

RIKSDAGENS PROTOKOLL



1951

ANDRA KAMMAREN

Nr 28

20—24 oktober.

Debatter m. m.

Lördagen den 20 oktober.

	Sid.
Interpellation av fru Nordgren ang. frånskild makes pensionsrätt	3

Tisdagen den 23 oktober.

Svar på frågor av:

Fru Sandström ang. förslag till 1952 års riksdag om avdragsrätt för studiekostnader vid beskattningen	5
Herr Christenson i Malmö ang. sänkning av choklad- och konfityrskatten	6
Herr Dickson ang. avskrivning av vissa äldre avgälder (frälseskatteräntor m. m.)	7
Interpellation av herr Sjölin ang. 1949 års tjänsteförtekningsrevision ..	9

Onsdagen den 24 oktober.

H. K. H. Hertigens av Västergötland frånfälle	12
Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. . .	12
Svar på frågor av fröken Vinge:	
a) om inrättande av ett de vetenskapliga bibliotekens chefsråd	64
b) ang. central- eller landsbibliotek i Kronobergs och Västmanlands län	65
Svar i ett sammanhang på interpellationer av herr Nihlfors ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden, m. m. och herr Hjalmarson i samma ämne	66
Svar på interpellation av fru Nordgren ang. frånskild makes pensionsrätt	82

Interpellationer av:

Herr Braconier ang. redogörelse för möjligheterna för vår konsulära representation i norra Polen att tillvarata de svenska sjömännens intressen, m. m.	83
Herr Persson i Svensköp ang. byggnadsprogrammet för folkskolebyggnader	84

Samtliga avgjorda ärenden.

<i>Bevillningsutskottets</i> betänkande nr 61, ang. skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet	12
--	----

Lördagen den 20 oktober.

Kl. 2 em.

På grund av förfall för sekreteraren tjänstgjorde undertecknad, jämlikt herr talmannens förordnande, vid protokollet.

§ 1.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande proposition nr 214, angående ändrad lönegradsplacering för viss vård- och ekonomipersonal m. m.

§ 2.

Interpellation ang. fränskild makes pensionsrätt.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Fru **NORDGREN**, som anförde: Vid 1944 års riksdag väckte undertecknad jämte sexton andra av kammarens kvinnliga ledamöter en motion, vari hemställdes att riksdagen måtte besluta skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning beträffande *dels* frågan om sådan ändring av för statliga befattningshavare gällande bestämmelser om familjepension för fränskild och efterlevande make, att principen om pensionens klyvning efter försäkringstekniska grunder vid befattningshavares skilsmässa genomföres och göres obligatorisk, *dels ock* frågan om åläggande för kommunala pensionskassor att genomföra obligatorisk familjepensionsrätt för fränskild hustru enligt nämnda princip, samt därefter för riksdagen framlägga de förslag vartill utredningen kunde föranleda.

I motionen framhölls bl. a. att, enligt bestämmelserna i allmänna familjepensionsreglementet den 30 december 1941 och 1942 års familjepensionsreglemente

för arbetare, fränskild make visserligen under vissa förutsättningar kan tillerkännas rätt till familjepension, men att de fränskildas familjepensionsrätt icke är ovillkorlig utan beroende på skälighetsprövning av domstol. Vidare att den fränskilda, även i de fall pensionsrätt tillerkänts henne, är sämre ställd än den efterlevande maken så till vida, att fränskild make, som äger pensionsrätt jämte den avlidnes barn i annat gifte, icke äger åtnjuta större del än som motsvarar 40 procent av familjepensions-talet, medan efterlevande make utbe-kommer 80 procent, även om pensionsberättigat barn från annat gifte finnes. För vissa statliga befattningshavare, däribland hela den stora gruppen lärare vid folk- och fortsättningsskolor, som erhålla pension från statens pensionsanstalt, finnas dessutom icke några bestämmelser om familjepensionsrätt för fränskild make.

I motionen redogjordes även för det sätt varpå Sveriges kommunala pensionskassa löst frågan om fränskild hustrus pensionsrätt, vilket skett genom att familjepensionsrätten vid skilsmässa obligatoriskt klyves i två delar, en äldre och en yngre. Dessa S. K. P:s bestämmelser tillkommo 1940, och vissa städer, som icke äro anslutna till S. K. P., ha även infört liknande bestämmelser i sina pensionsreglementen.

Slutligen framhöll motionärerna att det i Danmark funnes en lag, som ålägger pensionskassorna att vid skilsmässa företaga uppdelning av familjepensionen efter i stort sett samma principer som de av S. K. P. tillämpade. Den ovillkorliga rätt till intjänad andel i pensionen, som sålunda i lag tillerkännes kassamedlems hustru vid äktenskapets upplösning, giver hustrun en oerhört mycket starkare och tryggare ställning

Interpellation ang. frånskild makes pensionsrätt.

än den, som tillkommer henne då pensionsrätten förbindes med villkor, göres fakultativ, eller helt och hållet försvinner vid skilsmässa.

I sitt utlåtande nr 41 anförde bankoutskottet bl. a., att enligt utskottets uppfattning delade meningar råda, huruvida gällande regler för familjepensions fördelning mellan frånskild make och efterlevande make äro i alla avseenden rättvist avvägda, och utskottet ansåg visst fog onekligen föreligga för kravet på en fördelning efter mindre summariska grunder än för närvarande. Därvid ansåg utskottet det ligga nära till hands, att pensionsbeloppen avpassas med hänsyn till de olika äktenskapens längd, och ville därför inte motsätta sig, att berörda spörsmål genom Kungl. Maj:ts försorg gjordes till föremål för förnyat övervägande. Den av utskottet förordade utredningen syntes dock böra begränsas att avse de bestämmelser, som gälla för tjänstemän och arbetare, underkastade av Kungl. Maj:t och riksdagen fastställda pensionsreglementen. Att, såsom i motionen antyddes, utredningen skulle omfatta jämväl kommunalanställdas pensionsförhållanden ansåg utskottet, på av detsamma anförda skäl, icke böra ifrågakomma. I enlighet med bankoutskottets hemställan beslöto riksdagens båda kamrar anhålla att Kungl. Maj:t ville, i anslutning till vad utskottet anfört, låta verkställa utredning i fråga om ändring av gällande bestämmelser beträffande frånskild makes familjepensionsrätt samt för riksdagen framlägga det förslag vartill utredningen kunde giva anledning (riksdagens skrivelse nr 211).

Sedan dess ha, såvitt undertecknad kunnat utröna, inga åtgärder vidtagits från Kungl. Maj:ts sida för ifrågavarande ärendes utredning. Frågan är emellertid, enligt undertecknads mening, av ganska stor betydelse, då antalet skilsmässor sedan densamma var föremål för riksdagens behandling stigit avsevärt och alltjämt visar tendenser att ytter-

ligare stiga, även beträffande äldre äktenskap. Särskilt de frånskilda hustrur, som levat i ett mångårigt äktenskap med den frånskilde maken och alltså vid skilsmässan kommit upp i medelåldern, måste känna sig orättvist behandlade, om de vid den frånskilde mannens frånfälle komma i en sämre ställning i pensionshänseende än den efterlevande maken i ett senare äktenskap med mannen.

Vid såväl 1949 som 1950 års riksdagar har i samband med behandling av pensionsfrågor återopats statsutskottets utlåtande, enligt vilket utskottet inhämtat att en allmän översyn på pensionsväsendets område omedelbart skulle igångsättas.

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

1. Pågår en allmän översyn på pensionsväsendets område, och kommer, om så är fallet, jämväl frågan om ändring av gällande bestämmelser beträffande frånskild makes pensionsrätt att i samband härmed bli föremål för utredning, och är förslag i ärendet att förvänta inom närmaste tiden?

2. Om så icke är fallet, kommer herr statsrådet att vidtaga åtgärder för att en särskild utredning av denna fråga snarast kommer till stånd?

Denna anhållan bordlades.

§ 3.

Anmäldes, att följande Kungl. Maj:ts propositioner tillställts kammaren, nämligen:

nr 216, angående rörlig kredit åt Svenska spannmålsaktiebolaget;

nr 217, angående anslag å tilläggsstat I för budgetåret 1951/52 till främjande av bostadsförsörjningen m. m.; samt

nr 218, med förslag till förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

Svar på fråga ang. förslag till 1952 års riksdag om avdragsrätt för studiekostnader vid beskattningen.

Propositionen nr 218 remitterades omedelbart, såvitt angick medgivande till överskridande av viss anslagspost i avlöningsstaten för kontrollstyrelsen, till statsutskottet och i övrigt till bevillningsutskottet.

Övriga propositioner bordlades.

§ 4.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes här-
efter kl. 2.09 em.

In fidem
Per Bergsten.

Tisdagen den 23 oktober.

Kl. 4 em.

§ 1.

Justerades protokollen för den 16 och den 17 innevarande oktober.

§ 2.

Upplästes följande till kammaren inkomna läkarintyg:

Att riksdagsman K. Göran Petterson från Degerfors på grund av sjukdom (akut tarmkatarr) är tills vidare oförmögen att inställa sig till riksdagsarbetet, intygas.

Degerfors den 22 oktober 1951.

R. Ekström,
prov.-läk.

Kammaren beviljade herr Petterson i Degerfors ledighet från riksdagsgörö-
målen från och med den 22 innevaran-
de oktober tills vidare.

§ 3.

Svar på fråga ang. förslag till 1952 års riksdag om avdragsrätt för studiekostnader vid beskattningen.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet SKÖLD, som anförde: Herr talman! Fru Sandström har frågat, om jag har för avsikt att till 1952 års riks-

dag framlägga förslag om avdragsrätt för studiekostnader vid beskattningen.

Betänkandet om studiekostnaders behandling i beskattningshänseende överlämnades av 1944 års allmänna skattekommitté till finansdepartementet i slutet av maj. Betänkandet remitterades då, och remisstiden utgick den 1 oktober. Flertalet remissvar ha kommit in, men några få återstå ännu. Ärendet är f. n. under prövning i departementet, men någon ståndpunkt till frågan om förslaget skall läggas fram för riksdagen har ännu icke fattats.

Härefter yttrade

Fru SANDSTRÖM: Herr talman! Jag ber att till statsrådet och chefen för finansdepartementet få framföra mitt tack för att jag så snabbt fått svar på min enkla fråga. Min tacksamhet skulle ha varit ändå större, om i svaret kunnat utläsas att den sak frågan gällde kunnat förväntas bli behandlad av riksdagen nästa vår. Nu har frågan besvarats utan att något besked lämnats. Men eftersom ärendet är under prövning i departementet just nu, tar jag mig friheten att uttala en förhoppning om att det också blir föremål för avgörande i positiv riktning.

Enligt kommunalskattelagen får avdrag icke ske för avbetalning av studiekulder. Sommaren 1943 — alltså för mer än åtta år sedan — hemställ-

Svar på fråga ang. sänkning av choklad- och konfityrskatten.

de styrelsen för Sveriges förenade studentkårer, att Kungl. Maj:t måtte ta under övervägande huruvida 20 § kommunalskattelagen kunde få ett tillägg av innehåll, att kapitalavbetalning å skuld vore avdragsgill, ifall skulden hade karaktär av studieskuld. Frågan var inte ny då; den daterar sig förmodligen till 1920, då i samband med ett kommunalskatteprovisorium »stark skuldsättning» som skattelindringsgrund togs bort ur bevillningsförordningen. År 1944 interpellerade herr Håstad i denna kammar i samma fråga. Det har heller inte saknats utredningar, som ägnat sig åt den akademiska ungdomens ekonomiska förhållanden. Nu har i maj i år äntligen ett konkret förslag framlagts av 1944 års skattekommitté. Förslaget går ut på att avdrag under vissa förutsättningar får göras i deklarationen för under beskattningsåret verkställd avbetalning å studieskuld. Ett huvudvillkor är emellertid, att den skattskyldiges förmögenhet vid beskattningsårets ingång är negativ.

I utredningsmaterialet finns emellertid redovisade argument även för en mera långtgående avdragsregel. Det har gjorts jämförelser mellan rörelseidkare, som investera kapital i rörelse, och studerande, som investera kapital i utbildning. Rörelseidkaren har rätt att under alla förhållanden göra avskrivningar. En studerande, som investerar kapital i utbildning, har inte rörelseidkarens möjligheter i detta hänseende. Skattekommittén konstaterar också att »en investering i en sådan immateriell tillgång som utbildning utgör i beskattningshänseende är avsevärt mera ogynnsamt behandlad än investering i sådana tillgångar, å vilkas anskaffningsvärde avdrag för värdeminskning medges. Den som investerat kapital i utbildning kan alltså närmast jämföras med en rörelseidkare, som berövas rätten till avdrag för värdeminskning eller en jordbrukare som berövas rätten till avdrag för ersättningsanskaffning.»

Trots dessa slutsatser har dock kommittén stannat för att föreslå, att avdrag inte får göras för i studier investerat kapital, endast för kapital, som upplånats för ändamålet och åsamkat vederbörande en negativ förmögenhet d. v. s. en skuld av det slag att skuldsumman överstiger tillgångarna. Jag ber att få begagna detta tillfälle till att också uttala den förhoppningen, att när departementet nu prövar de sakkunnigas förslag även de här antydda argumenten måtte allvarligt prövas.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 4.

Svar på fråga ang. sänkning av choklad- och konfityrskatten.

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet SKÖLD, som anförde: Herr talman! Herr Christenson i Malmö har frågat, om jag är beredd att till pågående höstsession framlägga förslag om att snarast möjligt sänka choklad- och konfityrskatten.

I förra månaden ingavs till finansdepartementet ett flertal framställningar om sänkning av varuskatten å choklad- och konfityrvaror. Framställningarna ha remitterats till kommerskollegium och kontrollstyrelsen. Kollegium har under gårdagen inkommit med sitt svar. Så snart även kontrollstyrelsens yttrande avgivits, kommer ärendet att upptagas till prövning i departementet. Innan denna prövning verkställts, har jag självfallet ingen möjlighet att taga ställning till frågan om och, i jakande fall, från vilken tidpunkt en skattesänkning bör genomföras.

Härpå yttrade

Herr CHRISTENSON i Malmö: Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet och chefen för finansdepartementet för svaret på min fråga.

Svar på fråga ang. avskrivning av vissa äldre avgälder (frälseskatteräntor m. m.).

Herr statsrådet anförde, att begärda remissyttranden först måste inväntas, och meddelade även, att kommerskollegium avgivit sitt yttrande och att kontrollstyrelsen väntas komma med sitt i dagarna. Jag kan ju tillägga, att kommerskollegium för sin del föreslår en sänkning av chokladskatten till 60 procent. Det skulle vara en god vägledning för de berörda parterna inom chokladproduktionen att så snart som möjligt få ta del av statsmakternas ställningstagande till en sänkning av denna varuskatt. Det råder stor oro på chokladmarknaden, och köpmotståndet hårdnar för varje månad. Höjningen av skatten har haft ruinerande följder för chokladindustrien, och den nya skattesatsen har inte tillfört staten nya inkomster, vilket var den närmaste motiveringen för att skatten höjdes från 60 till 80 procent. Enligt propositionen räknade man med att öka statens inkomster från 115 miljoner kronor till 140 miljoner kronor eller med 25 miljoner kronor under en tolv månadersperiod. Ser man på intäkterna av skatten under de första åtta månaderna innevarande år, finner man, att de uppgingo till 64,3 miljoner kronor mot 65,1 miljoner under motsvarande månader 1950. Det föreligger alltså i år en minskning med 0,8 miljoner eller 1,2 procent. Statsverket har sålunda fått vidkännas en minskning i intäkterna jämfört med vad som inflöt på den skatt, som utgick efter en skattesats om 60 procent. Den höjda varuskatten har medfört en katastrofal minskning av konsumtionen. Denna har sålunda sjunkit från ca 50 000 till 35 000 ton per år. Ett stort antal mindre tillverkare inom branschen ha redan sett sig nödsakade att helt nedlägga driften. Ett företag sysselsatte tidigare 200 arbetare, men antalet anställda har successivt minskat allteftersom varuskatten höjts. Fabriken sysselsätter nu endast 60 man, och arbetarna och tjänstemännen ha erbjudits att utan vederlag överta fabriken

maskinpark. Ett annat företag har förbrukat sina fonder, varför likvidation övervägs. Av sju större företag inom branschen, representerande ca 70 procent av den totala försäljningen, uppvisa inte mindre än sex ren förlust under första halvåret 1951.

Konsumtionsminskningen har givetvis haft ogynnsamma återverkningar på distributionen. Den har bidragit till att starkt försämra specerihandelns och i all synnerhet frukt- och konfektyrhandelns lönsamhet.

