

Nr 148.

Av herr **Mannerskantz m. fl.**, om *avveckling av statens bränslekommission och statens trafikkommission m. m.*

Dagens ekonomiska läge kräver stark återhållsamhet med alla utgifter, icke minst från statens sida.

En granskning av statsutgifterna för krisförvaltningen — upptagna i statsverkspropositionens tolfte huvudtitel — ger emellertid vid handen att Kungl. Maj:t vid äskande av anslag för denna gren av förvaltningen icke på det sätt, som vore önskvärt och påkallat, iakttagit återhållsamhet med de rent administrativa kostnaderna. Så har folkhushållningsministern t. ex. äskat ett förslagsanslag av 2 600 000 kronor för avlöningar och omkostnader till statens bränslekommission samt ett förslagsanslag av 1 190 000 kronor för motsvarande ändamål till statens trafikkommission för budgetåret 1949/50, vilket sammanlagt utgör 3 790 000 kronor.

Med hänsyn till de väsentligt minskade arbetsuppgifter dessa båda kommissioner i dag handha, i jämförelse med vad som tidigare varit fallet, torde man på goda grunder kunna ifrågasätta om ovannämnda utgifter äro nödvändiga. Inom bränslekommissionen har regleringen av handeln med ved i huvudsak upphört, regleringen av handeln med papper och papp till väsentliga delar hävts, under det att kolhandelsregleringen och kraftregleringen synas stå inför snar avveckling; trafikkommissionens huvuduppgifter gälla för närvarande regleringen av handeln med bilgummi och drivmedel, sedan alla tidigare, denna kommission åvilande regleringar, successivt hävts.

Vid en undersökning av fördelningen av dessa kommissioners totala kostnader framgår, att drygt $\frac{2}{3}$ utgöras av lönekostnader, av vilka omkring hälften falla utanför de olika avdelningar inom kommissionerna, som kunna anses direkt föranledda av alltjämt bestående regleringar. Det synes naturligt att dessa stora kostnader — avsedda för administration och ledning av kommissionerna — förminskas i takt med de olika regleringarnas avveckling. Att så icke är fallet framgår emellertid tydligt därav, att anslagen i sin helhet icke nämnvärt reducerats, trots den begränsning av arbetsuppgifterna, som ägt rum och av uttalanden från regeringens sida äro att vänta. De dryga kostnaderna stå följaktligen icke i rimlig proportion till de uppgifter de avses bestrida. De kunna svårigen betecknas såsom produktiva; snarare framstå de såsom onödiga utgifter, ja, närmast som ett missushållande med statliga medel.

De kvarstående begränsade arbetsuppgifterna inom bränslekommissionen

och trafikkommissionen torde utan olägenhet kunna överföras till andra krisinstitutioner eller statliga verk. I vilken takt denna avveckling kan äga rum är givetvis svårt att exakt bedöma. Med tanke på redan kända regleringar och med hänsyn till vårt bedömande av ytterligare möjligheter i denna riktning uppskatta vi den kostnadsbesparing som härigenom kan uppnås till cirka 2 000 000 kronor och följaktligen erforderligt anslagsbelopp för dessa kommissioner för budgetåret 1949/50 till cirka 1 800 000 kronor.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställes,

dels att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära att statens bränslekommission och statens trafikkommission måtte avvecklas under budgetåret 1949/50,

dels att riksdagen måtte anvisa:

- a) till Statens bränslekommission: Avlöningar för budgetåret 1949/50 ett anslag av 800 000 kronor;
- b) till Statens Bränslekommission: Omkostnader för budgetåret 1949/50 ett förslagsanslag av 400 000 kronor;
- c) till Statens trafikkommission: Avlöningar för budgetåret 1949/50 ett förslagsanslag av 350 000 kronor;
- d) till Statens trafikkommission: Omkostnader för budgetåret 1949/50 ett förslagsanslag av 240 000 kronor.

Stockholm den 21 januari 1949.

Axel Mannerskantz.

Torsten Isaksson.

Ebon Andersson.
