänsyn till värt behov av beredskap, och å andra sidan säger att det blir så få gengasbilar, som komma att vara kvar, att den omständigheten inte kommer att utöva någon större inverkan på frågan, varifrån staten skall ta medel till väghållningen. Skall det vara någon mening med att upprätthålla en gengasberedskap, får den väl ändå lov att läggas upp i ganska stor skala. Jag tror inte man skall föreställa sig, att den svenska industrien är benägen att upprätthålla tillverkningen av gengasaggregat och en fortsatt forsknings- och förbättringsverksamhet på detta område, med mindre än den får garantier för att avsättningen kommer att bli något så när avsevärd. Föreställningen, att man genom att behålla ett fåtal av våra gengasbilar skall kunna vidmakthålla industriens beredskap på gengasområdet, tror jag är mycket överdriven. Skall man lyckas upprätthålla beredskapen ända ut i det yttersta, d. v. s. ända ner i fabriker och verkstäder, får man nog lov att räkna med en gengasbilpark av en sådan storleksordning, att det för industrien är lönande att fortsätta tillverkningen av aggregat. Men det är ju inte det motionärerna avse, utan endast att gengasbilarna under en viss övergångstid skola få åtnjuta en lindrigare beskattning, som gör att folk inte springer och river bort aggregaten i morgon, utan kanske väntar till i övermorgon eller nästa vecka.

Man får nog också lov att räkna med att den fortsatta gengasdrift, som kan komma i fråga, i varje fall kommer att inskränka sig till vissa ganska snävt avgränsade kategorier av bilägare. Utskottet hade tillfälle att under behandlingen av denna proposition föra ett rätt lärorikt samtal med några företrädare för den yrkesmässiga biltrafiken i landet, och från deras sida förklarades bestämt, att såvitt angick den yrkesmässiga biltrafiken fanns det ingen anledning att tro, att ens en skattelättnad för gengasdrivna fordon skulle kunna leda till ett bibehållande av gengasen. Enligt deras mening skulle yrkeschaufförerna inte vara villiga att i fortsättningen köra med gengas, detta dels med hänsyn till det besvär som den förorsakar och dels med hänsyn till de

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

hälsovådliga konsekvenser som, trots all forskningsverksamhet och alla förbättringar på detta område, alltjämt äro förenade med gengasdriften. Under alla omständigheter skulle de yrkesmässigt organiserade bilägarna vara nödsakade att räkna med stora besvärligheter och extrakostnader för ett fortsatt uppehållande av gengastrafiken, varför man där ställde sig tämligen ointresserad för tanken på att genom sådana åtgärder, som här föreslagits, stimulera till ett upprätthållande av gengastrafiken. Om man således måste räkna med att den yrkesmässiga biltrafiken, även om en lättnad i fordonsbeskattningen skulle åstadkommas för den gengasdrivna fordonsparken, i allmänhet icke kommer att i fortsättningen begagna sig av gengas, blir det en rätt begränsad krets av bilägare som kommer att behålla sina gengasaggregat, och den beredskapsorganisation, som man räknar med att behålla, kommer därför att få en relativt liten omfattning.

Det ligger naturligtvis åtskilligt sunt förnuft i önskemålet att inte helt avskära förbindelserna med gengasen. Det kan vara gott och väl för samhället att under nya oroliga tider ha gengasdriften såsom en synnerligen användbar reserv. Men jag förmodar, att samhället får lov att försöka tillgodose denna beredskapssynpunkt på något annat sätt — hur det nu skall ske. Det måste bli en samhällets sak att upprätthålla denna beredskapsorganisation och inte en de enskilda bilägarnas sak. Litar man bara till de enskilda bilägarna i detta fall, är jag rädd för att vi, när beredskapsorganisationen skall tagas i bruk, komma att finna, att den inte är så imponerande stor, att den kan vara till någon väsentlig nytta.

Under debatten i denna fråga har det nog i hastigheten fällts en del överord. Från reservanternas sida har man använt uttrycket, att det här är fråga om att »slå ihjäl» gengastrafiken. Det är det ju ändå inte fråga om. Utskottets betänkande innebär ju inte något förbud mot att i fortsättningen använda gengasbilar. När man begagnar detta uttryck, innebär det givetvis en farhåga för att den höjning av fordonsskatten, som nu kommer att ske beträffande såväl bensinbilar som gengasbilar, skall för gengasbilarnas vidkommande bli så ofördelaktig, att bilägarna, om de sammanställa de ekonomiska skälen med bekvämlighetsskälen, finna sig föranlåtna att övergå till bensindrift. Men även om gengasbilarna få betala samma fordonsskatt som bensinbilarna, innebär ju dock, såsom tidigare påpekats i debatten, den omständigheten att gengasdrivna motorfordon slippa ifrån drivmedelsskatten, så pass stora ekonomiska fördelar, att de väga åtskilligt mera än den ekonomiska vinning, som består i en halvering av fordonsskatten.

I våras hade riksdagen tillfälle att behandla en motion, i vilken yrkades nedsättning av automobilskatten för elbilar. I det betänkande, som bevillningsutskottet avgav över denna motion, anförde utskottet några jämförande siffror rörande beskattningens tyngd för olika slag av motorfordon. Siffrorna bygga på ett utlåtande till utskottet av trafikkommissionen, och jag skall ta mig friheten uppfriska kammarens minne med några av de siffror som där angävos. Trafikkommissionens beräkningar äro givetvis grundade på den fordonsbeskattning som då gällde. Siffrorna för fordonsbeskattningen i det nuvarande läget böra således bedömas vara fyrtio procent högre, men trafikkommissionens beräkningar äro å andra sidan också grundade på den före kriget gällande drivmedelsbeskattningen, således en avsevärt lägre drivmedelsbeskattning än den som även enligt det nu föreliggande förslaget kommer att äga bestånd. Det visar sig då, att en lastbil med en lastningsförmåga av fyra ton, om den drives med gengas, kostar i fordonsskatt 518 kronor i skatt per år — jag påminner ännu en gång om att det är fordonsskatten före den nu föreslagna förhöjningen som ligger till grund. Någon ytterligare skatt tillkommer inte. Om