Det är kanske många som anse, att den höga chokladskatten minskar snaskätandet och minskar tandrotan. Tyvärr är så inte fallet. Inom varusortimentet har en förskjutning av konsumtionen skett från dyrare till billigare varuslag, från praliner och chokladvaror till karameller, kola och liknande produkter, vilka äro mera skadliga för tänderna.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att några ledamöter av denna kammare yrkade avslag på propositionen om en höjning av chokladskatten från 60 till 80 procent. När frågan behandlades här i kammaren tillät jag mig betvivla finansministerns och kontrollstyrelsens beräkning, att konsumtionen skulle gå ned med tio procent. Jag hävdade att man kunde befara en minskning av 20—30 procent. Mina farhågor ha till fullo besannats. Konsumtionen har minskat med ca 30 procent, och statsinkomsterna ha inte ökats. Man kan nog säga, att chokladskatten bjudit finansministern mera vatten än vin.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 5.

Svar på fråga ang. avskrivning av vissa äldre avgälder (frälseskatteräntor m. m.).

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet SKÖLD, erhöi på begäran ordet och anförde: Herr talman! Herr Dickson har frågat om det är min avsikt att villfara riksdagens begäran i skrivelse den 19 juni 1948 om sådan

Svar på fråga ang. avskrivning av vissa äldre avgälder (frälseskatteräntor m. m.).

rationalisering i fråga om beloppen å vissa äldre uppbördstitlar och därmed jämförliga avgälder (frälseskatteräntor m. m.) att dessa i rimlig mån må kunna bli avskrivna.

I anledning av riksdagens berörda skrivelse uppdrog Kungl. Maj:t i september 1948 åt riksräkenskapsverket att utarbeta förslag i ämnet. Förslaget avgavs i januari 1950. Över förslaget har utlåtande avgivits av kammarkollegiet i maj samma år. Enligt vad jag inhämtat har 1949 års uppbördssakkunniga upptagit till behandling frågan om ett förenklat debiteringsförfarande beträffande bl. a. annuiteter å förskott för avlösning av frälseräntor. Med hänsyn härtill har det syntts lämpligt att avvakta de sakkunnigas betänkande, innan ställning toges till riksräkenskapsverkets förslag i ämnet.

Härefter yttrade

Herr DICKSON: Herr talman! Jag måste nog denna gång liksom när jag senast hade nöjet besvara finansministern beklaga, att han inte själv har lagt hand vid detta ärende, även om detta skulle ha inneburit att andra ärenden, med vilka vi kunna föreställa oss att han har sysslat på sista tiden, skulle skjutits något i bakgrunden. Hade så skett hade vi nog fått ett annat svar. Jag kan inte tro att finansdepartementet arbetar efter så egendomliga principer, att det först bestämmer ett debiteringsförfarande och *därefter* tar ställning till om det som skall debiteras borde ha avskrivits. Det var ju det det var fråga om: skola vi avskriva avgälderna eller inte? Jag tycker att motiveringen är väldigt svag.

Jag skall inte trötta kammaren med någon beskrivning över vad detta ärende rör. Det är en mycket lokal fråga som rör en del mindre lantbrukare i Dalsland, vilka besväras av små avgälder på sina gårdar och som tycka att de gärna kunde bli av med avgäl-

derna. Det tyckte också riksdagen för tre och ett halvt år sedan. Riksdagen uttalade då, att man borde utan vidlyftigare utredning eller annan omgång se efter om inte dessa avgälder kunde avskrivas. Nu har, som finansministern så riktigt refererade, detta ärende handlagts av riksräkenskapsverket och kammarkollegium. De ha hållit på i tre och ett halvt år. Vad är en vidlyftig utredning? Tre och ett halvt år är ju inte någonting som imponerar efter den erfarenhet vi ha av andra utredningar, men nog tycker jag att det inte har handlats särskilt snabbt i detta fall.

Nu få vi se hur det går. Om min kollega herr Rubbestad hade varit närvarande, skulle jag ha vädjat till honom att han skulle begagna sitt inflytande på sina honom närstående kolleger inom regeringen — kanske ett hopplöst företag — för att förmå dem att inverka på andra kolleger inom regeringen så att denna fråga snart bleve expedierad. Nu är han inte närvarande, så jag kan inte gå den vägen utan får nöja mig med det kanske lika hopplösa företaget att vädja till finansministern direkt att frågan måtte lösas snarast möjligt.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6.

Föredrogs var efter annan följande Kungl. Maj:ts på kammarens bord vilande propositioner; och remitterades därvid

till jordbruksutskottet propositionen nr 216, angående rörlig kredit åt Svenska spannmålsaktiebolaget; och till statsutskottet propositionen nr 217, angående anslag å tilläggsstat I för budgetåret 1951/52 till främjande av bostadsförsörjningen m. m.

§ 7.

Föredrogs den av fru Nordgren vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till

Interpellation ang. 1949 års tjänsteförteckningsrevision.

herr statsrådet och chefen för civildepartementet angående frånskild makes pensionsrätt.

Kammaren biföll denna anhållan.

§ 8.

Interpellation ang. 1949 års tjänsteförteckningsrevision.

Ordet lämnades på begäran till

Herr SJÖLIN, som anförde: Herr talman! 1949 års tjänsteförteckningskommitté har nu arbetat i över två år utan att den begärda utredningen om tjänsteförteckningsrevision kunnat framläggas. Visserligen ha vissa grupper specialbehandlats och förslag till nya löner för dem också i en del fall framlagts. Huvudsyftet med kommitténs arbete, som väl dock måste anses vara att komma fram till en ny tjänsteförteckning, har ännu icke uppnåtts.

Det skall villigt erkännas, att kommitténs uppgift är mycket stor och mycket svår, men man frågar sig ändå om det inte är principiellt fel att en sådan sak som en tjänsteförteckningsrevision skall fördröjas på sätt som nu sker. Det borde ligga i sakens natur att en dylik uppgift skulle slutföras inom en relativt kort tid. Inom privata företag skulle säkerligen en mera rationell metod ha tillämpats än den som synes ha kommit till användning i detta fall. Kan dröjsmålet möjligen också bero på att ej tillräcklig personal finnes disponibel?

I årets statsverksproposition har statsrådet Lingman meddelat, att det är hans »förhoppning att arbetet inom kommittén skall kunna bedrivas i sådan takt att förslag rörande principerna för tjänsteförteckningsrevisionen skall kunna föreläggas 1952 års riksdag». Detta är visserligen gott och väl, men därmed har sannolikt ändå ej den nya tjänsteförteckningen blivit verklighet.

Det är naturligtvis många statstjänstemän inom skilda grupper, som i vän-

tan på denna tjänsteförteckningsrevision anse sig missgynnade. Vad som närmast gjort att jag nu tager upp frågan är lönerelationerna mellan de statstjänstemän, som tillhöra lönegraderna Ca 9 och Ca 10, samt de kollektivavtalsanställda.

Vid de statliga kommunikationsverken finnas stora tjänstemannagrupper, som äro placerade i lönegraderna Ca 9 och Ca 10. Hit höra bl. a. vakter av olika slag, stationskarlar, trafikbiträden m. fl.

Dessa tjänstemannagrupper ha under de senare 3 å 4 årens löneutveckling blivit i hög grad missgynnade i förhållande till kollektivavtalsanställd arbetarpersonal. Sistnämnda kategori har genom höjda avtalslöner och ackordsförtjänster fått sina löneförmåner förbättrade i betydligt högre grad än tjänstemannaanställd personal i nyssnämnda lönegrader.

Jag vill exemplifiera detta genom att anföra jämförelsesiffror för ett av kommunikationsverken.

Löneförmånerna inklusive 33 procent tillägg äro i

Ca 10 lägsta löneklassen 539 kronor per månad.

Ca 10 högsta löneklassen 620 kronor per månad.

Ca 9 lägsta löneklassen 509 kronor per månad.

Ca 9 högsta löneklassen 593 kronor per månad.

Tjänsten fullgöres i tre skift med 48 timmar per vecka motsvarande 208 timmar per månad. Därvid är att märka att arbetet pågår även på helgdagar och på andra i allmänhet arbetsfria dagar. De kollektivavtalsanställda åtnjuta för närvarande följande löneförmåner:

Lönegrupp I medelförtjänst 315 öre per timme.

Lönegrupp II medelförtjänst 332 öre per timme.

Lönegrupp III medelförtjänst 378 öre per timme.

Interpellation ang. 1949 års tjänsteförteckningsrevision.

Vid 208 arbetstimmar per månad motsvarar detta en månadslön av respektive 655, 690 och 786 kronor exklusive förmanspengar, övertids- och skifttillägg.

Skillnaden mellan den största kollektivlönen per månad och den minsta tjänstemannalönen är alltså 277 kronor.

Gör man jämförelsen mellan kollektivlönen i grupp II och lägsta tjänstemannalönen i Ca 9, vilket synes rimligt med hänsyn till att rekryteringen i allmänhet torde ske från kollektivlönegrupp II, blir skillnaden 181 kronor per månad. Detta innebär att en arbetare, som befordras till tjänsteman, skulle behöva få sin lön sänkt med över 26 procent om han inte genom längre tids anställning kan komma upp i en högre löneklass. Den verkliga skillnaden blir än större eftersom tjänstemän ej åtnjuta vare sig förmanspengar eller skifttillägg och i realiteten ej heller någon övertidsersättning, emedan skiftgången ej medger övertid.

Även i fråga om pension intager den kollektivanställda personalen numera en gynnsammare ställning, vilket bidrar till att öka skillnaden mellan denna personalgrupps förmåner relativt den tjänstemannaanställda personalen, enär lönegraderna Ca 9 och Ca 10 få betraktas som sluttjänster för en mycket stor del av dessa tjänstemän.

Pensionsförmånerna äro t. ex. i

Ca 10 (13:e lönekl.)

$3\ 852 + 33\ \% = 5\ 123\ \text{kr./år}$

Ca 9 (12:e lönekl.)

$3\ 696 + 33\ \% = 4\ 915\ \text{kr./år}$

För de kollektivanställda

Lönegrupp I

$3\ 696 + 33\ \% = 4\ 915\ \text{kr./år}$

Lönegrupp II—III

$4\ 008 + 33\ \% = 5\ 330\ \text{kr./år.}$

Det förhållandet, att här åsyftade tjänstemän i många fall tidigare »befordrats» från kollektivanställning till tjänstemannaanställning och därvid ansågo sig vinna en förmånligare anställningsform men nu finna sig stå inför

raka motsatsen, skapar missnöje och olust, icke minst därför att deras nuvarande inkomster nödvändiggöra levnadsförhållanden, som tangerar existensminimum, sett efter nuvarande allmänna begrepp.

Det har även på sina håll förekommit, att arbetsförhållandena genom rationalisering och personalindragningar åtskilligt förändrats för tjänstemän i nämnda lönegrupper, varigenom betydligt större krav ställas på dem än som var fallet, när deras nuvarande placering i lönegrad fastställdes. Det skulle sålunda behövas en annan differentiering av hithörande tjänster i tjänsteförteckningen.

Vid upprepade tillfällen, då framställningar gjorts från tjänstemännens sida om löneförbättring, har vederbörande myndighet framhållit att det icke vore riktigt att under tiden som 1949 års tjänsteförteckningskommitté höll på med sitt utredningsarbete vidtaga någon ändring av löneförhållandena, enär detta kunde komma att föregripa kommitténs slutliga förslag. De berörda tjänstemännen hade bibringats den uppfattningen att de skulle kunna räkna med ett förslag till innevarande höst, men den omständigheten att kommittén säger sig behöva arbeta även under 1951 har blivit en stor missräkning för tjänstemännen.

Då det med hänsyn till de förhållanden jag här berört är synnerligen angeläget att snarast möjligt avhjälpa förekommande missförhållanden anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för civildepartementet få framställa följande frågor:

- 1) När beräknas 1949 års tjänsteförteckningskommitté komma att avgiva sitt förslag till revidering av tjänsteförteckningen?
- 2) När kan man beräkna att utredningen kommer att resultera i förslag från regeringen till riksdagen att genomföra den lönerreglering, som väntas följa av utredningen?

Interpellation ang. 1949 års tjänsteförteckningsrevision.

- 3) Finns det möjligen anledning att förstärka utredningen med experter för att påskynda förslags framläggning?
- 4) Kan man förvänta att här påtalade missförhållanden bliva beaktade vid utarbetandet av den nya tjänsteförteckningen?
- 5) Om den nya tjänsteförteckningen ej kan beräknas föreligga inom rimlig tid, kommer då vederbörande att föreslå provisorisk löne- och pensionsförstärkning för tjänstemännen i lönegraderna Ca 9 och Ca 10, vilka genom övergång från kollektivavtalsanställning erhålla minskade löne- och pensionsförmåner eller vars arbetsuppgifter så förändrats att en löneförbättring kan anses motiverad? Denna anhållan bordlades.

§ 9.

Upplästes och lades till handlingarna följande till kammaren inkomna protokoll:

Protokoll, hållet vid sammanträde med herr talmannen och vice talmännen i riksdagens andra kammare och de kammarens ledamöter, som blivit utsedda att jämte herr talmannen och vice talmännen tillsätta kammarens kanslipersonal, den 17 oktober 1951.

På därom gjorda ansökningar beviljades stenograferna hos kammaren jur. kand. E. Albert Romare och e. o. hovrättsassessorn Per G. Bergsten ledighet från sina befattningar under höstsessionen med innevarande års riksdag och förordnades stenografen hos första kammaren civilingenjören O. Nilsson och kanslisten hos andra kammaren studeranden Bengt E. Lundin att under tiden vara stenografer hos kammaren.

Vidare förordnades fil. stud. Sven Wickberg att under samma tid uppehålla Lundins kanslistbefattning.

In fidem
Gunnar Britth.

§ 10.

Till bordläggning anmäldes bevillningsutskottets betänkande nr 61, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet.

§ 11.

Justerades protokollsutdrag.
Kammarens ledamöter åtskildes här-
efter kl. 4.27 em.

In fidem
Gunnar Britth.

Onsdagen den 24 oktober.

Kl. 11 fm.

§ 1.

H. K. H. Hertigens av Västergötlands frånfälle.

Herr TALMANNEN öppnade sammanträdet med följande ord: Mina damer och herrar! Vi ha mottagit budskapet om Prins Carls bortgång. Med all rätt kan det sägas att Prins Carl med sitt demokratiska sinnelag och sin goda vilja att under lång tid stå som ledare för den humanitära världsorganisationen Röda korset vid sin bortgång omfattas av hela vårt folk med varma känslor. Ty det står klart för oss alla vilken välsignelserik gärning Röda korset utfört under de båda världskrigen med hjälp åt invalider, krigsfångar och barn i olika delar av världen. Prins Carl offrade hela sin arbetskraft och gick i spetsen för Röda korsets utveckling över hela världen.

Med varmt och hjärtligt deltagande hylla vi hans minne.

Detta anförande åhördes av kammarens ledamöter stående.

Härefter yttrade

Herr ANDRE VICE TALMANNEN: Herr talman! Jag hemställer, att kammaren behagade uppdraga åt sin talman att till Hans Maj:t Konungen, Hennes Maj:t Drottningen samt Hennes Kungl. Höghet Hertiginnan av Västergötland och den övriga kungliga familjen framföra kammarens djupt kända och varma deltagande i den sorg, som drabbat dem.

Kammaren biföll denna hemställan.

§ 2.

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

Föredrogs bevillningsutskottets betänkande nr 61, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet.

I en den 19 oktober 1951 dagtecknad proposition, nr 218, hade Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

dels antaga vid propositionen fogade förslag till

1) förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.; samt

2) förordning om frihet i vissa fall från skatteplikt enligt förordningen den 25 maj 1951 (nr 283) om tillfällig automobilskatt;

dels ock medgiva visst överskridande av en anslagspost i avlöningsstaten för kontrollstyrelsen.

Propositionen hade hänvisats, såvitt anginge medgivande till överskridande av nämnda anslagspost, till statsutskottet samt i övrigt till bevillningsutskottet.

Bevillningsutskottet hemställde, att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 218, i de delar propositionen hänvisats till bevillningsutskottet, antaga vid propositionen fogade förslag till

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

1) förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.; samt

2) förordning om frihet i vissa fall från skatteplikt enligt förordningen den 25 maj 1951 (nr 283) om tillfällig automobilskatt.

Därjämte hemställde utskottet, att betänkandet måtte företagas till avgörande efter allenast en bordläggning.

Reservationer hade avgivits:

1) av herrar *Velander, Petrén, Nordenson, Sandberg, Kristensson* i Osby, *Hagberg* i Malmö och *Gunnarsson*, som ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 218, i de delar propositionen hänvisats till bevillningsutskottet;

2) av *nämnda ledamöter*, vilka för den händelse deras i reservation nr 1) gjorda hemställan icke vunne riksdagens bifall yrkat, att i motiveringen för det fattade beslutet följande måtte infogas:

»Enligt vedertagen princip skola statsverkets inkomster härflytande ur beskattningen av motorfordonstrafiken uteslutande användas för vägväsendets behov. Från denna princip bör något avsteg icke göras, varför de medel, som inflyta av skatten vid tillverkning och import av personbilar m. m., i sin helhet böra reserveras för vägväsendet.»

Kammaren biföll till en början utskottets framställning om ärendets företagande till avgörande efter allenast en bordläggning.

Härefter föredrogs utskottets hemställan; och anförde därvid:

Herr KRISTENSSON i Osby: Herr talman! Forceringen av denna fråga väcker allvarliga betänkligheter. Det är i hög grad anmärkningsvärt att tillfälle icke beretts de enskilda riksdagsledamöterna att motionera i detta ärende. I detta sammanhang är det mig ett nöje att citera två tidningar, som jag annars inte brukar återge här för kammarens

protokoll. Det ena citatet är hämtat ur Aftontidningen, där man ställer frågan: »Är metoden överensstämmande med demokrati och god parlamentarism?» Man tillägger: »Visst är det bra med en stark regering. Men det är bättre med en klok regering. Varför vill man hindra oliktankande att framlägga sina synpunkter i form av motioner...?»

Jag citerar Ny Tid: »Om riksdagen inte ens bereds tillfälle att presentera alternativ, kommer dess beskattningsrätt att såväl sakligt som formellt framstå som illusorisk. Koalitionsministären kunde ha startat på ett angenämare sätt än med denna blixtoffensiv mot riksdagen.»

Jag vill i detta sammanhang citera vad en annan tidning skrivit: »Man får i tankarna de gamla orden: I herredagsmän, faren icke så fort! Vad göras skall är allaredan gjort.»

Detta skatteförslag är utarbetat på det sättet att skatten skall utgå från och med den 20 oktober. Skattepliktiga äro tillverkare av personbilar och motorcyklar samt importörer av dessa artiklar. De bilar och motorcyklar däremot, som finnas ute i handeln hos detaljister, drabbas icke av skatten. Antalet tillverkare är mycket begränsat. Vi ha här i Sverige två fabriker, som tillverka svenskybyggda personbilar, sex samsättningsfabriker och tio fabriker för tillverkning av motorcyklar. Det blir inalles 18 fabriker. Därtill kommer ett antal importörer, som är något större. Men importörerna betala skatten vid erläggandet av tullen. Där finnas alltså stora kontrollmöjligheter, när det gäller att förhindra skattefusk även vid en något längre behandlingstid för riksdagen. Alla tillverkare äro också bokföringspliktiga.

Jag kan därför inte finna, att det i propositionen har framförts något bärande skäl, som talar för detta hastiga behandlingssätt. Någon sådan motivering därför har inte heller framkommit vid bevillningsutskottets behandling av

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

ärendet. Jag skulle därför vilja fråga såväl herr statsrådet och chefen för finansdepartementet som bevillningsutskottets ordförande, om det finns någon starkare motivering än den man sökt prestera i den kungl. propositionen och under sammanträdet i bevillningsutskottet? Mig förefaller det som om det annars inte skulle finnas tillräcklig motivering för denna hastiga behandlingsordning.

Jag har också invändningar att göra i själva sakfrågan. Huvudsyftet med denna beskattning är att begränsa investeringarna. Detta framhålls i propositionen samtidigt som man säger att vi under hela fjolåret och innevarande år ha haft en stor import av motorfordon. Men man erkänner att det har förelegat ett uppdämt behov på grund av att importen var så liten under kriget och åren närmast efter kriget. Man konstaterar också i propositionen att det till stor del är bilar av mycket gamla årsmodeller med vilka man åker omkring på de svenska landsvägarna. I den proposition, som förelades vårriksdagen och som gällde den extra fordonsskatten, uppskattades det föreliggande ersättningsbehovet av personbilar mycket approximativt till 30 000 vagnar per år.

Det väsentliga på detta område är emellertid att handels- och industrikommissionen sedan den 1 april i år begränsar importen av personbilar. Man tillämpar där importrestriktioner, och dessa ha i höst börjat verka ännu effektivare än förut på bilhandeln. Det är Kungl. Maj:ts mening att dessa importrestriktioner skola bestå. Det sägs uttryckligen i propositionen att de genomförda importrestriktionerna torde komma att bibehållas under nästa år. Man har alltså redan nu från regeringens och myndigheternas sida ett medel i sin hand att begränsa tillgången på personbilar. Jag vill därför göra gällande, att man inte behöver tillgripa denna metod med skattebeläggning. För

att belysa detta vill jag nämna, att fyra femtedelar av de personbilar, som säljas på den svenska marknaden, äro importerade och att cirka en femtedel tillverkas inom landet.

Tillverkningen av svenskbyggda vagnar var i fjol 8 715 stycken. Exporten var ringa, endast ca tio procent av tillverkningen eller 766 stycken. Man kan inte göra gällande att den svenska produktionen skulle växa i så hög grad, att man av den anledningen behövde tillgripa denna beskattning. Inte heller kan man med någon större styrka göra gällande, att den svenska exporten skulle kunna minskas och den svenska marknaden därmed tillföras fler bilar, ty de svenska exportörerna ha förvisso stort intresse av att hålla exporten uppe.

Nu sägs det, att man vill använda denna nya skatt för att dämpa efterfrågan och för att göra det litet lättare med de regleringar, som vi ha på detta område. Är nu detta tillräcklig motivering? Jag kan knappast finna att så är fallet. I varje fall medför en sådan dämpning av efterfrågan såvitt jag förstår, att man utestänger dem som ha svag ekonomi. Men många av dessa människor kunna ju ha mycket god användning för en bil eller en motorcykel. Jag tänker här inte minst på dem, som färdas på motorcykel från och till sitt arbete.

Beträffande investeringarna i personbilar vill jag säga, att vi här i vårt land ha en broms på dem i de hårda avbetalningsvillkoren. Jag har hört sägas, att våra svenska avbetalningsvillkor äro hårdare än till och med de amerikanska. Man fordrar här inte mindre än 40 procent i kontant likvid, och resten skall betalas på 15 månader. Jag vill alltså med bestämdhet göra gällande, att denna nya skatt blir en tung börda för nyköpare av personbilar. Om man räknar med att det i genomsnitt blir en belastning på 1 000 kronor per bil och om man tänker sig att bilen håller i tio

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

år, så blir det en årlig amortering på 100 kronor. Med räntan inräknad blir det väl någonting på 125 kronor i årlig börda under tio års tid.

Men det är väl meningen, herr statsråd, att denna skatt skall vara tillfällig? Det står så i propositionen. Jag finner också att detta är logiskt, eftersom man sammanbinder den med investeringsavgiften, vilken vi räkna med skall vara tillfällig. Om vi alltså räkna med att denna bilskatt består i två år, så blir det en årlig börda på inte mindre än 500 kronor, alltså betydligt mera än den extra fordonsskatt, som vi bekämpade i våras och om vilken det stod mycken strid. När riksdagen i våras fattade beslut om den extra fordonsskatten, voro socialdemokraterna i minoritet i bevillningsutskottet. Det var en ganska ovanlig situation för herr Adolv Olsson. Man skrev då i sin reservation, att man inte kunde tillstyrka en skatt, som lades uteslutande på marknaden nytillförda bilar, och man motiverade detta med de riktiga orden att skatteskärpningen för varje enskild bil då skulle bli för stor. Den motiveringen var riktig, och den håller fortfarande. Jag tycker det är egendomligt att man nu, från våren till hösten, har kastat om till en helt motsatt uppfattning.

I våras väcktes i båda kamrarna en motion om den extra fordonsskatten gemensamt av högern, bondeförbundet och folkpartiet. Man skrev där, att den tid är för länge sedan förbi, då personbilen kunde anses vara en lyxartikel — att de stora avstånden på landsbygden ha där gjort bilen till ett oundgängligt transportmedel samt att bilen är ett hjälpmedel att bryta isoleeringen. Vidare skrev man, att en punktbeskattning av motorfordon i syfte att dra in köpkraft till statsverket eller att minska investeringarna icke borde få förekomma. Dessa motioner voro underskrivna av bl. a. herrar Hedlund i Rådomb och Gränebo.

Vidare anfördes i nämnda motioner att de genom bilskatten influtna medlen endast skulle få användas för vägväsendets finansiering. Det har ju sedan lång tid tillbaka varit en grundsats för riksdagen och bevillningsutskottet att de pengar, som dras in från bilismen, skola gå till vägväsendet, och jag finner det rimligt att vi här i riksdagen även i fortsättningen arbeta efter den grundsatsen. Vi reserverar oss därför yrkat, att om vårt avslagsyrkande icke skulle vinna riksdagens bifall, skall man i varje fall se till, att de genom den föreslagna bilskatten influtna medlen reserveras för vägväsendet, att användas vid tillfällen, då det är möjligt att använda dem.

Herr talman! Med denna motivering ber jag att få yrka bifall till den reservation, som är avgiven av herr Velander m. fl. Jag vill tillägga, att jag, om vårt avslagsyrkande icke vinner riksdagens bifall, yrkar bifall till den reservation beträffande motiveringen, som är avgiven av herr Velander m. fl. och som går ut på att dessa medel reserveras för vägväsendet.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet SKÖLD: Herr talman! Eftersom den proposition, som nu behandlas av riksdagen, både här och utanför riksdagens väggar har blivit utsatt för mycken och kraftig kritik med avseende på såväl det sakliga innehållet som den formella handläggningen av ärendet, tycker jag att det är naturligt att jag tar till orda nu, i början av debatten.

Jag vill då börja med att säga, att föreliggande fråga om en accis på personbilar och motorcyklar blev aktuell för mig i början av hösten under arbetet med utformningen av det förslag till investeringsavgift, som jag hoppas skall kunna föreläggas riksdagen på fredag. Investeringsavgiften, som jag i övrigt inte skall gå in på, får den kon-

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

struktionen, att det lägges en tioprocentig avgift på alla investeringar, som företagare inom industri, handel och jordbruk i stort sett komma att göra under 1952 och 1953. Avsikten härmed är att få företagarna att överväga, huruvida deras investeringar äro så nödvändiga, att de hellre ådraga sig en tioprocentig kostnadshöjning än de vänta ett par år.

Det är klart att vi i förarbetet med denna investeringsavgift ställdes inför frågan: Hur skall det bli med investeringsavgift på motorfordon? Vi kunde naturligtvis inte då — och jag kan det fortfarande inte — säga, att vi från denna investeringsavgift för företagarna skulle undantaga personbilar och motorcyklar. Man kan ju nämligen inte säga, att nämnda investeringsföremål böra gynnas mera än andra, t. ex. maskiner o. d.

Nästa fråga blev då självfallet hur vi skulle förfara med de personbilar och motorcyklar, som inköpas av andra än dem, som driva företagsverksamhet i landet, alltså med privatpersoners inköp av sådana motorfordon. Jag kan fortfarande inte tänka mig att Sveriges riksdag skulle kunna inta den ståndpunkten, att vi skulle lägga investeringsavgift på alla nyttoföremål men undanta privatpersoners inköp av bilar och motorcyklar.

Det är klart att det, som herr Kristensson i Osby säger, finns många ömmande fall, där man kan tycka synd om människor, som bli nödsakade att antingen betala ifrågavarande accis eller att vänta i två år. Jag understryker att det är min tanke att denna bilaccis skall följa investeringsavgiften. Den skall ha samma utgångspunkt. Vi skola kunna säga till dem, som tänka köpa bil eller motorcykel: Är det så angeläget för er att köpa nu, att ni hellre ta på er dessa tio procent i skatt än ni vänta i två år?

Då kan man naturligtvis fråga, om vi i så fall inte borde försöka att föra

in de privata bilköpen under investeringsavgiften. Jag tror dock att kammarens ledamöter väl förstå, att detta förfarande skulle leda till en sådan byråkratism och bli så omständligt, att det icke kunde rekommenderas. Investeringsavgiften kommer hos företagarna fram som en naturlig följd av deras vanliga inkomstdeklaration, men det kan det inte göra för dem, som icke driva någon företagsverksamhet. Vi skulle i så fall behöva införa ett deklaraationsförfarande för praktiskt taget alla människor. Det var därför jag för min del ansåg, att man borde gå accisvägen — som naturligtvis kan kritiseraras, det vill jag inte bestrida.

För att nu slippa vidtaga några byråkratiska anordningar ha vi låtit de personbilar och motorcyklar, som finnas kvar i lagerhandeln, ligga utanför, och inte heller ha vi tagit med begagnade fordon. Med det vinna vi, som herr Kristensson i Osby här i annat sammanhang påpekade, att antalet ställen, vid vilka denna accis skall uppbäras, blir litet. Accisen blir därför synnerligen lätthanterlig.

Herr Kristensson sade, att han var av den uppfattningen att här ifrågavarande område icke borde ha drabbats av några hämningar. För många är ju bilismen någonting av en religion. Jag är varken antipatiskt eller sympatiskt inställd mot bilismen. Jag är ganska neutral i detta avseende. Jag kan emellertid inte förstå annat än att den, som något så när opartiskt vill se på denna fråga, måste erkänna, att investeringsutvecklingen i vårt land vad beträffar motorfordon har varit så snabb, att den ställer oss inför många svårigheter, när det gäller att anpassa den ökade biltrafiken efter samhällets förhållanden i övrigt. Den omständigheten, att varje dag under sommaren en person dödas genom motorcykelolycka, har väl ändå något samband med den ofantliga ansvällningen av antalet motorcyklar. Man kan ju inte tycka att det är någon-

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

ting normalt, att man vid halvsextiden på eftermiddagen får se en kö av personbilar, som sträcker sig från Slussen till Tegelbacken och som kan stå stilla i tio minuter eller en kvart, varvid det inte finns någon möjlighet för t. ex. en ambulans att ta sig fram över Vasabron.

Jag nämner detta bara som exempel. Jag tycker nämligen att man ändå i sanningens intresse måste medge, att inte ens någonting i och för sig så nyttigt och glädjande som att vi kunna få allt flera motorfordon i trafik, vilket kan underlätta för människorna en hel del och skänka dem många glädjeämnen, bör få komma över oss så brådstörtat som det har kommit. Om man behöver hålla tillbaka inom något område, bör det väl vara här. Därmed har jag inte särskilt utpekat detta område. Jag har endast framställt det som jämbördigt med andra investeringar, som i sig själva kunna betraktas som mera angelägna.

Herr Kristensson sade, att man bör kunna vinna samma resultat genom importreglering som genom denna skatt. Jag vill i detta sammanhang, med anledning av att man från motorfordonsorganisationerna gjort gällande, att det blivit en stark uppdämning av bilimporten, inom parentes säga, att när importrestriktionerna genomfördes fingo importörerna räkna in i sin årskvot den ofantliga import som skedde under de första månaderna av detta år. Uppdämningen av bilimporten kommer inte att fortsätta, ty vi komma av handelspolitiska skäl att bli förhindrade att skärpa våra importrestriktioner. Därför kommer det inte att bli lägre import av bilar nästa år än nu. Jag har därför alla skäl att säga, att här behövs ytterligare en hämmande faktor i form av detta skattetryck, varigenom bilköparna försätts i ett tvångsläge så till vida, att de tvingas överväga, om de behöva göra bilinköp nu eller kunna vänta två år. För min del tycker jag nog,

att det finns mycket starka skäl för att låta de privatas inköp av bilar och motorcyklar gå hand i hand med de investeringsbegränsande åtgärder, som vi i övrigt äro nödsakade att genomföra.

Under diskussionen om denna sak har det riktats mycket skarpa anmärkningar mot mig för att detta förslag kom som en överrumpling för riksdagen i lördags. Jag har ju fått uppbära mycket klander för min maktfullkomlighet och andra sådana ting, som jag här skall förbigå. Jag vill bara säga, att när man skall genomföra en skatt av denna natur eller höja en likartad skatt, så är det nödvändigt att man från statens sida hemlighåller förberedelserna. Om inte förberedelserna i detta fall hade hemlighållits, skulle det t. ex. i dag inte funnits en personbil i någon av våra frihamnar, och då skulle det ha pågått en forcerad verksamhet i bilfabrikerna att få ut så många bilar som möjligt utanför fabrikerna. Därigenom skulle ju en del av den skatt, som nu kommer att betalas, ha kommit att gå inte till staten utan till dem, som kunnat spekulera i nämnda förhållande. Vi ha alltid — jag har observerat det — här i Sveriges riksdag och i den svenska regeringen gjort på detta sätt, oavsett hur riksdagens majoritet har sett ut och oavsett hur oppositionen har sett ut.