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

denna lastbil i stället hade drivits med bensin och körts 4 000 mil under ett år, skulle den i fordonsskatt och bensinskatt ha kostat tillsammans 2 162 kronor, och hade den gått 6 000 mil, skulle skatten på denna bensindrivna bil ha uppgått till 3 002 kronor. Det är, som synes, en avsevärd skillnad i skattebördan för gengasbilen, 518 kronor, och den bensindrivna bilen, 3 002 kronor. Om man nu påstår, att den här påyrkade nedsättningen i fordonsskatten skulle betyda mera än skillnaden mellan den sammanlagda beskattningen för gengasbilen och bensinbilen, förefaller det mig återigen, som om man rör sig med ganska överdrivna föreställningar. Tack vare att gengasbilen slipper ifrån den ganska betungande drivmedelsskatten blir beskattningen i realiteten, trots att man får betala även för aggregatet, så avsevärt mycket lindrigare, att det, om man tar hänsyn enbart till beskattningsbördan, måste, även utan den nedsättning som reservanterna här föreslå, vara ekonomiskt betydligt fördelaktigare att använda en gengasbil. Om man ändå inte gör det, beror det uppenbarligen på att besvärigheterna med gengasen och eventuellt också vådorna ur hygienisk synpunkt synas chaufförerna så stora, att de föredraga att använda bensindrivna bilar.

Gentemot detta resonemang kan invändas, att dessa siffror inte innebära någon matare på kostnaden för att hålla en bensinbil och kostnaden för att hålla en gengasbil, då gengasbränslet kan ställa sig dyrare än bensinen. När gengasdriften startade, anfördes dock såsom ett argument för densamma även, att bränslekostnaderna skulle ställa sig lägre än kostnaderna för bensindrivna bilar. Det är möjligt, att läget numera är ett annat, men jag föreställer mig, att priset på gengasbränsle dock får lov att stå i en viss relation till bensinpriset och att en sänkning av bensinpriset i och för sig måste få till följd en sänkning av priset på gengasbränslet, om överhuvud taget även i detta avseende gengasdriften skall kunna ställa sig konkurrenskraftig gentemot bensindriften. Om det är meningen med reservationen att genom billigare fordonsskatt för de gengasdrivna bilarna öka deras konkurrenskraft så att man därigenom även får en möjlighet att hålla gengasbränslets pris uppe, kommer man ju emellertid in på ett annat område, som inte berörts i reservationen och som det kanske inte heller är riktigt opportunt att beröra.

Om man håller sig till de något så när jämförbara fakta i detta fall, förefaller det mig således, herr talman, som om det knappast kan finnas anledning till den här ådagalagda entusiasmen för de av reservanterna föreslagna åtgärderna till gengasdriftens upprätthållande, utan att starka skäl — även ekonomiska — tala för att vi kunna gå på utskottets linje. Den beredskap, som är önskvärd och jag kan gärna säga nödvändig på detta område, tror jag, såsom jag tidigare sagt, att vi få lov att ordna på annat sätt än genom att lita till de enskilda bilägarnas välvillighet, åtminstone om man vill ha garanti för att beredskapen i farans stund verkligen skall finnas till.

Jag hemställer, herr talman, om bifall till utskottets betänkande.

Friherre De Geer: Herr talman! Endast ett par ord.

Herr Elon Andersson framhöll, om jag förstod honom rätt, att det under debatten förmärkts en viss entusiasm för den ståndpunkt reservanterna intagit. Han tycktes anse, att denna entusiasm var överdriven. Jag har för min del inte kunnat förmärka någon sådan entusiasm, men jag skulle gärna sett, att en sådan funnits i litet mera utpräglad grad än fallet varit.

Det har sagts i debatten, att man talat med representanter för den yrkesmässiga trafiken och att de uttalat sig mot användande av gengas. Ja, det är naturligtvis riktigt, men om man frågar sig för ute i bygderna, kan man på många håll få höra, att det också finns yrkesmässiga trafikmän, som stå mycket tveksamma i denna fråga och som fundera på att använda gengasen även

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)
i fortsättningen. Det vore önskvärt, att man gav dem ett litet extra handtag, så att de kunde övervinna sin tveksamhet.

Det sägs visserligen, att verkningarna av de åtgärder, som reservanterna föreslagit, skulle bli av mycket ringa omfattning — t. ex. att endast en och annan icke yrkesmässig chaufför skulle begagna gengasen — men jag tror ändå, att det vore synnerligen fördelaktigt, om kammaren ville stödja detta förslag.

Det förefaller mig, som om man i detta ögonblick kommit till ett stadium, som är mycket typiskt för läget efter stora kriser och efter ett avslutat krig. Man tappar sugen så att säga i fråga om att stödja sådana saker, som under kristider äro i behov av stöd. Om ett nytt krigstillstånd uppstår, får man börja på nytt och sätta till mycket större belopp, än om man för att ta det fall det nu gäller, upprätthåller gengasdriften i en viss omfattning och tillvaratager de möjligheter till förbättrade konstruktioner på detta område som kunna förefinnas.

Jag tror, att det både ur nationalekonomisk och ur andra synpunkter är riktigt att, såsom reservanterna föreslå, ge ett handtag åt dem, som önska utnyttja gengasen även i fortsättningen. Även om detta stöd inte skulle få så oerhört stor betydelse i och för sig, har det dock en viss uppmuntrande inverkan, som nog vore fördelaktig.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till herr Näsgårds m. fl. reservation.

Herr Heiding: Herr talman! Bevillningsutskottets vice ordförande tycks inte ha någon särskild förståelse för denna fråga. Han trodde, att vi motionärer och även reservanterna ville behålla gengasen endast en kortare tid, men så är ju inte fallet. Vi önska, att gengasdriften i en viss utsträckning skall behållas, åtminstone till dess vi fått se resultatet av den utredning, som är föreslagen.