Det har nu sagts, att ett förfarande av denna natur inte är grundlagsstridigt, men att det bara skall få tillämpas i exceptionella fall. Det har alltid, så långt jag minns och jag har suttit i denna kammare i mer än 30 år, tillämpats vid alla likartade tillfällen som detta. Jag har roat mig med att ur riksdagens handlingar låta plocka fram exempel. Jag har fått en hel lista: 8 stycken fall från början av 1920-talet till in på 1940-talet. Det kan inte falla mig in att stå här och dra dem alla för er, men jag tycker jag kan få lov att nämna några exempel. Den 4 juni 1921 överlämnades till riksdagen en

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

proposition med förslag om höjning av vissa finanstullar. Den remitterades omedelbart — den 4 juni var en lördag — till bevillningsutskottet, som samma dag klockan ½8 på kvällen avgav sitt betänkande. Nästa dag, söndagen den 5 juni, bifölls förslaget av riksdagen. Det var ingen opposition mot detta. Det gällde att på detta sätt tillförsäkra staten en ökad inkomst med 13 miljoner kronor per år räknat. Det var inte något exceptionellt. Finansministern var en av Sveriges ledande industrimän. Den enda orsaken till att det inte blev någon opposition den gången skulle väl vara, om jag jämför med dagens läge, att det då var socialdemokraterna som voro i opposition och de borgerliga i majoritet.

Jag tar ett exempel till. Måndagen den 13 februari 1933 avlämnades en proposition angående höjningar av vissa positioner i tulltaxan. Samma dag hänvisades den till bevillningsutskottet; klockan 8 samma dag anmäldes och bordlades bevillningsutskottets betänkande, och nästa dag, den 14 februari, godkändes utskottets betänkande. Jag går ett steg närmare vår tid. Lördagen den 14 mars 1942 avlämnades en proposition om höjning av omsättningskatten på spritdrycker. Den hänvisades omedelbart till bevillningsutskottet. Samma dag, klockan 7.30 em., anmäldes och bordlades bevillningsutskottets betänkande. Nästa dag, söndagen den 15 mars, godkändes betänkandet av riksdagen.

Detta är alltså något som vi alltid ha tillämpat. Jag har härvidlag inte gjort annat än följt en vedertagen ordning. När man skall hemlighålla förberedelserna för en beskattning, ställs man självfallet inför svåra problem, och jag erkänner, att jag här har tagit det säkra för det osäkra. Det har inte varit av misstro mot vare sig regeringens ledamöter eller mot riksdagen som jag har hållit tyst med detta. Det behöver inte alls vara så, att någon pratar bred-

vid mun. Det är bara så, att ju flera människor som känna till en sak desto fler äro de tillfälligheter som kunna sätta ryktena i gång. När jag tog upp arbetet med att framlägga denna proposition var det efter samtal med statsministern och handelsministern. Några andra ledamöter av regeringen informerades icke. I tisdags åtta dagar informerade jag de båda granskningskonsulterna och inrikesminister Hedlund. I torsdags fingo alla regeringens ledamöter korrektur, och fram emot kvällen hade vi ett sammanträde, där det bestämdes, att proposition skulle avlätas. Mina regeringskolleger kunna inte säga till mig, att jag ställt dem inför fait accompli, ty om de sagt det, skulle propositionen ha åkt i papperskorgen, såsom åtskilliga andra propositioner ha fått göra under årens lopp. Och det är riksdagen obetaget att i dag avslå propositionen, om riksdagen finner skäl för det.

Jag tillbakavisar sålunda alla anmärkningar, att förfaringsättet här skulle strida mot demokrati och parlamentarism. Det står i full överensstämmelse med vår tillämpning av demokrati och parlamentarism under 30 år. Påståendena i motsatt riktning bli inte bättre, herr Kristensson, därför att de förekomma i AT eller Ny Tid. De äro lika dumma för det.

Det finns emellertid en annan fråga, som kan erfordra vissa utläggningar från min sida. Man har frågat, varför jag icke kunde ha avvaktat avlämnandet av investeringsavgiftspropositionen och låtit båda propositionerna komma på samma dag. Förklaringen härtill är följande — det är en sak som har varit föremål för mycket ingående överläggningar mellan mig och mina medarbetare: Investeringskattepropositionen är en sak på 125 sidor. Den innefattar många intrikata förslag. Det är fullkomligt naturligt, att korrektur av den propositionen i god tid före avlämnandet måste underkastas granskning inte

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

bara av regeringen utan också hos verk och myndigheter. Det ligger i sakens natur, att om vi före avlämnandet av propositionen om bilaccis hade skickat ut ett korrektur till propositionen om investeringsavgift, där det finns en bestämmelse om att personbilar och motorcyklar skola vara undantagna från skatten, skulle det ögonblickligen ha satt i gång ryktena och skapat den spekulation, som vi ville förhindra. Detta skulle helt enkelt ha lejt till att vi icke skulle kunnat lägga fram propositionen om bilaccis, ty det skulle blivit för liten mening med den, om spekulationen hade fått lov att rasa ut. Det är klart att jag förstår, att herr Kristensson och hans meningsfränder inom det egna partiet och inom högern skulle ha tyckt, att det hade varit någonting önskvärt, ty i så fall skulle ju denna proposition inte ha blivit framlagd. Det hade ju då inte blivit någon accis, och det är just det som man önskar. Jag tror emellertid att var och en förstår, att jag inte kunde följa den linjen.

Vidare vill jag också säga några ord om brådskan med frågans behandling. Här har ju herr Kristensson understrukt — och det är ju ledmotivet i reservationen — att det ju inte är någon brådska, eftersom skatten enligt propositionen skall börja tillämpas från och med lördagen. Den är ju retroaktiv. Under sådana omständigheter kan man väl behandla det hela normalt här och låta saken ha sin gång i riksdagen och besluta i vanlig ordning. Vad hade i så fall hänt? Jag vill bara fästa herr Kristenssons uppmärksamhet på att det inte finns någon bilaccis i landet nu. Det kommer inte att finnas någon sådan förrän riksdagen har fattat sitt beslut och Kungl. Maj:t har utfärdat förordning härom. Med anledning av att herr Kristensson säger, att det väl inte kan bli några besvärigheter med tullen, eftersom vi ju kunna ta ut skatten samtidigt med att bilarna förtullas, vill jag framhålla följande. Det går nu en stän-

dig ström av bilar genom tullen. Det finns nu ingen bilaccis beslutad, men om riksdagen bifaller propositionen, så bli de bilar, som passerat tullen fr. o. m. lördag och allt fortfarande, beskattade i efterhand. Det är mycket möjligt, att man på sina håll inom tullen gör på det sättet, att man frågar dem, som förtulla bilar, om de inte vilja deponera ett belopp motsvarande skattesatsen. Men om någon säger, att han inte vill göra det, så kan tullen inte göra något åt det. Det blir då en ganska omständlig historia för tullverket att hålla reda på vart alla dessa bilar ta vägen, och för var dag som går blir det allt svårare att hålla detta i sin hand. Det tycker jag var och en skall förstå.

Vidare finnas ju de där 18 fabriker. Vad sker där nu? Varenda dag som går lämna bilar och motorcyklar dessa fabriker. Det finns ingen bilaccis nu, men en sådan kan bli införd, om riksdagen säger ja till den kungl. propositionen i dag, och då kan man ta ut skatt för de motorfordon, som gått ut från fabriker nu. Vi äro förhindrade att låta kontrollera fabriker med hänsyn till denna skatt, ty det finns intet beslut om det. Jag tror inte att jag behöver utbreda mig mera över detta tema för att var och en av riksdagens ledamöter skall få klart för sig, att det inte går att hålla på med denna eftersläpning hur länge som helst. Vi kunna nog ha alldeles klart för oss, att det inte skulle vara möjligt att tillämpa denna metod med retroaktivitet på det sätt som vi här ha gjort, om riksdagsbehandlingen skulle ske i samma ordning som vi ha för vanliga ärenden.

Därtill kommer, att även de som sälja bilarna, ha intresse av att få besked i frågan. Vi fingo redan på måndagen förfrågningar från bilimportörer och bilfabrikanter om vilka priser som nu skulle komma att gälla för bilar i olika delar av landet. Varken finansdepartementet eller någon annan statens inrättning kan i dag ge besked om den

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

saken, eftersom riksdagen ännu inte har fattat sitt beslut.

Vi kunna väl vara på det klara med att även om den metod vi nu ha inte medför samma nödtvång att skynda sig som rådde, så länge man inte hade en sådan klausul — förut fick man ju göra så att propositionen kom på lördagen och beslutet fattades på söndagen — man dock inte kan överdriva den fördel detta medför och säga, att behandlingen kan ske i fullt normal ordning. Det är inte möjligt, och därmed faller också det argumentet från reservanternas sida.

Det har någon gång frågats, varför sådana här propositioner skola komma på lördagarna. Jag förstår, att detta är litet kinkigt, och jag har också haft det i tankarna nu när riksdagen i normala fall inte arbetar vare sig lördag, söndag eller måndag. Det var naturligtvis något annat förr i tiden, när lördagen var riksdagens mest arbetstyngda dag, då alla ledamöter voro här. Det finns emellertid ett rent praktiskt skäl för att låta en sådan proposition komma på lördagen, nämligen att man genom att på det sättet sätta i gång riksdagsapparaten kan förminska det antal affärsdagar, som förflyter intill dess riksdagens beslut fattas, med en, vilken synpunkt väl ändå har sitt berättigande.

Till sist skulle jag vilja säga några ord beträffande frågan om huruvida denna bilaccis skall gå till vägväsendet. Det har ju blivit liksom en religion på sina håll att alla inkomster, som staten eventuellt kan få på bilismen, skola gå till detta. Det förvånar mig, att herr Kristensson inte krävde, att även tullen på importerade bilar skulle plockas ifrån andra tullmedel och användas till vägväsendet. Han har inte gjort det ännu men kommer kanske att göra det, och jag kommer då också att bekämpa det. Jag anser, att lika väl som tullmedlen ograverade böra gå till statskassan skola varuskatter — och detta är ju en typisk sådan — gå dit. Den

ordinarie bilskatten bör gå till vägväsendet, den satsen vidhåller jag, men en bilaccis, som är en varuskatt, bör inte gå dit.

Det finns ytterligare ett skäl att här ställa sig fundersam. Vilka pengar som än komma in på denna bilaccis, det må bli 50, 40 eller 30 miljoner kronor — ju lägre beloppet blir desto bättre känner jag mig till mods, även om jag väl i så fall får en interpellation om att skatten blivit alltför hård, något som jag i går avhandlade med herr Christenson i Malmö i en annan fråga — bör det ju ordnas så, att staten skall kunna avstå ifrån dem i samma ögonblick som vi av konjunkturskäl vilja taga bort accisen. Som princip måste jag slå fast, att vi inte böra taga något utav de medel staten får in på grund av åtgärder i konjunkturdämpande syfte för att täcka statens löpande utgifter, utan dessa krisinkomster måste hållas så fria, att vi kunna avstå ifrån dem, när vi se att vi inte längre kunna använda just den konjunkturdämpande metoden.

Jag vill till sist säga, att jag tycker nog det finns så starka formella skäl för den behandling detta ärende fått av såväl regering som riksdag och så starka sakliga skäl för själva anordningen av denna bilaccis, att jag inte kan tänka mig annat än att riksdagen kommer att liksom regeringen finna, att den bör införas.

Herr KRISTENSSON i Osby (kort genmäle): Herr talman! Jag vill först säga några ord om behandlingsmetoden. Herr statsrådet sade, att man inte bör kritisera honom för att förberedelserna hemlighållits. Det har jag inte heller gjort, men jag har riktat kritik mot honom för att de enskilda riksdagsmän, som ha önskat motionera i frågan, inte ha fått tillfälle att göra detta. Herr statsrådet nämnde, att liknande behandlingsmetoder förekommit tidigare och att de då gått ut på att förhindra

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

hamstring. Jag skulle tro, att i de flesta — kanske i alla — fall har det då inte heller begärts någon motionsrätt från riksdagens sida.

Herr statsrådet sade också, att om det blir längre tid mellan den dag, då skatten börjar retroaktivt verka, d. v. s. den 20 oktober, och den dag då förordningen träder i kraft genom riksdagens beslut, så innebär detta risk för att skatten inte kommer att utgå på vissa leveranser. Jag måste då, herr statsråd, erinra om, att enligt uppgifter som jag i går fått från tullverket, där begäres att skattebeloppet skall deponeras före tullbehandlingen. Om någon inte vill göra detta, därför att lagen ännu icke trätt i kraft, säger man, att tullbehandlingen icke kan ske för ögonblicket, och skjuter alltså upp frågan. Jag frågade, om det hade skett någon större olycka, om de skjutit på tullbehandlingen ytterligare några dagar eller om depositionen för skatten fått stå ytterligare några dagar. Man svarade, att det givetvis blivit litet besvärligare men att det hela dock skulle ha fungerat, och det är väl detta som är det väsentliga.

I fråga om tillverkare nämnde jag, att det finns 18 stycken. De äro alla bokföringspliktiga, och jag nämner här några namn: Volvo, SAAB, d. v. s. Svenska Aeroplansaktiebolaget i Linköping, Philipsons, General Motors, Ford o. s. v. När det gäller motorcyklar ha vi Husqvarna Vapenfabrik, Nymans Verkstäder, Monark o. s. v. Är det någon av kammarens ledamöter som tror, att dessa välkända firmor skulle använda sig av felaktig bokföring för att undgå skatt? Jag tror knappast heller, att detta var statsrådets mening.

Jag har talat med en tjänsteman i kontrollstyrelsen, som sagt mig, att denna sak är mycket enkel att kontrollera. Det omdömet får stå för hans räkning, men jag för min del är övertygad om att det inte finns några oöverstigliga hinder här. Man har möjlighet

till kontroll över såväl tillverkarna som bilarna i hamnarna. När det ligger så till, tycker jag att detta är ett tungt vägande skäl för att man bör lämna de enskilda riksdagsmännen tillfälle att säga sin mening i form av motioner.

Herr statsrådet sade, att det blir vilervalla i affärerna därför att man inte kan få något besked om hur skatten skulle verka, men det beskedet har ju kommit i form av propositionen. Man vet ju, att de bilar som finnas i detaljhandeln gå fria.

Jag citerar än en gång Ny Tid: »Förfaringssättet kunde ha varit annorlunda.» Detta är lika rätt, också om det har stått i Ny Tid.

När det sedan gäller statsrådets huvudargument, att det inte vore riktigt om man nu, när man lägger skatt på maskiner i form av investeringsavgift, skulle undantaga bilar, vill jag påpeka, att det i fråga om personbilar redan finns en broms genom investeringsbegränsningen. Denna är tillräcklig för att bestämma tillgången på personbilar i vårt land. Varför införa ytterligare en metod, när det redan finns en? Man får ju räkna med denna restriktion som en verklighet.

Vad vägväsendet angår så kan jag inte värja mig för tanken, att denna skatt visserligen formellt kan betraktas som en försäljningsskatt men att den i realiteten är en skatt på bilismen. Jag tror inte man skall draga in tullproblemen i detta sammanhang, ty en tull är ju ett skydd för den inhemska produktionen, vilket statsrådet väl ändå inte kan säga att det här är fråga om. Varför då jämföra med tullarna? Rent reellt blir denna skatt en börda på vägväsendet, och jag vidhåller att det vore klokt att reservera dessa pengar för detta. Där behövas grundförbättringar och upprustning av såväl broar som vägar, och det vore säkert lyckligt för landet, om dessa kunde komma till stånd genom att dessa medel reserverades för sådana arbeten.

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet SKÖLD: Herr talman! Herr Kristensson ville förringa mina invändningar mot påståendet om svårigheterna att under en längre tid hålla denna sak flytande med en retroaktiv skatt hotande vid horisonten genom att räkna upp några av våra mest välkända firmor på området. Jag är övertygad om att ledningarna för dessa företag inte önska, att någonting som strider mot statsmakternas intentioner skall ske, men jag föreställer mig, att det i dessa stora företag inte är så lätt att bevaka allting. Risken för att tjänstemännen skola kunna påverkas av dem, som ha stort intresse av att få ut bilar, är därför stor. Dessutom äro de företag som herr Kristensson räknade upp inte alla på området.

Vad sedan gäller tullverket så undrar jag om det behövs något starkare argument än det som herr Kristensson själv anförde. Tullverket säger alltså, att bilen tullbehandlas, om man deponerar skattebeloppet. Vill man inte det, har tullverket inte tid med tullbehandlingen. Anse kammarens ledamöter, att detta är ett tillstånd som bör bestå någon längre tid? Jag tror inte att herr Kristenssons argument på denna punkt kunde verka övertygande.

Herr Kristensson väjde sig mot tanken att han skulle kunna begära att tullavgiften på bilar skulle användas till vägväsendet, och han gjorde en stor skillnad mellan tullavgifter och acciser. Tänk, herr Kristensson, vilken skillnad det i så fall måste vara mellan hundralapparna för den, som på samma gång har att till tullverket inbetala en tullavgift och en bilaccis! Men för dem, som skulle bli utsatta för den skatt det här gäller, äro väl pengar som pengar.

Och när inte den föreslagna avgiften kommer till för att förstärka anslaget åt vägväsendet, så finns det väl inte någon anledning att säga, att det är nödvändigt att vägväsendet tillföres de

medel som inflyta genom avgiften. Man bör också ha klart för sig, att alla speciella anordningar, som man vidtager för användningen av medel på statens olika inkomstitlar, leda till en oreda i vårt budgetväsen, som i alla tider har bekämpats och som man inte heller nu bör ge alltför många fingrar.

Jag noterar med den största tillfredsställelse, att herr Kristensson och hans meningsfränder taga avstånd från den kritik, som riktats mot mig för att här ifrågavarande proposition har förberetts i hemlighet och utan förvarning framlagts för riksdagen. Det är alltid skönt att åtminstone den saken i dag kan föras ur skottlinjen.

Herr Kristensson säger att det är just mot snabbbehandlingen som man vänder sig. Det är klart att någon sådan behandling inte bör förekomma, om det inte är nödvändigt. Men när herr Kristensson framhåller att metoden tidigare använts just för att förhindra hamstring, så vill jag erinra om att då finansminister Beskow år 1921 lade fram förslag om importtullar på vissa varor, så motiverades den snabba behandlingen inte med att man ville hindra hamstring, utan att man ville förebygga den störtimport av dessa varor, som annars skulle ha kommit till stånd och som skulle ha berövat staten inkomster. Förslaget hade sålunda den gången utslutande till syfte att tillförsäkra staten en inkomst på 13 miljoner kronor om året.

Det är naturligtvis inte roligt, när riksdagsmännen i praktiken berövas sin motionsrätt. I anledning av vad herr Kristensson här sagt om att man tidigare låtit sig nöja därmed, så vill jag erinra om att det tidigare funnits både riksdagsmän, som velat ha motionsrätt, och de som hunnit motionera. År 1921 avlämnade herr Wohlin en motion samma dag som propositionen kom, och denna motion behandlades samtidigt med propositionen — behandlingen tog dock bara två dagar.

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

År 1941, när en proposition om avdrag av skatt på grund av militärtjänstgöring behandlades på samma snabba sätt, väcktes i andra kammaren en motion av herr Lundell samma dag som frågan avgjordes i kammaren.

Det går alltså inte att säga, att det tidigare inte funnits något intresse för att begära motionsrätt. Riksdagen har emellertid ansett det föreliggande så starka skäl för en brådskande behandling, att man sett bort ifrån motionsrätten, något som man bör kunna göra även i dag.

Herr KRISTENSSON i Osby (kort genmäle): Herr talman! Jag kan inte finna att herr statsrådet bevisat, att det funnits risk för skatteflykt, om föreliggande förslag om en tillfällig skatt behandlats i vanlig ordning eller om riksdagsmännen lämnats tillfälle att motionera. Statsrådet vågar inte beträffande tillverkarna göra gällande — och ett sådant påstående vore ju också orimligt — att dessa medelst felaktig bokföring skulle försöka kringgå bestämmelserna. Och tullens ordning är ju sådan, att man fullt kan lita på att bilar inte släppas igenom i tullen utan den beskattning det här gäller. Det kan alltså fastslås — och det är detta som är det väsentliga — att det inte funnits någon risk för skatteflykt om propositionen behandlats i annan ordning.

Den importreglering, som vi för närvarande ha, begränsar ju investeringarna i personbilar, och jag kan därför inte finna att den föreslagna åtgärden är behövlig. Därtill kommer att det kan, herr statsråd, ifrågasättas om det är en lämplig metod man nu vill använda. När statsrådet i våras lade fram proposition om en dubbel fordonsskatt, diskuterade statsrådet tanken på att marknaden nytillförda fordon skulle beläggas med skatt, men statsrådet anförde själv flera skäl för att tanken borde få förfalla. Statsrådet skrev sålunda bl. a. — och det skälet

är alldeles riktigt — att »det kan bero på rena tillfälligheter om ett fordon inköpts före eller efter den nya skatten börjat verka». Vidare framhöll statsrådet att skatten måste bli jämförelsevis hög för den enskilde och den »skulle få en icke önskvärd inverkan på handeln med begagnade bilar».

Dessa tre argument, som statsrådet själv fört fram i proposition nr 144 och som fortfarande äro lika riktiga som de voro i våras, borde ha talat emot den skatt som nu har föreslagits.

Jag har också, utan att statsrådet här gjort någon invändning, sagt att med den föreslagna metoden försvåras inköpet av bil eller motorcykel för dem, som ha en svagare ekonomi men som ofta skulle ha en mycket god användning för ett sådant fordon.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet SKÖLD: Herr talman! Herr Kristensson kan väl ändå inte förneka, att frågan om en accis på bilar har kommit i ett annat läge genom den nya anordningen med en investeringsavgift.

Herr HAGBERG i Malmö: Herr talman! Som den gamle stridsman han är har finansministern i dag valt att i sitt framträdande tillämpa den gamla strategiska regeln: Hugget är den bästa paraderna. Han har därför uppträtt redan i början av debatten för att på så sätt skära av den opposition som han, säkert på goda grunder, ansett sig kunna räkna med. Har finansministern lyckats? Ja, vad vet jag.

Jag fastnade emellertid för ett av finansministerns argument i detta sammanhang. Han framhöll som skäl för en begränsning av motorismen här i landet bl. a. det stora antalet motorfordonsolyckor som inträffa. Vi känna ju alla till dessa och beklaga dem, men, mina damer och herrar, vart skulle

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

det bära hän om man motiverade ingrepp i trafikapparaten med de olyckor som tyvärr äga rum? Det förekommer ju en rad olyckor vid våra järnvägar; inte skulle väl någon människa vilja påkalla en försämring av järnvägskommunikationerna av denna anledning?

Herr talman! Jag skulle så vilja säga ett par ord om den formella sidan av saken, som med all rätt har blivit uppmärksammas. Jag skall dock icke använda de realistiska karakteriseringsmetoder som kommit till uttryck i vissa socialdemokratiska tidningar och som finansministern för en stund sedan karakteriserade som dumma. Det får han göra upp med sina partivänner. Jag vill emellertid säga, att såsom jag ser saken föreligger det visst fog för dessa ganska skarpa omdömen.

Vi uppleva ju allt som oftast vid mera solenna tillfällen att man från regeringshåll talar om oppositionens rätt och skyldighet i ett parlamentariskt system att göra sina uppfattningar gällande. Jag skulle vilja fråga kammarens ledamöter: vad står i praktiken kvar av denna rätt och skyldighet om, som nu har skett, ett riksdagsutskotts över hela landet spridda ledamöter en kväll nås av statliga iltelegram med anmaning att nästa dag klockan 3 eftermiddagen infinna sig i riksdagshuset för att taga ställning till ett regeringsförslag, om vilket de tidigare över huvud taget icke hört talas och vars innehåll varit dem fullständigt obekant?

Man skulle också kunna observera en annan sak. Det har i detta sammanhang talats om en blixtoffensiv mot riksdagen i bilskattefrågan. Herr talman! Om man lyssnade noga till finansministerns anförande för en stund sedan, fick man nog det intrycket, att denna blixtoffensiv har varit riktad inte bara mot riksdagen utan även mot vissa ny-tillkomna ledamöter i Kungl. Maj:ts nuvarande regering. Ett av dessa statsråd har ju till yttermera visso i pressen meddelat, att han först i förra veckan

hörde talas om skatten och att det inte var trevligt att lägga fram propositionen så snabbt. Det kan jag förstå, herr talman!

Ärade kammarledamöter! Borde man inte i detta sammanhang också ha tänkt något litet på allmänheten, i detta fall representerad av pressen? Regeringens främste ledamot höll ett förträffligt tal vid Journalistförbundets 50-årsjubileum i lördags. Han underströk den fria och oberoende pressens betydelse i vårt moderna samhälle, och han sade enligt tidningsreferaten: »För denna fria och obestickliga press är vi till sist beredda att offra svenska medborgares liv.» Det var ju vackert sagt, men har man denna höga — och enligt min mening riktiga — uppfattning om vikten av ett fritt meningsutbyte, tycker jag uppriktigt sagt att man borde betänka sig mer än en gång innan man, på det hela taget, sätter denna fria medborgerliga debatt ur spel i en så pass betydelsefull angelägenhet som den vi här diskutera, en angelägenhet, där allmänheten och pressen — liksom riksdagen — nu i realiteten ställts inför ett fait accompli.

Jag har naturligtvis lyssnat mycket uppmärksamt till de invändningar som finansministern redan riktat mot ett sådan resonemang. Han har erinrat om att det för det första ingalunda saknas precedensfall — han har angivit antalet till åtta sådana sedan början av 1920-talet — och att det för det andra varit nödvändigt att förfara på detta sätt för att hindra spekulationer.

Men, herr statsrådet, äro dessa argument verkligen hållbara? Ligga dessa precedensfall på samma plan som den förevarande frågan? Förhåller det sig inte så, att det, när riksdagen vid andra tillfällen fattat snabbbeslut i tullfrågor, har gällt att hindra hamstring och spekulation? Nu säger finansministern, att det även här gäller att förhindra spekulation. Men borde man då inte ha gått till väga på samma sätt som vid några föregående tillfällen? Då avläm-

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

nades propositionen en dag, behandlades av utskottet samma dag och godtogs av riksdagen vid något tillfälle samma dag och vid andra tillfällen påföljande dag, då denna var en söndag. Därigenom hade hamstring och spekulation kunnat effektivt förhindras, men så har man nu inte gått tillväga. Man avlämnade nu propositionen i lördags, och beslutet kommer i dag, onsdag. Därav följer enligt min bestämda mening, att talet om att ett av motiven för tillvägagångssättet skulle vara att förhindra spekulation, knappast kan ha fog för sig.

Regeringen och främst finansministern ha med bekymmer sett på ansvällningen av importen av personbilar och motorcyklar, och för att illustrera denna ansvällning återges på sid. 12 i propositionen vissa uppgifter. Det heter sålunda bl. a.: »Under tidsperioden januari—augusti 1951 har antalet importerade personbilar uppgått till 34 772 och antalet importerade motorcyklar till 9 552. Motsvarande siffror för tiden januari—augusti 1950 utgjorde 29 561 och 4 604.»

Dessa siffror äro givetvis fullt riktiga, men ge de, herr talman, verkligen en belysande bild av utvecklingen? Jag anser att det hade varit betydligt intressantare, om det i propositionen, lämnats någon uppgift om hur importen fördelat sig månadsvis. Då hade man kunnat få klarhet i huruvida vi stå inför en fortsatt uppgång i fråga om importen eller om måhända en markerad nedgång kunnat iakttagas. Det är ju dock en ganska fundamental fråga i detta sammanhang.

Då det i propositionen tyvärr saknas uppgifter på denna punkt, skall jag drista mig att något komplettera propositionen härvidlag. Jag har ur månadsstatistik över handeln utgiven av kommerskollegium gjort en sammanställning över importen av personbilar i år, fördelad på de olika månaderna. Denna sammanställning ger ett ganska

intressant utslag. Man får därav veta att importen nådde sitt maximum i april månad med 6 208 bilar. Sedan föll siffran för maj månad till 5 114, för juni till 2 983, för juli till 2 631 och för augusti till 1 814. Siffran för september föreligger ännu inte, men med all sannolikhet kommer den att vara ännu lägre än siffran för augusti, och siffrorna för oktober, november och december komma säkerligen att vara ännu mycket lägre.

Dessa siffror visa, ärade kammarledamöter, att ansvällningen av bilimporten har nu förbytts i en mycket markerad nedgång av importen. Jag tror att det finns fog för vad som från branschens sida göres gällande, nämligen att marknaden håller på att bli mättad. Finansministern brukar ju i andra sammanhang söka en visst tröst i att konstatera förefintligheten av ett visst köpmotstånd här i landet. Jag tror att han skulle kunna göra det även när det gäller den speciella bransch som vi här tala om.

När importkurvan alltså går så brant nedåt som fallet varit sedan april månad, måste man fråga sig, varför regeringen nu helt plötsligt har tagit till en sådan åtgärd som det här föreliggande förslaget om en särskild skatt. Är verkligen motivet det som anges i propositionen eller föreligger det något annat motiv för den föreslagna anordningen?

I propositionen liksom i utskottets betänkande säges, att skatten är avsedd som ett provisorium. Jag måste, ärade kammarledamöter, säga att provisorierna nu för tiden avlösa varandra som pärlorna på ett snöre. Knappt håller ett provisorium på att taga slut, förrän ett nytt provisorium presenteras. Knappt ha bilägarna betalat den dubbla fordonsskatten — det skedde som bekant under dagarna den 1—15 september — förrän förslaget om den 10-procentiga tillfälliga skatten på importerade personbilar och motorcyklar framlägges.

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

Men inte nog med detta. Om de ärade kammarledamöterna slå upp s. 15 i den kungl. propositionen, skola de finna att förutom allt detta överväges förslag till 1952 års riksdag om en provisorisk — alltså provisorisk! — höjning av den ordinarie automobilskatten enligt 1922 års automobilskatteförordning. Det betyder med andra ord att provisoriet nr 1 avlöses av provisoriet nr 2, provisoriet nr 2 av provisoriet nr 3 och likadant kommer det väl att bli i fortsättningen.

Äro inte dessa improvisationer, dessa provisorier i alla fall ganska betecknande för den ekonomiska politik som föres här i landet? Man hankar sig fram med en reglering här, en reglering där, utan påvisbart samband mellan åtgärderna. Jag gör ibland mig själv den frågan, om inte den regim, som vi ha här i landet, en gång i historien kommer att skildras under kapitelrubriken »Provisorietiden». Alldeles omöjligt är det nog inte.

Till slut, herr talman, bara några ord i anledning av vad som här sagts om det önskemål, som vi i vår reservation uttryckt om att ifrågavarande medel, 50 milj. kronor, skulle reserveras för vägväsendet. Finansministern vill inte vara med därom. Han menar att det här inte är fråga om bilskatt i vanlig mening, utan om en omsättningsskatt. Men har detta någon betydelse i detta sammanhang? Har inte riksdagen en gång för alla knäsat den principen, att alla automobilskattemedel skola gå till vägväsendet? Jag vet fullt väl att vi under kriget gjort vissa avsteg därvidlag, men vi ha dock inte gjort avsteg från själva principen, utan det har hela tiden resonerats som så, att de automobilskattemedel, som inte kommit till användning inom vägväsendet, skulle betraktas som statens skuld till vägväsendet. Såvitt jag vet, har icke riksdagen ändrat mening i det avseendet, och jag anser att vi även nu böra vidbliva vår ståndpunkt. Jag kan inte heller tänka mig

annat än att vår nye vägminister, som jag, herr talman, tyvärr inte ser närvarande här i kammaren, skulle, med hänsyn till de uttalanden han tidigare gjort i denna fråga, med stor tillfredsställelse hälsa en dylik utgång av riksdagens behandling av det föreliggande utskottsbetänkandet.

Jag hemställer alltså, herr talman, om bifall till den av herr Velander m. fl. avgivna reservationen nr 1). Om detta yrkande inte skulle bifallas, kommer jag att senare i vederbörlig ordning hemställa om bifall till den reservation nr 2), som avgivits av samma reserveranter.

Herr OLSSON i Gävle: Herr talman! Jag uttalar min oförbehållsamma glädje över att tonen i den debatt, som här föres, är en annan än den vi ledamöter i bevillningsutskottet ha mött under de sista dagarna. Det tyder ju ändå på att riksdagens ledamöter anse, att debatten inte nödvändigtvis måste, varje gång som vi inte komma sams, sänkas till dypölens nivå.

De påståenden, som under de senaste dagarna gjorts om bevillningsutskottets osjälvständighet och dess beredvilighet att tjänstgöra som transportkompani åt en diktatorisk finansminister, föranleder mig, herr talman, att här säga några ord.

Jag hänvisar först och främst till vad finansministern nyss har sagt om de fall, där det tidigare har förekommit en sådan snabb behandling av propositioner som det nu gäller. Det har här framhållits att en sådan behandling passade väl ihop med förhållandena under krigstiden. Jag har erfarenhet av att bevillningsutskottet då stod till förfogande på samma sätt som nu åt samlingsregeringen. Och bevillningsutskottet har under min riksdagstid stått till förfogande på detta sätt åt både högerregeringar, folkpartiregeringar och socialdemokratiska regeringar, som vid

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

skilda tillfällen ha nödgats använda metoden med en snabb behandling. Min uppfattning är att denna metod måste användas med all den försiktighet, som är erforderlig, men att man icke skall avskära sig från varje möjlighet att begagna densamma för att därigenom kunna handla så som är fördelaktigt för samhället och staten i en viss given situation.

Bevillningsutskottet drogs in i den fråga, det här närmast gäller, när finansdepartementet gjorde en förfrågan om huruvida utskottet vore berett att medverka till en snabbbehandling av ärendet. Sedan jag tagit del av propositionen, svarade jag obetingat ja, och jag vill gärna anteckna till kammarens protokoll, att mitt svar hade blivit detsamma, om regeringen hade hetat Erlander, Ohlin, Hjalmarson eller något annat.