Utskottets vice ordförande trodde vidare, att industrien inte i fortsättningen skulle intressera sig för tillverkning av aggregat, om den inte kunde vänta någon större avsättning av dessa. Det kan ju tänkas, att det av en eller annan anledning visar sig omöjligt att behålla gengasdriften, men jag tror, att det vore önskvärt, om den kunde behållas och därmed också den tillverkning av gengasbränsle, som vi haft under kristiden. I varje fall anse vi, att någon nedskrotning av aggregat inte bör ske nu, utan att gengasdriften bör bibehållas åtminstone under utredningstiden.

Herr Björnsson: Herr talman! Jag har begärt ordet i anledning av den entusiasm, med vilken herr Domö yttrade sig om gengasindustrien och en av dess främsta märkesmän i vårt land. Det har varit mycket lyckligt, att ingenjör Svedlund med sådan energi bedrivit sitt arbete, däri instämmer jag mycket gärna. Men när det här sägs, att man vill slå ihjäl denna industri, innebär det emellertid, såsom herr Elon Andersson sade, utomordentligt kraftiga överord.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att det finns motorer, som inte alls beröras av bilskatten och som äro mycket talrika i vårt land och efter allt att döma bli allt talrikare, nämligen de motorer, som driva våra traktorer på landsbygden. Om några motorer skulle passa för gengas, är det väl dessa, eftersom man här arbetar under relativt lugna och jämna förhållanden. Om man räknar med att det blir några tiotal, kanske några hundratal lastbilägare — personbilägare blir det väl knappast några alls — som skulle föredra att fortsätta med gengasen och som möjligen av rent psykologiska skäl, inte ekonomiska, skulle känna de nu föreslagna åtgärderna som ett slag, finns det väl

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

allt skäl i världen, att de, som äro övertygade om att gengasen representerar en ekonomiskt lycklig form för lösandet av drivmedelsproblemet för motorer, använda gengas till sina jordbrukstraktorer. Det skulle för övrigt vara roligt att veta, herr talman, om inte i denna dag en hel del jordbrukare redan skrotat ned gengasaggregaten till sina traktorer. Här är emellertid ett fält, som jag tycker det skulle vara mycket tacksamt att koncentrera sig på. Jag tror, att riskerna för den kroniska lömska förgiftningen här äro betydligt mindre än beträffande bilmotorns.

En annan sak är, att denna gengasframställning i och för sig måste vara rätt oekonomisk. Man tar ju först ut en del av bränslets värme, och efter en nedkylning framställes i ett andra tempo en gas, som har ett visst förbränningsvärde, vilket väl dock inte representerar mera än ungefär två tredjedelar av det värmevärde man från början har i veden. Det är detta värde man skall jämföra med värdet hos ett flytande bränsle. Jag tror att det skulle vara utomordentligt lyckligt, om vi kunde få fram en uppfinnarverksamhet — bedriven med samma energi som på sin tid verksamheten på gengasens område — som inriktade sig på att förädla vårt inhemska bränsle till flytande bränsle, men den saken skall jag nu inte gå in på.

Gengasbilarna äro ju nu fria från drivmedelsskatt, och den lilla extra uppmantran, som man här vill ge dem, som i fortsättningen önska köra med gengas, är uppriktigt sagt av mycket liten betydelse. Jag tycker det här närmast är fråga om ett känslotänkande, och denna sak är alldeles för obetydlig för att föranleda sådana uttryck som att man skulle slå ihjäl gengasdriften, om man beskattade den i full utsträckning, men hålla den vid liv genom att vidtaga den lilla skattelindring, som här begäres.

Herr Mannerskantz: Herr talman! När både utskottets vice ordförande och nu den siste ärade talaren spå, att det i alla fall inte komme att bli många som skulle behålla sina gengasaggregat, undrar jag, om någon av dem har tillräckligt stor möjlighet att bedöma den saken.

Vad beträffar särskilt herr Björnssons yttrande om aggregaten på traktorerna, tror jag det förhåller sig så, att de aggregat till tvåtaktsmotorer, som man med näppe och nöd har lyckats få att fungera, snabbt komma bort; jag har själv gjort så med aggregaten till mina tvåtaktsmotorer. När det gäller gengasaggregaten till fyrtaktsmotorer, kommer jag däremot att behålla dem så länge aggregaten vara, och hur jag sedan kommer att göra, blir beroende dels på vilka möjligheter att få nya och förbättrade aggregat, som komma att finnas — de flesta av de nuvarande aggregaten äro ju gamla — och dels på kostnaderna för brännolja o. s. v.

Före kriget, då gengasdriften var jämförelsevis outvecklad, användes i min hemtrakt flera gengasaggregat för bussar och lastbilar, och anledningen var, att man ville tillgodogöra sig den skattelättnad, som då gällde på detta område. En sådan rabattering utgör enligt min mening en psykologisk faktor, som man inte skall bortse från och som, om den finge göra sig gällande i fortsättningen, kanske skulle kullkasta de spådomar, vi här ha hört, om hur det kommer att gå. Jag tror, att denna rabattering för många skulle bli en sporre att fortsätta med gengasdriften. Särskilt bland lastbilschaufförerna är det många, som ha lyckats så bra med sina aggregat, att de faktiskt inte anse dem vara besvärliga.

När det talats om gengasfaran, skulle jag nog vilja säga, att den kanske har varit störst i städerna, särskilt om en massa bilar ha stått i tomgång på trånga gator samt i garagen. På den rena landsbygden ha gengasolyckor där-

Ang. höjning av automobilskatten m. m. (Forts.)

emot varit ytterst sällsynta, i all synnerhet sedan folk lärt sig att sköta aggregaten på ett riktigt och klokt sätt.