Det har sagts att man inte bör handla på det sätt, som i denna sak skett, om det gäller en fråga, där allmän enighet inte föreligger. Jag ber dem, som hävda en sådan mening, att gå tillbaka till de tillfällen, där tidigare ungefär samma situation har förelegat, och undersöka om det inte då har funnits någon opposition eller om det inte har ställts andra yrkanden än utskottets. Om man gör det, skall man komma underfund med att vi även i gamla dagar ha slagits rätt friskt vid sådana här tillfällen, fastän detta inte väckt på långt när sådan uppmärksamhet och det framför allt inte använts så många invektiv som denna gång.

När det gäller frågan om varför en snabbbehandling nu har ansetts nödvändig, så måste man, herr talman, hålla i minnet, att valet stod mellan snabbbehandling och behandling i vanlig ordning — några mellanstadier finnas inte. En behandling i vanlig ordning kräver tio dagars motionstid och ger således icke garantier för att utskottsbetänkandet skulle föreligga tidigare än om två eller tre veckor. Vilket besvär en sådan

ordning skulle ha vållat både näringslivet och myndigheterna skall jag inte här tala om — finansministern har ju varit inne på detta. Men det är en annan sak, varpå jag skulle vilja rikta herrarnas uppmärksamhet, inte minst herrar reservanters.

När det från reservanternas sida göres gällande, att ärendet borde ha behandlats i vanlig ordning, så bygger man hela sin argumentation på att skatten dock skulle ha utgått från den dag propositionen avlämnades. Men hade detta verkligen varit möjligt, om riksdagsbehandlingen hade tagit fjorton dagar eller tre veckor? På det håll, som reservanternas företrädare, har man ju alltid — jag vill säga lyckligtvis — hävdad den meningen, att skatter icke skola uttagas retroaktivt. Herrarna i den socialdemokratiska riksdagsgruppen och bondeförbundets riksdagsgrupp ha haft precis samma uppfattning. Jag säger lyckligtvis, ty vart skulle det bära hän, om vi plötsligt knäsatte den princip, som reservanternas och många med dem i pressen gjort sig till tolk för, nämligen att man vid skattebeläggning kan använda retroaktiviteten alldeles som det passar en. Det är en farlig lära, mina herrar, en lära som jag hoppas inte skall vinna någon efterföljd i stil med vad som predikats vid detta tillfälle.

Jag tvivlar således på att det hade varit möjligt för bevillningsutskottet att fjorton dagar härefter lägga fram ett förslag, där retroaktiviteten hade varit bibehållen. Själv är jag oerhört tveksam, om jag hade kunnat medverka till en sådan anordning. Vad hade det inneburet, om reservanternas förslag hade omsatts i praktiken? Hade inte det inneburet, att man därigenom hade trasslat till hela detta problem på ett sätt som man i detta ögonblick inte kan närmare förutse?

När man i samband med behandlingen av denna fråga talar så mycket om att bilismen har kommit i farozonen,

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

skall man inte glömma bort att ingenting av den börda som det nu är fråga om kommer att drabba de 290 000 bilar, som redan rulla här i landet. Det hela rör sig i stället om en varuskatt, som man lägger på nyanskaffning av bilar precis på samma sätt som fallet är med andra varor av olika slag, beträffande vilka man vill begränsa efterfrågan och konsumtionen.

Herr Hagberg i Malmö har visserligen rätt däri, att siffrorna beträffande import av bilar sjunkit månad för månad under det sista halvåret i år. Men detta sammanhänger med vad finansministern här konstaterade, nämligen att importkvoten för den senare delen av året fastställdes med hänsyn till vad man tagit ut under de två första kvartalen av året. Jag skulle således kunna tänka mig, att när vi komma fram till december månad i år, så komma importsiffrorna att nedbringas så långt man praktiskt taget kan komma.

Herr Kristensson i Osby och även herr Hagberg i Malmö ansågo, att man skulle kunna reglera hela detta problem med importregleringen. Ja, jag höll på att säga, att jag beklagar, att Kungl. Maj:ts regering inte kan vid den handelspolitiska behandlingen av dessa frågor använda den eminenta sakkunskap, som herr Kristensson tycks förfoga över i detta sammanhang. Det kan emellertid tänkas, att även herr Kristensson skulle komma underfund med att den svenska regeringen inte är den enda parten, när man förhandlar med olika nationer. Även den andra parten har vissa önskemål. Att bilarna i dessa sammanhang spela en avsevärd roll det står utom all debatt. Jag vågar därför tro, att även om importregleringen i viss mån kan användas, så måste även den handhas med mycket stor försiktighet. Det borde väl framför allt de inse, som i andra sammanhang yrka på större frilistning.

Vad innebär nu den föreslagna skatten? Ja, det har sagts, att det är en

varuskatt. Jag vill för egen del säga, att det är en skatt av ungefär samma karaktär som den omsättningsskatt, som vi tidigare hade här i landet. Det är därför som jag frågar mig vad det är för nya faktorer, som gjort att man inom oppositionen anser, att dessa pengar skola användas till vägarna. Jag vet inte, om herr Kristensson kommer ihåg — han var väl inte med på den tiden i bevillningsutskottet — men min gamle vän herr Hagberg i Malmö bör kunna erinra sig det, att när vi 1947 togo bort den allmänna omsättningsskatten, så läto vi den stå kvar ytterligare ett år beträffande bilar. Riksdagen var tveksam på den punkten, och man förordade en närmare undersökning. Jag kan inte erinra mig, att det då från något håll vare sig från högern eller folkpartiet restes några krav på att man skulle använda den omsättningsskatt, som således kvarstod på bilar och vilken ju är i stort sett densamma som den nu föreslagna skatten, till vägarna. Nej, antingen hade man då helt enkelt glömt bort denna synpunkt eller också är den en dagens uppfinning av ungefär samma art som när man i ett utskottsbetänkande för att sparka herr Hedlund på smalbenen, avtrycker partiledarnas samlade skrifter.

Man måste nog tyvärr göra klart för sig, att oppositionen helt enkelt inte vill medverka i detta avseende. Oppositionen har också i sin reservation sagt, att när denna ordning fastslogs, då gällde det beskattning av *motorfordonstrafiken*. Det var i det avseendet inte fråga om en omsättningsskatt, som skulle gå till vägarna.

Herr talman! Jag är den förste att erkänna, att det givetvis kan riktas erinringar emot att hela denna fråga måste behandlas så hastigt. Jag tror emellertid inte, att andra än de som suttit på tidningsredaktionerna ha kunnat uppleva något av den terror, som bevillningsutskottets reservanter skulle

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

ha varit utsatta för. Jag tror nog, att reservanterna kunna försäkra att varken någon terror eller något mer eller mindre hårt tvång har utövats mot dem. Jag har för min del kommit till det praktiska resultat, som jag anser vara det enda rimliga i denna fråga. Med hänsyn till vad jag nu anfört yrkar jag avslag på reservationens båda punkter och bifall till utskottets förslag i dess helhet.

Herr HAGBERG i Malmö (kort genmäle): Herr talman! Jag är naturligtvis glad över att utskottets ärade talesman här har verifierat riktigheten av de siffror, som jag nämnt rörande den starkt markerade tendensen i fråga om importen månad för månad av bilar. Herr Olsson i Gävle gick t. o. m. ett stycke längre än jag för min del vågade göra. Han förutspådde ju att importen under december månad skulle bli praktiskt taget ingen. Det är också möjligt, att det blir så.

Hur ställer sig då importen för nästa år? Såvitt jag förstår måste den bli synnerligen hopkrympt. Departementschefen ger nämligen på sidan 12 i propositionen till känna, att de genomförda importrestriktionerna — alltså de som genomfördes i år efter det man upptäckt en mycket stark ansvällning av importen — »torde komma att behållas under nästkommande år, varvid man har att räkna med en viss reduktion av importvärdet som en naturlig följd».

Ja, mina damer och herrar, det kommer att gå på det sättet att importen kommer att starkt minska. Då frågar jag mig ännu en gång: När detta är förhållandet, varför har man då valt skattevägen? Det måste enligt min mening finnas ett annat motiv för denna skatt än det som är det officiellt anförda och redovisade i propositionen.

Här har i debatten talats om behandlingen av detta ärende inom riksdagens

bevillningsutskott. Herr Olsson i Gävle förklarade, att de toner, som här i kammaren kommit till uttryck, varit väsentligt mildare än de som man använt sig av inom bevillningsutskottet. Jag vill gärna vitsorda, att vi i bevillningsutskottet i regel ha ett utomordentligt gott samarbete, inte minst tack vare det föredömliga sätt varpå herr Olsson i Gävle leder våra förhandlingar. Men om vi i bevillningsutskottet i söndags vid något tillfälle höjde rösten en smula, kunna kanske kammarens ledamöter förstå oss, om jag meddelar följande. Jag hade inte tänkt lämna denna upplysning, men eftersom utskottsbehandlingen har direkt apostroferats i denna debatt, anser jag mig böra göra detta. Kammarens ledamöter böra förstå oss reservanter, om vi kände oss en smula upprörda, när i samma ögonblick som beslutet fattades ett färdigskrivet utskottsutlåtande presenterades med motivering och kläm.

Herr OLSSON i Gävle (kort genmäle): Herr talman! Vad herr Hagberg i Malmö nu sist upplyst om är ju med den erfarenhet han har från bevillningsutskottets arbete inte någonting så märkvärdigt. Jag kan emellertid förklara för herr Hagberg och för kammaren att det förslag till utskottsutlåtande, som då presenterades, inte har någonting att göra med finansdepartementet. Den saken skall vara fullkomligt klar. Finansdepartementet har inte haft något inflytande härvidlag.

Sedan vill jag tillägga, att när jag talade om tonen i samband med behandlingen av detta ärende, så avsåg jag inte bevillningsutskottet utan i stället vad som förekommit utanför bevillningsutskottet.

Jag vill slutligen till herr Hagberg säga, att importkvoten av bilar under nästa år naturligtvis blir beroende på de handelsförhandlingar, som komma att äga rum med de stater, som äro be-

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

rörda härav. Jag vet inte om importkvoten kan nedpressas ytterligare, om man från regeringens sida kommer att använda sig av de experter, som nu visat sig vara så förfärligt sakkunniga vid behandlingen av denna fråga.

Herr HJALMARSON: Herr talman! Överbefälhavaren för den här riksoffensiven mot motorismen, som tyvärr för ögonblicket inte befinner sig i kammaren, har alldeles nyss uttalat sig i denna fråga. Hans främste general här i kammaren har också anfört en lång rad skäl, som varit avsedda att rättfärdiga regeringens minst sagt egendomliga handlings sätt i detta ärende.

Jag kan för min del inte se att något av dessa skäl är bindande. Jag skall här försöka genomgå dem i tur och ordning.

Finansministern har pekat på att i åtta tidigare fall skulle en sådan här blixthandling ha ägt rum, som således skapat ett prejudikat för ett liknande förfarings sätt i detta fall. Nu vill jag gärna erkänna, att det kan finnas skäl för en snabbhandling, nämligen i de situationer, då det föreligger risk för att en väsentlig ekonomisk skada eljest kommer att uppstå. Jag kan emellertid inte se, att denna risk har förelagat i detta fall. Därtill kommer att om man granskar de tre fall som finansministern nyss närmare preciserade — det var ju endast tre av de åtta fallen, som han då konkretiserade — så finner man, att inte ett enda av dessa tre fall är jämförligt med den nu behandlade frågan.

Vi kunna först taga finansministerns hänvisning till propositionen av den 3 juni 1921. Innan den propositionen avgavs, hade dåvarande finansministern hemställt till tull- och traktatkommitténs tullavdelning att den skulle utarbeta och till finansministern inkomma med förslag till sådana tullhöjningar, att en årlig merinkomst av tullmedel på 13 milj. kronor skulle ställas till

statskassans förfogande. Över detta förslag fick sedermera generaltullstyrelsen tillfälle att i vanlig ordning avge yttrande. Det är väl ingen som påstår, att något liknande förekommit i det nu aktuella fallet? Då säger finansministern, att man 1921 genom denna snabbhandling ville hindra en störtimport av olika varor. Denna synpunkt tror jag är riktig, men inte tror väl finansministern ett enda ögonblick på att det skulle varit risk för störtimport av bilar här i landet, om man hade låtit behandla denna fråga i vanlig ordning?

Jag kommer så till nästa exempel, som finansministern anförde. Det avsåg en fråga, som behandlades den 13 februari 1933. Ja, hur låg detta ärende till? Jo, där förelåg helt enkelt den situationen, att om man inte hade löst frågan i det hastiga tempo, som man då tillämpade, så skulle ett kontraktflöst tillstånd ha inträtt mellan Tyskland och Sverige. Detta tillstånd skulle ha medfört att automatiska tullförhöjningar omedelbart hade kommit att tillämpas gentemot Sverige. Är det någon, herr talman, som anser att det fallet kan på något sätt jämföras med det fall, som vi behandla här i dag?

Jag kommer så slutligen till finansministerns tredje exempel, nämligen det som hänförde sig till 1942. Vad gällde den frågan? Jo, den avsåg en höjning av grundavgiften för omsättnings skatten på sprit från fem till sex kronor. Det är således väl att märka, att den propositionen gällde förslag om fortsatt tillämpning av en redan i kraft varande förordning. Var och en förstår, att om man vill genomföra en höjning av en redan utgående skatt, så kan man inte genomföra detta retroaktivt med mindre än att man samtidigt genomför ett totalt stopp i fråga om utförsäljning av den ifrågavarande varan. Ingen kan väl anse, att detta fall på något sätt är jämförligt med den situation, som föreligger i det ärende, som vi i dag behandla.

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

Jag har således genomgått samtliga de tre fall, som finansministern närmare specificerat. Jag tror att kammarens ledamöter, oavsett partiuppfattning, måste medge, att intet av dessa fall kan åberopas som ett argument för den mycket egenartade behandling, som den nu föreliggande frågan fått.

Finansministern framhöll att visst fanns det alltid möjligheter för riksdagsmännen att i sådana här situationer avlämna motioner. Tidigare när sådana här snabbehandlingar ägt rum, yttrade finansministern, så hade också kammarens ledamöter begagnat sig av sin motionsrätt. Riksdagsmännen ha således motionerat samma dag som propositionen avgivits. Ja, herr talman, då frågar jag mig: Hur menar man att kammarens ledamöter i detta fall skulle ha kunnat ha tillfälle att begagna sin motionsrätt? Propositionen delades ju ut några minuter före kammarplenas början i lördags. Ingen enda ledamot av kammaren hade ens en halv timme i förväg aviserats om vad som här skulle förevara. När man kom hit i lördags — många kommo ju hit mer av en slump — upptäckte man till sin oerhörda förvåning att regeringsbankarna voro ovanligt välbesatta, under det att det var tämligen tomt i kammaren i övrigt. Då förstod man, att någonting var å färde. Men det fanns under de fattiga minuter riksdagsmännen hade till sin disposition icke någon möjlighet att bilda sig någon uppfattning om hur denna fråga låg till och ännu mindre att väcka någon motion i ärendet.

Finansministern och även herr Olsson i Gävle ha som skäl åberopat, att det skulle vara omöjligt med en retroaktiv kontroll, om denna kontroll skulle utsträckas över en eller annan vecka. Ja, förlåt att jag säger det, men detta är ingenting annat än ett svepskäl. Det kan väl inte vara någon större svårighet att ordna en sådan kontroll beträffande det tiotal fabriker, som det här är fråga om. Eftersom det rörde sig om

mycket ansedda företag, medgav finansministern, att man inte behövde misstänka företagsledarna att vilja kringgå bestämmelserna, men han ansåg att man hade skäl att misstänka, att en hel del tjänstemän i så fall skulle kunna råka ut för farliga ekonomiska frestelser. Gentemot detta resonemang vill jag fråga, om vi inte för en gångs skull skulle kunna utgå ifrån att vi ha att göra med i stort sett hederligt folk. Varför skall man alltid utgå ifrån att människorna i detta land inte kunna tänka sig något annat än att överträda lagar och förbud, som statsmakterna kunna komma med?

Ett ytterligare skäl som finansministern anförde var att bilhandlarna själva hade stött på i finansdepartementet och mycket starkt understrukit sitt intresse av att så fort som möjligt få reda på de nya priserna. Då vill jag fråga finansministern följande. — Även om han själv inte är närvarande, finns det väl alltid någon av hans representanter som kan framföra min fråga. — Menar finansministern, att bilhandlarnas i och för sig mycket legitima intresse att snarast möjligt få reda på de nya priserna är viktigare än att riksdagen får möjlighet att ordentligt och sakligt behandla den föreliggande frågan?

Ett annat skäl som finansministern anförde för sin proposition var, att detta förslag direkt hör ihop med det kommande förslaget om införande av en allmän investeringsavgift. Då begär alltså finansministern, att vi här i riksdagen vid vårt ställningstagande i denna fråga skola taga hänsyn till konstruktionen av ett förslag, som enligt vad finansministern själv omtalat inte kommer att föreläggas riksdagen förrän nu på fredag. Finansministern upplyste samtidigt om att den blivande investeringspropositionen blir mycket omfattande — 125 sidor — och kommer att innehålla en mängd, enligt hans egna ord, mycket intrikata förslag.

Ja, herr talman, om det överhuvud

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

taget skall vara möjligt att kunna draga någon enda vettig slutsats av detta besked från finansministerns sida, så är det att detta förslag om investeringsavgift hade bort behandlas först. Finansministern hade åtminstone kunnat visa riksdagen det mått av hänsyn, att han samtidigt som han lade fram förslaget om denna bilbeskattning hade till riksdagens förfogande ställt det material, som utgör bakgrunden till den allmänna investeringsavgiften. Då hade riksdagens ledamöter haft möjlighet att bedöma i vad mån den sammankoppling, som finansministern här vill göra, är sakligt befogad eller ej. Jag måste erkänna, att jag för min del inte kan taga ställning till samröret mellan den kommande investeringsavgiften och den nu föreslagna bilbeskattningen bara på grundval av vad finansministern yttrat här i kammaren under några korta minuter. Han anförde ju då tankegångar, som komma att återfinnas i en proposition, som vi skola få taga del av först om några dagar.

Nej, herr talman, det tillvägagångssätt regeringen valt i detta fall kan av en enskild riksdagsman inte uppfattas på något annat sätt än som ett uttryck för förakt för den svenska riksdagen. Vill inte riksdagen i dag ge Kungl. Maj:t ett klart besked om att man inte vill vara med om någonting sådant här, då anser jag för min del att riksdagen har sig själv att skylla, om den även i framtiden kommer att behandlas som en springpojke, som man ringer på när man behöver honom och skickar i väg, när hans närvaro inte längre är påkallad. Hovsamma erinringar äro nog bra, herr talman, men det är inte sådana regeringen nu behöver. Regeringen behöver ett besked, som inte kan missförstås, ett besked om att Sveriges riksdag inte låter sig behandlas hur som helst.

Det har talats så mycket om denna brådska, om nödvändigheten av att handla kvickt, och det har anförts en

hel rad tekniska omständigheter till stöd för detta. Jag skall be att få fästa kammarens uppmärksamhet på att dessa argument återropades till förmån för den 20 oktober såsom dag för propositionsavlämnandet, dessa argument återropades till förmån för den 21 oktober som dag för skenbehandlingen i bevillningsutskottet och samma argument användes slutligen för bestämmandet av den 24 oktober som dag för avgörandet.

För några veckor sedan hade jag ett telefonsamtal från statsminister Erlander. Statsministern ville resonera om ett förslag från regeringen, ett förslag som gick ut på att uppskjuta riksdagens sammankallande från den 16 oktober till något datum längre fram. Herr Erlander nämnde olika data, men som första lämpliga dag angav han tisdagen den 23 oktober. Enligt uppgift har samma förslag i brev underställts riksdagens båda aktade talmän. Min fråga är nu helt enkelt den: Hur kan man argumentera på det sätt, som regeringspartiets företrädare göra, då de ha försvarat blixtoffensivmetoden? Nästan samtidigt har man ju med oppositionen diskuterat tanken på att skjuta på hela höstsessionen. Det förslag, som framlades den 20 oktober, måste väl ändå ha varit bekant för statsministern, då han här arbetade på att skjuta på dagen för riksdagens sammankallande. Vill man verkligen på allvar hävda, att denna brådska uppkommit helt plötsligt? Vill man mot bakgrunden av dessa upplysningar verkligen fortfarande försvara metoden att lägga fram en proposition med detta förslag vid ett avfolkat bordläggningssplenium på en lördag eftermiddag för att begära en behandling, som helt sätter riksdagens ledamöter ur spel?

Jag skall sedan, herr talman, be att få säga ett par ord om den sakliga motiveringen för detta skatteförslag. Finansminister Sköld anförde, tyckte jag, delvis helt nya och originella synpunk-

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

ter på detta skatteförslag. Han framhöll, att det är fullt tydligt att bilismen för närvarande florerar alldeles för mycket i detta gamla land. Som ett motiv för sitt förslag pekade han bland annat på, att man här i Stockholm kan se bilköer, som räcka från Slussen ända fram till Tegelbacken. Han påpekade vidare att trafikfrekvensen blivit så stor, att under en viss period en människa varje dag dödades vid en motorcykelolycka. Denna motivering, herr talman, återfinner man inte i propositionen. Denna motivering skulle alltså innebära, att denna nya skatt dels skulle vara ett bidrag till att hjälpa stockholmarna att lösa sina trafiktekniska problem, dels utgöra en fortsättning på den nyss avslutade kampanjen för trafiksäkerhetens främjande här i landet. Jag får erkänna att detta var en helt ny aspekt på detta skatteförslag, vilken jag i varje fall tidigare aldrig kunnat drömma om att man kunde anlägga.

När det här, herr talman, talas om att det är för stor efterfrågan på bilar och att vi därför måste sätta in denna skatt, då vill jag från början säga ifrån att vi underkänna hela den metod, som regeringen begagnar sig av för att åstadkomma den eftersträvade jämvikten i samhällsekonomin. Det som är det mest utmärkande för denna metod är ju helt enkelt, att regeringen oavbrutet spanar med falkögon över marknaden för att se efter, om det dyker upp litet för mycket köpkraft här eller för mycket efterfrågan där. Så snart man sedan får syn på litet för mycket köpkraft eller efterfrågan sätter man in en ny skatt eller en reglering för att på detta sätt reducera denna form av för stark ekonomisk expansion. Vad blir resultatet? Jo, när man ingriper på ett område blir efterfrågan i stället större på ett annat, och då får man sätta in en ny reglering där. Hela denna teknik tro vi inte på. Jag behöver inte i dag, herr talman, gå in på den samhällsekonomiska motiveringen för vår syn på

detta. Jag vill bara erinra om att just därför att vi inte tro på hela denna teknik ha vi med sådan kraft förordat åtgärder av generell natur för att vi skola kunna åstadkomma den eftersträvade balansen mellan sparande och investeringar samt mellan konsumtion och produktion.

Det var ett litet uttryck från finansministerns sida jag fäste mig vid. Han sade, att hans ingrepp här mot bilismen inte alls får uppfattas på det sättet, att han särskilt har haft bilismen i skottgluggen, och han begagnade det från ett annat sammanhang kända uttrycket neutralitet. Han hade visat neutralitet gentemot bilismen. Ja, herr talman, jag skulle nog ändå vilja säga — jag kan göra det såsom varande utomstående, eftersom jag inte tillhör bilägarnas klass — att jag för min del mycket väl förstår om bilismens representanter anse, att de så långt ifrån ha blivit neutralt behandlade av statsmakterna att de i stället känna, att de under de sista åren varit utsatta för en systematisk förföljelse.

Sakligt sett är, herr talman, den nya skatten inte bättre utbyggd än den dubbla fordonsskatten. Det är i själva verket inte fråga om något annat än en dubbel fordonsskatt i två avdelningar men med olika namn. Finansministern plockar ut 50 miljoner kronor i tillverkningskatt av motorismen. Det är karakteristiskt för den socialdemokratiska politiken, vilken också bondeförbundet numera stöder, att den riktar sig mot människor, som vilja förbättra sin ställning, förbättra sin standard. Den ger skenbara lättnader åt den, som har en bil, men den lägger svåra hinder i vägen för den, som vill skaffa sig en bil. Denna skatt är utomordentligt mycket hårdare för den kategori den drabbar än den dubbla fordonsskatten. En utmärkt belysning av detta problem får man, herr talman, om man går till riksdagens protokoll från den 5 maj i våras, då den extra

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

bilskatten behandlades. Det heter där på ett ställe — jag skall be att få citera:

»De äldre personbilarna kunna med ett visst fog sägas vara ett slags folkbilar, eftersom det ofta är personer med lägre inkomster, som köpa begagnade sådana till relativt låga priser. Skulle fordonsskatten fördubblas, komma många sådana personer att icke längre få råd att hålla sig med bil, trots att de mycket väl skulle behöva detta för resor mellan hemmet och arbetsplatsen i de fall, då inga andra kommunikationsmedel finnas att tillgå. För många förvärvsarbetande personer är bilen oundgänglig för deras yrkesverksamhet. Kan det då vara klokt att försvåra deras användning av bilarna genom att lägga dubbel skatt på dessa?»

Ja, herr talman, den som anförde dessa kloka och tänkvärda synpunkter var herr Hedlund i Rådom. Jag frågar mig naturligtvis då: Vad skall herr Hedlund då inte anse om den nya bilskatten, som automatiskt kommer att medföra en mycket kraftig höjning av kostnaderna för de begagnade bilarna?

Förutom de 50 miljoner kronor, som herr Sköld skall pressa ut ur bilismen, skall han försöka få in ytterligare skatter genom en höjning av den ordinarie fordonsskatten — en provisorisk höjning naturligtvis. Alla socialdemokratiska skatter äro provisoriska, och det enda bestående i socialdemokratisk politik är provisorier. Storleken av den höjning på den ordinarie fordonsskatten, som man resonerat om, får riksdagen typiskt nog inte alls veta. Av vissa tecken att döma skulle man kunna räkna med att den kommer att röra sig om cirka 50 procent. Slutresultatet blir alltså helt enkelt det, att finansministern får minst sin dubbla bilskatt och bondeförbundet får ett nytt namn på den. Jag är, herr talman, rädd för att denna kompromiss skall bli typisk för framtiden och typisk för svensk politik.

Vi ha nu begåvats med två halva kommunikationsministrar, en ur var-

dera regeringspartiet. Om det kloka i att på detta sätt dela upp vårt minsta departement skall jag inte yttra mig, inte heller om andra detaljer i sammanhanget, vilka i och för sig kunna vara intressanta — jag tänker t. ex. på statssekreterarposten i det kluvna departementet. Det för ögonblicket intressanta är emellertid, att riksdagen synbarligen inte kan vänta något mera påtagligt livstecken från de bägge kommunikationsministrarna under denna höst-session. Att lägga upp en ny skatt på motorismen, det hinner man, men att utforma konkreta förslag till vägarnas förbättring nu omedelbart, det står inte i regeringens makt. Detta är något som ger regeringsprogrammet litet fastare och klarare konturer.

»Med hänsyn till skattens natur av tillfällig varuskatt, som träffar i huvudsak endast nya fordon, bör den icke användas speciellt för vägväsendet», säger finansministern — märk väl i motiveringen till sin proposition. Att det säges där och inte i klämman lär vara det formella hindret för riksdagen att fatta ett formligt beslut i frågan. Att en skatt på motorismen nu tas ut som varuskatt kan väl i rimlighetens namn inte utgöra något hinder för att den användes på samma sätt som andra motorskatter. Så sent som i våras underströk det ena av regeringspartierna med all kraft, att vägarna skola ha vad motorismen ger i skatt. Har nu denna principinställning förbytt till sin motsats bara därför att skatten tas ut som en varuskatt? En tillfällig skatt skulle inte kunna användas för vägarnas behov, hävdar herr Sköld. Att så göra skulle vara minst sagt lösaktigt, enligt finansministerns något märkliga uttryckssätt. Varför finansministern associerar tillfälliga inkomster med lösaktighet är ju i och för sig ett intressant kapitel. Trots de starka orden är argumentationen emellertid ingalunda stark. De svenska vägarna befinna sig i ett sådant tillstånd, att man utan vidare kan tala om eftersatta be-

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

hov. Om staten tar in 50 miljoner kronor på en s. k. provisorisk skatt kan jag för min del inte finna, att man inte skulle kunna använda detta belopp till ett omedelbart och konkret ändamål, där arbetet omedelbart kan igångsättas och avslutas inom en relativt kort tid. Eller vill finansministern eller, eftersom han inte är här i kammaren, herr Hedlund hävda, att det ingenstans i landet finns någon väsentlig uppgift av detta slag, att det inte skulle finnas någon viktig vägfråga, som skulle kunna lösas före den 30 juni 1953, när man har 50 miljoner kronor till sitt förfogande för ändamålet?

Denna skatt innebär ju, att man gör bilarna dyrare. Skulle det då inte vara rimligt att samma skatt användes för att öka bilarnas livslängd? Det nuvarande tillståndet på de svenska vägarna medför ett starkt ökat slitage på bilarna och därmed i själva verket en kapitalförstöring av mycket stora mått. Den nya skatten förefaller utgå ifrån att en bil skall kunna användas i tio år. Med nuvarande vägar är detta omöjligt. Bilen förslites oerhört mycket snabbare, och reparationskostnaderna stiga med anspråken på ökad arbetskraft för reparationer och översyn. Det förefaller åtminstone inte mig osannolikt, att en omedelbar kraftinsats för förbättring av vägarna ganska snart skulle kunna resultera i en minskning av arbetskraftsbehovet i reparationsverksamheten.

Det gäller också att snabbast möjligt få de starkast trafikerade vägarna i ordning, så att även de mindre vägarna verkligen kunna utnyttjas. Det rör sig härvidlag i stor utsträckning om omedelbara behov, behov av snabbingripanden i ordets egentliga bemärkelse.

Till detta kommer slutligen en omständighet, som jag vill erinra om. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för budgetåret 1952/53 begärt 579 miljoner kronor i anslag. Styrelsen beräknar, att under samma budgetår 500 miljoner kronor skola inflyta i bilskattemedel.

Här finns alltså ett gap på 79 miljoner kronor som måste fyllas. Antingen ställer regeringen dessa pengar till förfogande, eller också prutar den på den ansvariga myndighetens anslagskrav. Skulle då inte, herr talman, de nu aktuella 50 miljoner kronorna göra det något lättare för herr Nilson i Spånstad att få ekvationen att gå ihop?

När man kommer till slutet av ett riksdagsanförande vill man ju gärna, herr talman, försöka göra en sammanfattning av några väsentliga synpunkter. Jag kan inte göra en bättre sammanfattning än genom att ånyo citera riksdagsprotokollet från den 5 maj. Det heter där på tal om den extra bilskatten: »Även här skulle emellertid landsbygdens folk få sitta hårdast emellan. På landsbygden är som bekant bilen ett oundgängligt hjälpmedel för att övervinna de långa avstånden. Kommunikationsnätet på landsbygden är visserligen ingalunda så vittutgrenat och utvecklade och trafikintensiteten ingalunda så hög, som skulle erfordras för att landsbygdens folk skulle vara någorlunda jämställt med städernas och tätorternas, men utan tillgång till bilen skulle landsbygdens isolering inte kunna övervinnas. Bilen behövs både för det dagliga arbetet och för sammankomster av skilda slag. Bilen är särskilt på landsbygden ett oundgängligt nytto-redskap, om människorna skola komma i kontakt med varandra.»

Det är fortfarande herr Hedlund i Rådombänk, som argumenterar på detta förträffliga sätt, och han tillägger senare — och det är ett mycket intressant tilllägg: »Om det socialdemokratiska partiet inte haft majoritet, är det mer än sannolikt att en samförstånds lösning hade kunnat åstadkommas. I Finland t. ex., där man har det mycket bekymmersamt och där intet parti har majoritet, har i dagarna åstadkommit en borgfredsöverenskommelse. Det är ett exempel, som enligt min mening manar till efterföljd.»

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

Och i en enda mening har herr Hedlund lyckats finna ett utomordentligt välformulerat och pregnant uttryck för sin och bondeförbundets syn på saken. Den meningen har följande lydelse: »Regeringens bristande samförståndsvilja beror väl på att regeringspartiet är litet för talrikt representerat i riksdagen.» Ja, herr talman, om herr Hedlund i Rådombudet tyckte så den 5 maj i våras, vad skall han då inte tycka i dag!

Med dessa ord, herr talman, och under hänvisning till den utmärkta motivering, som har anförts inte minst av herr Hagberg i Malmö, skall jag be att få ansluta mig till reservanternas yrkande.

Herr OHLIN: Herr talman! I debatten här i dag ha så många och så vägande argument framförts till förmån för reservanternas ståndpunkt, att jag inte behöver närmare uppehålla mig vid mer än några få saker. Jag vill därför blott börja med att slå fast, att den överväldigande delen av biltrafiken här i landet är en nyttotrafik av grundläggande betydelse för hela vårt näringsliv och hela vårt folk. Den fördyring, som åsamkas bilismen när man lägger på skatter utöver dem som användas för transportväsendet, drabbar i själva verket de mindre bemedlade här i landet. Den leder också till att man kör gamla bilar längre än man annars skulle ha gjort, varigenom den minskar trafiksäkerheten och alltså verkar i rakt motsatt riktning mot vad finansministern nyss ville påstå att den nya skatten skulle göra. Vidare drabbar denna skatt uppenbarligen orättvist, då den gör en skillnad mellan de lyckliga innehavarna av en bil och dem som hade tänkt skaffa sig en sådan. Det har förr i tiden tillhört det socialdemokratiska partiets utmärkande drag att ofta tala om det orättvisa i i skillnaderna mellan dem som ha och dem som inte ha. Men här gör man till

själva utgångspunkten för en ny skatt att skapa en sådan orättvis gränslinje.