För min del tror jag därför, att gengasdriften kan ha en framtid. Men efter krigsårens besvärligheter är det ju naturligt, om man drar en lättnadens suck och gärna går ifrån gengasdriften. Och skulle nu utskottslinjen segra, så att man får betala skatt även för aggregaten, är det möjligt att beståndet av gengasaggregat kommer att nedskäras högst väsentligt. Men detta är inte något bevis för att inte gengasdrift skulle ha bibehållits, om man beslutat denna skattelättnad, som både har en psykologisk betydelse och ganska stor reell innebörd.

Detta gör, att jag för min del kommer att ansluta mig till reservationen.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen yttrade, att därunder yrkats dels, av herr *Näsgård*, att till det under behandling varande förordningsförslaget skulle fogas ett nytt stycke med det innehåll, som angivits i den av honom m. fl. vid betänkandet avgivna reservationen, dels ock att nämnda yrkande skulle avslås.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på avslag å herr *Näsgårds* yrkande vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Näsgård* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som avslår herr *Näsgårds* beträffande punkten A 1 i bevillningsutskottets betänkande nr 62 framställda yrkande om tillägg till ifrågavarande förordningsförslag av ett nytt stycke med angivet innehåll, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles nämnda yrkande.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästes, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser.

Då herr talmannen fann tvekan kunna råda angående omröstningens resultat, verkställdes härefter votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 70;

Nej — 54.

Därjämte hade 3 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Aterstående delar av ifrågavarande förordningsförslag.

Godkändes.

Utskottets hemställan i punkten A 1.

Förklarades besvarad genom kammarens beslut med avseende å förordningsförslaget.

Punkterna A 2—4 samt B och C.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande 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.

Punkten 1.

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 2.

Lades till handlingarna.

Punkterna 3 och 4.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 5.

Lades till handlingarna.

Vid förnyad, punktvis skedd föredragning av statsutskottets utlåtande 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, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtande 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.

Punkten 1.

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 2.

Enligt punkten 2 av ett vid Kungl. Maj:ts proposition nr 334 fogat utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för den 19 oktober 1945 hade chefen för finansdepartementet till nämnda statsrådsprotokoll lämnat en redogörelse för vissa av statens organisationsnämnd gjorda framställningar om anvisande av ytterligare medel under innevarande budgetår till nämndens verksamhet, vilka framställningar, om de bifölles, skulle medföra överskridanden av de i nämndens avlönings- respektive omkostnadsstat upptagna, förslagsvis betecknade utgiftsposterna till avlöningar till icke-ordinarie personal och till resersättningarna med 103 000 respektive 40 000 kronor. Departementschefen hade förklarat sig anse, att nämnda framställningar borde vinna Kungl. Maj:ts bifall. Ett överskridande av den storlek, varom sålunda vore fråga, hade dock synts departementschefen icke böra medgivas utan att riksdagen lämnats tillfälle att taga ställning till frågan.

Ang. anslaget till statens organisationsnämnd.

Utskottet hade i den nu föredragna punkten anfört:

»Med hänsyn till vad i ärendet anförts har utskottet ej någon erinran att framställa mot att organisationsnämndens ökade medelsbehov tillgodoses genom medgivanden att överskrida vederbörande anslagsposter på sätt departementschefen ifrågasatt.

Ang. anslaget till statens organisationsnämnd. (Forts.)

Utskottet hemställer, att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet här ovan anfört.»

Herr **Wetter**: Herr talman! Läger man det belopp, som utskottet under denna punkt har tillstyrkt, till det belopp, som anvisades av värriksdagen, komma anslagen till statens organisationsnämnds verksamhet att under budgetåret 1945/46 uppgå till omkring 640 000 kronor. Detta är ett anslag av en storleksordning, som överstiger kostnaderna exempelvis för vart och ett av samtliga statsdepartement och ganska nära motsvarar utgifterna för en hel del av statens ämbetsverk. Man har i propositionen motiverat detta anslag med de besparingar, som uppnåtts genom nämndens verksamhet.

Det är säkerligen riktigt, att statens organisationsnämnd tagit många goda initiativ och åstadkommit besparingar, även om man från vissa håll anser, att siffrorna icke äro fullt tillämpbara, och man framför allt måste komma ihåg, att de angivna besparingarna hänföra sig till beredskapstiden med dess mycket stora antal inkallade. Under fredliga förhållanden bli därför besparingssiffrorna proportionsmässigt starkt reducerade, och det är ju inte heller säkert att åtgärder, som voro lämpliga under beredskapstiden, även under fredstid äro ekonomiskt riktiga. Men därtill kommer frågan, huruvida genom organisationsnämndens verksamhet uppstått mindre goda konsekvenser, som kanske icke siffermässigt kunna angivas.

Om jag håller mig till den del av statsförvaltningen, inom vilken organisationsnämndens s. k. organisationskommitté fått till uppgift att verka, nämligen försvaret, ha där jämlikt 1942 års försvarsordning de centrala förvaltningarna inrättats. Dessa ha av Kungl. Maj:t erhållit instruktioner, som i stort sett givit dem till huvudsaklig uppgift att sköta förvaltningen var och en inom sitt område. I detta ligger naturligtvis icke endast uppgiften att sköta förvaltningen inom det centrala ämbetsverket, utan förvaltningarnas uppgift är framför allt att åstadkomma en rationell och ändamålsenlig ekonomisk förvaltning ute vid förbanden, depåerna, marinstationerna o. s. v.

Det är förvisso fullgott vitsordat, att under den arbetsbelastning, som åvilade dessa förvaltningar under beredskapstiden, så inte har kunnat ske. Detta har särskilt blivit påvisat av statens krisrevision. Sedan denna revisions arbetssätt ändrades i samband med revisionens utvidgning från en krisrevision till en statens sakrevision, ha därifrån utgått många för de militära förvaltningarna inspirerande impulser, och det uppstod också ett verkligt gott samarbete mellan sakrevisionen och försvarsförvaltningarna, som på många områden gett mycket goda resultat.

Emellertid torde också, särskilt under senare år — såsom även vitsordats av försvarsministern i inledningen till fjärde huvudtiteln av 1945 års statsverksproposition — de militära förvaltningarna själva i mycket hög grad ha börjat intressera sig för att rationalisera och förbilliga förvaltningen och verksamheten, detta särskilt när den första utomordentliga arbetsbelastningen under beredskapstiden började lätta. Jag kan för egen del bekräfta att det, åtminstone under den tid av två år, då jag tjänstgjort i marinförvaltningen, på de allra flesta händer funnits en mycket redobogen vilja att söka inifrån förvaltningen själv åstadkomma en rationalisering utåt, såväl vad personal som vad anskaffning och skötsel av materielen beträffar, en verklig strävan att få ut det bästa möjliga av för ändamålet anvisade medel. Läger man den åskådning på detta problem, som man förvärfvar, om man arbetar inom näringslivet, så måste man anse, att detta också är det riktiga tillvägagångssättet. Här ha statsmakterna tillsatt förvaltningar, givit dem i uppdrag att sköta om ett visst arbetsområde, att se till, att allting sker rationellt och på ekonomiskt bästa sätt, naturligtvis med tillvara-

Ang. anslaget till statens organisationsnämnd. (Forts.)

tagande av från militära myndigheter uppställda berättigade önskemål; om dessa förvaltningar icke visa sig mäktiga att sköta sina åligganden, är det då icke riktigt att insätta reformarbetet på dessa förvaltningars arbetssätt och verksamhet?

Nu går man i stället en helt annan väg. Man bildar ett nytt ämbetsverk, organisationsnämnden, med dess organisationskommitté, som söker kasta sig på än ett objekt, än ett annat och som hos Kungl. Maj:t begär att erhålla vissa områden, där man vill utföra försöksverksamhet, varvid man icke väjer för att välja områden, där man vet att vederbörande centrala förvaltning ämnar söka ingripa.

Nu är det möjligt, att uppfattningen om organisationsnämndens arbete och resultat i hög grad blir beroende av det sätt, på vilket denna utför sina undersökningar. Såvitt jag kunnat bedöma, har dess verksamhet icke blott resulterat i vissa besparingar, utan också haft en del allvarliga skadliga följder i släptåg. På vissa ställen, där undersökningar vidtagits, har en djup misstro och en känsla av misstänksamhet mot sakens sanning i de nya uppläggnings- och organisationskommittés hos dem, som blivit föremål för undersökningarna. Det har givit en känsla av att man icke vet, vem som egentligen har uppsikten och håller sin hand över organen. Det har hos underlydande myndigheter borttagit känslan av ansvar och lusten att taga initiativ. Jag kan som exempel nämna, att jag under min tjänstgöring i marinförvaltningen många gånger på frågan, varför man icke gjort det eller det för att förbilliga eller rationalisera förhållanden, som man väl visste voro i behov av ett sådant ingrepp, fått det svaret: »Det håller ju organisationsnämnden på med.»

Även Kungl. Maj:t synes, dock inom en annan huvudtitel, nämligen försvarets, haft på känn, att organisationsnämndens arbete icke enbart varit av godo för det hela. Sedan departementschefen i inledningen till fjärde huvudtiteln av 1945 års statsverksproposition redogjort för olika rationaliserings- och organisationsuppgifter, som verkstälts av de centrala myndigheterna, berör han den militära expeditivkommitténs och dess efterträdare, statens organisationskommittés, arbete och försöksverksamhet inom försvaret. Därefter framhåller försvarsministern den fara, som ligger i att rationaliseringsåtgärderna hänskjutas till organ utanför de ansvariga myndigheterna, och förutsätter, att förvaltningsmyndigheterna, efter en avveckling av de särskilda undersökningsorganen eller en omställning av dessas verksamhet till andra områden, måste fortsättningsvis helt svara för rationaliseringssträvandena inom sina förvaltningsområden. Det måste därför inskräpas, säger försvarsministern, att de organisationsundersökningar, som nu genom särskilda organ bedrivs, givetvis icke få utgöra hinder för förvaltningsmyndigheterna att själva i lämplig utsträckning taga initiativ till att genomföra rationaliseringsåtgärder inom sina verksamhetsområden. Försvarsministern påpekar också, att organisationsundersökningarna icke böra få hindra vidtagandet av provisoriska anordningar för att snabbt få till stånd en rationalisering av verksamheten och ett nedbringande av de statliga utgifterna i avbidan på de slutligt ifrågakommande åtgärdernas genomförande.

Det räcker emellertid icke att återställa arbetsglädje och arbetsro med uttalande under en huvudtitel, då man under en annan huvudtitel går fram efter en linje, som i viss grad står i motsats härtill. Folk, som skall arbeta, måste känna, att de ha möjlighet att verka och sköta sin uppgift, göra sina reformer utan att vissa områden av det dem underställda verksamhetsfältet äro tabu för dem och i fråga om organisatoriskt reformarbete underställda ett helt annat organ, som — och det är ju ganska naturligt — vederbörande icke anse äga den ingående kunskap och kändedom om förhållandena, som erfordras. Här föreligger enligt min uppfattning en överorganisation och ett ingrepp i den statliga förvalt-

Ang. anslaget till statens organisationsnämnd. (Forts.)
ningens logiska uppställning, som är ganska förvirrande. Det är icke utan att man får en föreställning om något slags kommissariesystem, ett system som för en man inom näringslivet förefaller fördärvbringande.

Det är också naturligt, att ett sådant system förhåller och försvårar lösningen av många frågor, vilket gör arbetet ännu tyngre än inom statsförvaltningen i allmänhet. Systemet förhindrar de ansvariga myndigheterna att omedelbart eller successivt göra förbättringar inom hela sitt verksamhetsområde, därför att vissa delar därav ligga under organisationsnämndens domvärjo och icke under den ansvariga myndighetens. Det skulle vara omöjligt att sköta en affär i det civila, om man icke ständigt och successivt kunde vidtaga förbättringar på alla de punkter, där man ser att något icke är bra.

Det har också visat sig, att organisationsnämnden, sedan den gjort undersökningar på en viss plats, strävat efter att likformigt breda ut och tillämpa en viss organisationsform över hela försvaret. Man kommer härigenom fram till ett enhetligt system, men ett system som kanske icke alls passar till de krav och förhållanden, som förefinnas på de olika platserna. För min del tror jag att man aldrig skall eftersträva större arbetsområden än att ledningen verkligt effektivt kan överblicka desamma. Emellan dessa verksamhetsområden bör man åstadkomma samma samarbete, som förekommer inom en koncern i näringslivet. Därigenom vinner man möjligheten att inom statsförvaltningen få fram den konkurrens, som man riktigt nog eftersträvar inom näringslivet. I stället för att t. ex. fastslå, att en matsal skall vara inredd och skötas på exakt samma sätt inom hela försvaret eller att maten skall vara precis likadan på varje militärort, bör man ge de olika delarna en viss arbetsfrihet och arbetsglädje och låta konkurrensen mellan de olika grenarna i att sköta sina uppgifter komma till verkan. Jag fann en sådan konkurrens, som vi haft på många områden, synnerligen värdefull, när den kompletterades med ett ökat samarbete mellan försvarsgrenarnas likartade områden, ett samarbete till båtnad för alla parter och med sakrevisionen såsom ej sällan ett impuls-givande förmedlingsorgan.

Det är klart, att extraordinarie organisationsåtgärder under beredskapstider och i ett allvarligt läge äro berättigade, men är det icke riktigt, när man nu återgått till fredsförhållanden, att man också återgår till en normal arbetsfördelning med klara ansvarsförhållanden och att man, även om personfrågor stå hindrande i vägen, löser svårigheterna på samma sätt som i det fria näringslivet genom att på de ansvariga posterna tillsätta män, som kunna få och som kunna taga förtroendet att svara för att statens organ arbeta på det sätt, som de böra? En sådan ordning kan mycket väl kompletteras med att sakrevisionen ges befogenhet att ställa erforderlig specialpersonal till förvaltningarnas förfogande i deras egna strävanden och arbete för effektivitet. De bästa upplysningarna beträffande försvarets angelägenheter torde också 1945 års försvarskommitté kunna få just från de ansvariga förvaltningsmyndigheterna, om dessa arbeta efter här uppskisserade linjer.

Herr talman! Jag har ansett det vara min skyldighet att, stödd på den erfarenhet jag fått från fri verksamhet och i den statliga förvaltningen, uttala min uppfattning, att det icke kan vara riktigt eller med klok ekonomi förenligt att utbygga organisationsnämnden på sätt som här föreslagits. Som saken nu ligger till, är det ju meningslöst att yrka avslag, utan i stället vädjar jag, stödd på vad här framhållits, till finans- och försvarsministrarna samt till riksdagens statsutskott att så snart som möjligt taga under omprövning, huruvida utvidgandet av den nuvarande organisationsnämnden till ett ämbetsverk i längden utgör den riktiga metoden att lösa svensk statsförvaltnings organisationsproblem.

Ang. anslaget till statens organisationsnämnd. (Forts.)

Herr **Andersson, Elon**: Herr talman! Det skulle kanske vara egendomligt, om inte från organisationsnämndens sida något sades till belysning av det anförande, som amiral Wetter här har hållit.

Först och främst tror jag mig kunna säga, att det knappast är organisationsnämnden, som på grund av något mer eller mindre utpräglat maktbegär vidtar åtgärder, vilka kunna leda till att nämndens omfattning till sist kommer att motsvara ett litet ämbetsverks, något som amiral Wetter varnade för. Det förhåller sig i stället så, att de anspråk, som från statsförvaltningens sida ställas på organisationsnämndens biträde i olika hänseenden, äro så många och omfattande, att nämnden knappast ser sig någon möjlighet att kunna effektuera dem alla. Det är således inte genom organisationsnämndens eget initiativ, som arbetet har svällt vida utöver de bräddar, som man från början ansåg normala för att inom sig upptaga organisationsnämndens verksamhet, utan det har skett på grund av de anspråk, som ställas från olika ämbetsverk och från den centrala förvaltningens sida och vilka, såsom jag förmodar, grunda sig på de erfarenheter beträffande gagnet och värdet av organisationsnämndens verksamhet, som hittills kunnat göras.

Det är alldeles självfallet, att organisationsnämnden i sin verksamhet, som ju innebär att genom rationaliseringsåtgärder av olika slag söka förbättra arbetsmetoderna inom de olika ämbetsverken, kan komma i konflikt med någon befattningshavare och måhända även med hela det system, på vilket ett verks förvaltning vilar. Det ligger i sakens natur, att en sådan konsekvens kanske inte kan undgås.

Amiral Wetter påpekade, att bedömningen av värdet av organisationsnämndens arbete givetvis blir mycket subjektiv. Det är ett sant och riktigt ord. Det är klart, att organisationsnämndens arbete också vilar på en subjektiv bedömning av förhållandena, och därest dess och vederbörande ämbetsverks bedömning komma i konflikt med varandra, lär det inte kunna undvikas, att måhända vissa obehag komma att uppstå.

Emellertid måste jag säga, att jag från min erfarenhet av organisationsnämndens arbete inte har det intrycket, att ett sådant förhållande är det normala för umgänget mellan organisationsnämnden och de förvaltningar, vilkas verksamhet den undersöker. Tvärtom har det förhållit sig så, att man från vederbörande verks sida med mycket stort intresse har tagit del i organisationsnämndens utredningar och medverkat till ett genomförande inom vederbörande verk av de rön och erfarenheter, som organisationsnämnden har kunnat meddela. Och jag har mig inte bekant, att dess verksamhet mer än i ett mycket ringa antal fall har föranlett konflikter av sådan storleksordning, att det uppstått allvarliga svårigheter för nämnden att fullfölja sitt arbete eller att genomföra de åtgärder, som föreslagits. Jag är rädd att jag måste karakterisera den bild av organisationsnämndens verksamhet och ingrepp på olika områden, som amiral Wetter givit, såsom — om den skall gälla ett allmänt omdöme — mycket överdriven eller — om den skall gälla inom ett begränsat område — såsom ett mycket beklagligt men ingalunda allmängiltigt bevis på att svårigheterna att sammanjämka de olika ståndpunkterna föranlett en sådan motsatsställning som den, som har tagit sig uttryck i amiral Wetters anförande.

Beträffande särskilt den verksamhet, som försvarets centrala organisationskommitté utför — och det är ju framför allt dess ansvällning som nu nödvändiggjort nämndens begäran om en anslagsökning — tror jag mig kunna säga, att den huvudsakliga delen av denna kommittés hittillsvarande arbete, som har försiggått vid förband i Västsverige, också har skett utan några allvarligare friktioner. Jag har själv haft tillfälle att, visserligen i mycket be-

Ang. anslaget till statens organisationsnämnd. (Forts.)
gränsad omfattning, följa kommitténs arbete på ort och ställe, och jag är beredd att omvitna, att det, såvitt jag kunnat finna, där inte rådde något motsatsförhållande, utan att man tvärtom från vederbörande förbands sida med mycket stort intresse biträdde kommittén i dess arbete och med utomordentligt stor beredvillighet sökte genomföra de organisationsförslag, som gjordes.

Jag får kanske dessutom säga, herr talman, att de åtgärder, som organisationsnämnden varit i tillfälle att föreslå, tagit sig synliga uttryck i de organisationsförslag från vederbörande försvarsgrenars sida, vilka komma att presenteras inom den pågående försvarsutredningen.

Jag tror därför inte att man kan säga, att organisationsnämndens arbete på de områdena har varit så betydelselöst, att man skulle önska det ogjort, och jag tror inte heller att man, om man vill se saken i stort, kan säga att nämndens arbete har inverkat så oförmånligt på arbetslågen och lusten att ta egna initiativ o. s. v., att det finns anledning att i det avseendet göra några anmärkningar.

Jag skall inte trötta kammarens ledamöter med att lämna någon redogörelse för de beräknade besparingar, till vilka arbetet inom försvarets centrala organisationskommitté har lett. Jag är förvissad om att man inom statsutskottet, och i varje fall inom vederbörande avdelning, haft tillfälle att få en så pass grundlig redogörelse för detta arbete, att utskottet icke har svävat i okunnighet därom. Jag skall gärna medge — i det avseendet har amiral Wetter rätt — att siffrorna äro ganska svårbedömbara om man vill aptera dem på normala förhållanden, eftersom de ju avse beredskapstidens utgifter. Men även om man således inte går i god för att siffrorna äro på kronan eller öret riktiga, har jag en bestämd känsla av att storleksordningen är tillräckligt tydligt angiven för att man skall förstå, att de rön, som organisationskommittén har kunnat göra, även om man apterar dem på fredsmässiga förhållanden, innebära ett betydande ekonomiskt värde för det svenska samhället.

Jag har, herr talman, med dessa ord bara velat i någon mån ta organisationsnämndens arbete i försvar. För den händelse kammaren efter amiral Wetters anförande skulle ha stannat i den uppfattningen, att organisationsnämndens och organisationskommitténs arbete i allmänhet har lett till de mindre behagliga friktioner, varom amiral Wetters anförande bär vittne, tror jag mig kunna säga, att en sådan uppfattning icke är överensstämmande med det verkliga förhållandet.

Herr Wetter: Herr talman! Jag har inte velat tvista om vad som varit. Jag är fullt övertygad om att organisationsnämnden på sina håll har gjort stor nytta. Jag har i stället mera velat peka på den utveckling, man synes slå in på inom svensk statsförvaltning, när man fråntar de ansvariga myndigheterna deras ansvar och möjligheter att verka och lägger det på andra nya ämbetsverk. Det är mot denna tendens jag reagerar, och den uppfattningen har jag velat framföra här i kammaren.

Herr Nilsson, Bernhard: Herr talman! Med anledning av vad herr Elon Andersson nyss yttrade beträffande föredragningen vid den förberedande behandlingen av detta ärende i statsutskottet vill jag nämna, att man, innan man haft den föredragning, som förekommit, ställde sig ganska tveksam till det i propositionen framlagda förslaget. Emellertid hade vi en ingående föredragning av sakkunnig från organisationsnämnden, och han både redogjorde för nämndens verksamhet och framlade en del exempel på de besparingar, man kunnat ernå. Efter denna föredragning, som var både objektiv och ingående, och sedan den föredragande besvarat en hel del frågor, som framställdes för

Ang. anslaget till statens organisationsnämnd. (Forts.)

att komplettera föredragningen, hade vi inom vederbörande avdelning enstämigt den uppfattningen, att organisationsnämndens arbete, så långt vi kunde se, var mycket värdefullt.

Däremot delar jag inte den uppfattning, som amiral Wetter nyss framförde, nämligen att organisationsnämnden på något sätt skulle föregripa möjligheten för en viss förvaltning att vidtaga de besparings- och rationaliseringsåtgärder, som kunde anses befogade, därför att organisationsnämnden helt tagit dessa frågor om hand. Detta är så vitt jag förstår en alldeles felaktig inställning till frågan, och vederbörande inom verken böra givetvis söka förebygga, att en dylik uppfattning insmyger sig. Det är ju inte bara organisationsnämnden, som skall framlägga förslag om besparingsåtgärder, utan varje verk bör naturligtvis också på sitt håll sträva i samma riktning, oavsett om en organisationsnämnd arbetar eller inte.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Ljungdahl**: Herr talman! Jag skall bara be att få betyga min anslutning till herr Wetters principiella inställning.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i förevarande punkt hemställt.

Vid förnyad, punktvis skedd föredragning av 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, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Vid ånyo skedd föredragning av 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, bifölls vad utskottet i detta betänkande hemställt.

Föredrogos ånyo 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.

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

Ang. kreditgivningen till utlandet m. m.

Med förmälan, att utskottet tagit del av en närmare redogörelse för vissa i Kungl. Maj:ts proposition nr 266 omnämnda handels- och betalningsöverenskommelser liksom för utvecklingen av den utländska kreditgivningen och hjälpverksamheten överhuvud, hade utskottet i förevarande utlåtande hemställt, att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts i berörda proposition framlagda förslag, å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1945/46 anvisa

Ang. kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

a) till Avskrivning av vissa krediter till Danmark och Norge under huvudtiteln för avskrivning av oreglerade kapitalmedelsförluster ett anslag av 200 000 000 kronor.

b) till Kredit till Danmark för inköp av baracker m. m. under fonden för kreditgivning till utlandet ett investeringsanslag av 10 000 000 kronor.

Herr Mannerskantz: Herr talman! Det krig, som har pågått i Europa så många år, har haft åtskilliga tråkiga följdverkningar, somliga större och somliga mindre. Den som jag nu skulle vilja påvisa är en av de mindre, men den har dock en viss betydelse. Regeringen — det är samlingsregeringen, som från början har handlagt det ärende det här gäller — har vant sig vid att ha vidsträckta fullmakter och handla mycket på egen hand, och riksdagen har först efteråt kommit att ta ställning till många förslag, som redan ha fått karaktären av fait accompli. Det här föreliggande fallet torde vara ett sådant. Det förhåller sig så, att när regeringen eller någon av dess ledamöter i ett ärende som detta givit ett löfte till andra nationer, är det knappast möjligt för riksdagen att säga nej; riksdagen måste acceptera vad som har skett. Men när tiderna nu ändrats, bör man kräva, att regeringen lägger bort dessa, man kanske kunde säga ovanor, som i viss mån ha varit nödvändiga under kriget, men i ingen mån torde vara nödvändiga numera.

Det är närmast för att framhålla denna synpunkt, som jag har begärt ordet. Jag tycker, att detta ärende borde ha handlagts på det sättet, att riksdagen eller åtminstone något av dess organ haft möjlighet att ta reell ställning till det, innan ett löfte givits, just därför att det inte finns någon möjlighet att efteråt inta någon annan ståndpunkt än regeringens. Under utskottsbehandlingen har det i varje fall inte meddelats, huruvida vederbörande mottagande länder ha begärt denna gåva eller ens om de önskat den. Det kan ju tänkas, att de båda stater, som det är fråga om nu, inte hyst någon livligare önskan att få dessa medel som gåva. Beloppen ha lämnats som lån utan ränta, och senare har man fått höra, att just denna räntefrihet innebar ett slags predestination till att de sedan skulle efterskänkas. Men inte heller beträffande den saken har riksdagen blivit underrättad eller haft möjlighet att ta ställning. Det vore önskvärt, att ett dylikt förfaringsätt inte tillämpades i fortsättningen.

Det är väl ändå så, att man av den ganska stora gåva, som det här är fråga om — jag kommer inte att yrka avslag på densamma — i utlandet och kanske också inom landet kan få den uppfattningen, att vår ekonomiska ställning är sådan, att vi kunna bära nästan vilka prestationer som helst. Men jag tror inte, att man kan säga, att våra statsfinanser äro särskilt lysande, och utvecklingen kommer säkerligen att gå därhän, att vår statsfinansiella situation blir mycket svår. Det kan mycket väl tänkas, att de 200 miljoner kronor det nu är fråga om gott hade behövts i framtiden.

Jag tror inte heller, att det varit nödvändigt för vårt land att genom denna gåva skaffa sig ära — eller vad man kan kalla det för — hos andra nationer. Sverige har presterat så mycket på alla möjliga sätt i förhållande till både våra grannländer och andra länder, att vi kunna ha ganska gott samvete även utan denna gåva, och jag tror i varje fall inte, att den är ägnad att fria oss från t. ex. den vanära, som skulle kunna drabba oss med anledning av den aktuella fråga, som varit så omskriven och omdebatterad under den senaste veckan.

Jag har, herr talman, härmed endast velat säga, att regeringen bör låta sig angeläget vara att inte ställa riksdagen inför sådana här fullbordade fakta. Riksdagen bör alltid — och inte minst när det gäller så pass stora saker, som

Ang. kreditgivningen till utlandet m. m. (Forts.)

det här rör sig om — bli i tillfälle att ta ställning till frågorna på ett så tidigt stadium, att riksdagen har fria händer.

Vad i övrigt beträffar kreditgivningen till utlandet är det ju klart, att sådana situationer kunna uppstå, att den kan bli för stor. Det är troligt, att vi äro nära den gräns, vid vilken det kan vara tillrådligt att gå fram mera försiktigt, så att vi inte försätta oss själva i en sådan situation, att vi kanske bli ur stånd att till slut kunna göra rätt för oss.

Jag har i denna fråga intet annat yrkande än om bifall till utskottets förslag.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, bifölls vad utskottet i det nu ifrågakvarande utlåtandet hemställt.

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.

Föredrogos och bordlades Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner nr 385—387.

Anmäldes 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.

Skrivelseförslaget godkändes under förutsättning att andra kammaren beträffande bevillningsutskottets betänkande nr 62 fattade samma beslut som första kammaren.

Avgåvos och bordlades nedannämnda motioner:

nr 446, av herr *Karlsson, Gustaf*, m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till utbyggnad och omläggning av uppbördsorganisationen; nr 447, av herr *Nilsson, Bror*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till utbyggnad och omläggning av uppbördsorganisationen; nr 448, av herr *Sandström*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till utbyggnad och omläggning av uppbördsorganisationen; samt nr 449, av herr *Mattsson* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående åtgärder för ökad utbildning av tandläkare m. m.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 1.15 eftermiddagen.

In fidem
G. H. Berggren.