Den centrala frågan är emellertid denna: Har finansministern rätt i att det ekonomiska läge, som nödvändiggör en viss investeringsbegränsning, också nödvändiggör denna nya skatt för att begränsa investeringarna i bilar? På den frågan — alltså om denna skatt kommer att verka investeringsbegränsande i det läge, som nu förutses — förefaller det mig som om man, inte minst efter dagens debatt, kunde svara klart nekande. Och motiveringen för denna nekande ståndpunkt är ju ganska uppenbar. Finansministern räknar inte själv i propositionen med att importen av bilar skall bli mindre genom skattens påläggande än vad den kommer att bli på grundval av importregleringen. Han säger, att det kanske blir litet lättare att sköta kvoteringen och ransoneringen om man har skatten än eljest, men han tänker sig uppenbarligen, att man i alla fall skall vara tvungen att ha en kvantitativ begränsning av importen. Med andra ord: finansministern räknar i propositionen klart med att efterfrågan på bilar kommer att vara större än tillgången trots denna beskattning. Det ligger däri, att det är den kvantitativa regleringen av importen, som är den väsentliga kvantitetsbegränsande faktorn när det gäller investeringarna. Och finansministern väntar inte att skatten skall åstadkomma en så hård begränsning av försäljningen av bilar, att man inte kan sälja den kvantitet, som man kommer att få lov att importera. Denna finansministerns i propositionen klarlagda uppfattning — han svävade litet på målet här i kammaren, så att jag inte riktigt kunde begripa vad han menade — delas såvitt jag vet av det sakkunniga branschfolket, som säger, att nog komma vi att kunna sälja de bilar vi få importera i alla fall, men de bilarna komma att bli fördyrade på ett sätt, som man finner omotiverat.

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

Finansministern hade ett resonemang i dag om handelspolitiken, där han sade, att vi kunna av handelspolitiska skäl inte skära ned vår import av bilar ytterligare. Jag måste säga, att för att komma från en talesman för en regering är ett sådant yttrande ganska överraskande. Vi kunna ju ändå inte, varken finansministern eller någon annan, nu förutse, hurudant det ekonomiska läget i världen och Sveriges handelspolitiska läge kan komma att bli under det närmaste året eller de närmaste två åren. Och det är då ganska oförsiktigt av finansministern att så här i förväg göra en dylik deklaration, som — ifall vi skulle komma i det läget, att vi vid förhandlingar nödgas påyrka någon minskning av bilimporten, och det kan ju tänkas — innebär att man har försvagat regeringens position. Jag påyrkar för min del ingalunda någon sådan handelspolitik, men jag säger, att det är ytterligt oförsiktigt av finansministern att göra uttalanden av den art han här har gjort. Det visar bäst hur svag finansministern anser sin ställning vara, när han tycker sig behöva uppoffra landets handelspolitiska intressen för att han här i kammaren skall finna ett, som han tror att det är, argument i debatten.

Men låt mig säga, att om det förhåller sig så, som det enligt den allmänna uppfattningen inom branschen gör och som finansministern tycks ha menat när han skrev propositionen, att man trots den nya skatten kommer att kunna sälja de bilar, som bli importerade, så är ju finansministerns handelspolitiska resonemang rätt irrelevant. Ty då blir det den kvantitativa begränsningen — den må vara litet strängare eller litet mildare — som blir avgörande för investeringarna i bilparken här i landet.

Finansministern har ett annat skäl — han säger, som jag nämnde, att det kanske är lättare att kvoterat importen, om man har skatten. Ja, det var också ett skäl! Handels- och industrikommis-

sionen skulle alltså få litet lättare arbetsförhållanden. Men att den saken skulle vara något väsentligt skäl för en ny skatt är det väl ändå ingen som på allvar menar.

Jag måste alltså dra den slutsatsen, herr talman, att om man syftar till en begränsning av investeringarna — och det har angivits vara regeringens huvudmotiv — så är denna beskattning onödig och ineffektiv. Att den också är olämplig, av tidigare här i kammaren framförda många skäl, förefaller uppenbart. När herr Kristensson i Osby med all rätt påpekade, att finansministern själv i våras radade upp vägande argument mot en beskattning av denna art, svarade finansministern nu: Ja, men vi ha ett nytt läge, då vi skola ha en investeringsskatt. Jag vet för min del inte, om läget har ändrat sig så förfärligt mycket därvidlag. Vi hade ju redan från ingången av detta år en investeringsavgift, låt vara litet annorlunda konstruerad, och att finansministern inte tänkte förlänga den till ett kommande år har ansetts vara känt även för människor utanför regeringen. Så jag undrar om man inte får säga, att lägets förändring sedan i våras i den mån det gäller denna beskattning inte ligger så mycket i investeringsavgiftens omläggning utan snarare i att bondeförbundet har inträtt i regeringen.

Herr Sköld säger, att det är orimligt att begära att de pengar, som den nya skatten ger, skola reserveras för vägväsendet, ty då skulle man också begära att importtullarna på utländska bilar reserverades för vägväsendet. Låt mig säga att det är ganska överraskande att finna en finansminister, som försöker att helt trolla bort skillnaden mellan å ena sidan tullar och å andra sidan acciser, som läggas på både produktion och import. Man kan emellertid utan att närmare kommentera denna egenomliga ståndpunkt konstatera, att det här finns en gammal praxis, nämligen

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

att importtullarna gå in i statskassan, medan inkomsterna av övriga skatter på bilismen enligt av riksdagen flera gånger godkända principer böra reserveras för vägväsendet. Från vår sida hävdar man, att det inte bör göras fler undantag från den principen. Finansministern säger, att han är villig att lova att den ordinarie bilskatten skall användas för vägarna, men extra bilskatter vill han dra in till statskassan för andra ändamål. Alla förstå, att ett sådant uttalande betyder, att bilismen förlorar varje uns av trygghet för framtiden i dessa avseenden. Herr Sköld har ju så lätt att alltid få den ordinarie bilskatten där han vill ha den, och sedan kallar han de övriga skatterna på bilismen för extra och anser sig ha fri dispositionsrätt över dem. Finansministerns uttalande här i dag betyder alltså i praktiken att man tar tillbaka de förbindelser, som tidigare ha givits till bilismen även av de båda regeringspartierna och som skulle innebära ett skydd mot att bilismen blir en allmän mjölkko för statskassan.

Jag tillåter mig fråga herr statsrådet och chefen för inrikesdepartementet vad han anser om den uppfattning som Skånska Dagbladet, som ibland anses ha en rätt ledande ställning inom bondeförbundspressen, gav uttryck för den 21 oktober, alltså för tre dagar sedan. Man skrev där: »Inkomsten från denna skatt bör dock oavkortad gå till vägväsendet. Det är ett betydelsefullt krav.»

Finansministern har ytterligare ett argument när han säger, att man kan inte reservera de pengar den nya skatten ger för vägväsendet, ty det är en tillfällig inkomst, och då vore det naturligt och skulle skapa oreda i vårt budgetväsende, om man reserverade pengarna för vägarna. Jag vill svara, att de svenska vägarna befinner sig i dag i ett sådant kristillstånd, att det kan vara väl motiverat att man, när man gör upp en tioårsplan för vägvä-

sendets förbättring, också räknar med en extraordinär inkomstkälla. Ty om denna skatt skulle antagas av riksdagen, vilket jag för min del är emot, förefaller det åtminstone i detta fall vara ett självklart krav att pengarna reserveras, så att de stå till förfogande för en mycket välbehövlig upprustning av vägväsendet, att genomföras vid de tidpunkter, då konjunkturläget gör detta möjligt och naturligtvis så snart ske kan.

Jag övergår, herr talman, till problemets andra sida, frågan om det egenomliga förfaringssätt, som regeringen har använt, när den forcerat behandlingen av denna fråga och därigenom berövat riksdagen möjligheten att på sedvanligt sätt taga ställning, motionera och pröva.

Jag lade märke till att finansminister Sköld i dag gjorde så som han ofta gör här i riksdagen, när han har känslan av en något svag position. Då föredrar han att tala länge och utförligt om en punkt, där han vet att han har starka skäl och där han inte har blivit kritiserad, i varje fall inte av dem han här talar med. Herr Sköld sade, att han inte kunde bekantgöra förslaget om den nya skatten i förväg inför offentligheten. Jag inser detta till fullo. Men från folkpartiets representanter i bevillningsutskottet har inte heller framförts någon kritik mot detta att propositionen lades fram utan att den var offentligt diskuterad. Varför slår nu herr Sköld in öppna dörrar på detta sätt? Jo, naturligtvis för att i någon mån vända uppmärksamheten från den sida av saken, där kritiken har satt in, alltså brådskan vid riksdagens behandling av frågan och avslaget på oppositionspartiernas begäran om att få åtminstone några dagar på sig för sedvanlig prövning av ärendet.

Herr Hjalmarson har med all rätt underkänt finansministerns hänvisning till tidigare exempel. Jag får bara sammanfattningsvis konstatera den avgörande skillnaden mellan de fallen och

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

det fall, som här föreligger — och det är en dubbel skillnad. I de fall finansministern nämnde fanns det antingen risk för hamstring eller risk för skatteflykt av olika slag. I det här fallet har man emellertid för det första, som jag närmare skall kommentera, på grund av bestämmelsens retroaktivitet inte en sådan risk, i varje fall inte av den storleksordningen, att den är värd att nämna. För det andra ha inte oppositionspartierna i de tidigare fallen sagt ifrån, att vi anse att denna sak måste prövas under en någorlunda rimlig tid, utan oppositionen har i de fallen menat, att just risken för hamstring och skatteflykt motiverat en snabbhandling. Men i det här fallet, då oppositionen kan påvisa, att risken för hamstring eller skatteflykt eller dylikt är praktiskt taget ingen, och när oppositionen på grundval av detta insisterar på att riksdagens grundlagsenliga rättigheter inte skola skjutas i bakgrunden, så säger regeringen: Det bryr vi oss inte om.

Nej, herr talman, det går sannerligen inte att dra någon parallell mellan dagens situation och den som har varit tidigare. Det är fullständigt irrelevant, om några stycken riksdagsmän motivera vid det ena eller andra tillfället. Det har ju inte att göra med denna fråga om att det här föreligger ett krav från oppositionspartiernas sida att få behandla saken på ett mindre forcerat sätt och att detta krav är väl motiverat men har avvisats.

Beträffande detta att retroaktiviteten nu i alla fall skulle helt eliminera olägenheterna med ett uppskov på några dagar säger finansministern, att det ju skulle vara rätt omständligt för tullverket att hålla reda på de importörer av bilar, som kanske inte ville deponera skattebeloppen hos tullverket, så att detta antingen måste vägra att tullbehandla bilarna eller måste föra någon förteckning över dessa importörer. Detta måste ju ha varit innebörden. Kan man nu tänka sig ett sådant

kolossalt besvär det skulle bli för tullen att under några dagar föra en förteckning över det fåtal importörer, som eventuellt skulle kunna förmodas vägra att deponera skattebeloppen! Jag undrar, om det skulle bli några som vägrade, men låt oss antaga att det blev det. Skulle det då överstiga tullverkets förmåga att föra en förteckning över dessa? Eller menar finansministern att de människor, som föra in bilar, trots lagens klara bud skulle vägra att betala och i all hast avresa till utlandet för att därigenom undandraga staten denna skatt? Är det verkligen ett sådant fall som landets finansminister står här och framhåller som ett tungt vägande argument för att man inte kan lita på den retroaktiva regeln? Det kan ju så vara, att varje provisorium alltid medför någon liten olägenhet, och så är det naturligtvis också i fråga om bilhandeln. Men mot detta får man väl lov att sätta den respekt för grundlagens anda och mening, som jag trodde att vi alla voro överens om att hysa. Jag måste säga mig, när finansministern här talar om hur besvärligt det skulle bli för tullverket: Vilken ömsinthet hyser inte herr Sköld mot tullen, och vilken hänsynslöshet visar han inte därför mot riksdagen! Jag har hört talas om att tullverket lyder under finansdepartementet. Jag har också hört talas om att herr Sköld lär vara en mycket god familjefader. Men driver han inte sin välvilja mot familjen litet väl långt, när bekvämligheten under några dagar för tullverket får väga tyngre än hänsynen till riksdagens grundlagsenliga rätt?

Den nya regeringen lär ha tillkommit, efter vad statsministern har upplyst, för att man skall få slut på den s. k. influensaparlamentarismen, få slut på det tillstånd, som ju herr Hedlund enligt det av herr Hjalmarson nyss upplästa citatet i våras ansåg vara att föredraga framför ett tillstånd som det vi

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

ha i dag. Så nu ha vi inte en influensaparlamentarism utan efter vad det säges en stark regering. Dess första åtgärd är att visa sin styrka genom att strunta i grundlagens anda och mening rörande folkrepresentationens rättigheter. I stället för influensaparlamentarism skola vi tydligen nu få kommandoparlamentarism. Regeringen kommanderar, riksdagen marscherar! Ingen har betvivlat, att finansminister Sköld har vissa talanger i dessa sammanhang. Han dröjde inte länge med att visa dem. Vi ha vår majoritet, så är tydligen visan. Var detta verkligen vad t. ex. herr Hedlund tänkte sig, när han beslöt sig för att ge sitt och bondeförbundets stöd åt regeringen?

Vi ha nu fått höra av herr Sköld, att inte ens inrikesministern och chefen för det andra regeringspartiet herr Hedlund, som t. o. m. ansågs skola ha positionen av vice statsminister, fick några underrättelser av finansministern om den nya skatten förrän ett par dagar före propositionens framläggande. Vi i folkpartiet ha ingen anledning att blanda oss i relationerna mellan de båda regeringspartierna. Men man kan ju ändå fråga sig, huruvida herr Hedlund, när herr Sköld kom och talade om för honom, att han ville lägga på denna nya höga skatt, omedelbart svarade: O, så bra, en ny skatt på bilarna, det var just vad jag önskade mig! Man får väl förmoda att de båda regeringspartierna förhandlat om den dubbla bilskatten, dess bestånd och eventuella avskaffande under de förhandlingar, som föregingo regeringsbildningen. Fick man verkligen inom bondeförbundet då ingen försäkran om att det i varje fall inte skulle bli nya skatter i utbyte mot ett eventuellt avlägsnande av den extra?

Statsrådet Hedlund förklarade i ett föredrag i våras, att bondeförbundet vill varken följa högerns eller folkpartiets förslag om räntehöjning eller socialdemokratiens om skattehöjningar,

och herr Hedlund förklarade i radio, att om det gällde den extra bilskatten var han beredd att rösta emot den. Jag skulle förmoda att han därmed gav en antydning om att han inte skulle behöva komma i det läget, att han och hans partivänner skulle nödgas rösta emot resten av regeringen. Bondeförbundspressen har varit mycket förtjust över detta uttalande. Man frågar sig oneligen: Fanns det inte någon som helst klarhet, huruvida denna skatt eventuellt skulle kunna ersättas med andra? Kan herr Sköld komma med nya skatter på bilismen till våren, och kommer bondeförbundet då att bli lika belåtet?

Herr Hedlund glömde säga i radio: Jag är emot den extra bilskatten, men jag förbehåller mig att rösta för andra bilskatter, som min uppfinningsrike vän i finansdepartementet kan finna på. — Jag observerar att statsrådet Hedlund nu har intagit platsen på regeringsbanken efter att förut under större delen av debatten ha suttit på sin vanliga bänk i kammaren. Dessa platser bruka ju användas ibland av regeringsledamöter när de vilja klargöra, att de ta ställning som enskilda riksdagsmän och på något sätt vilja markera ett avstånd från regeringen i övrigt. Herr Hedlund satt nu halva tiden på sin egen bänk och halva tiden på regeringsbanken. Man undrar om han gjorde det för att klargöra bondeförbundets allmänna inställning till denna skatt.

Herr talman! Låt mig kort sammanfatta min ståndpunkt. 1) Denna nya skatt är icke tillräckligt motiverad, varför jag kommer att rösta emot den. Om — för det andra — riksdagens majoritet i alla fall antar regeringens förslag, kommer jag självfallet att stödja kravet att pengarna skola reserveras för den välbehövliga upprustningen av det svenska vägväsendet, att genomföras så snart ske kan med hänsyn till konjunkturförhållandena. 3) Det har icke anförts några vägande skäl för att

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

riksdagen skulle berövas sina grundlagsenliga rättigheter vid behandlingen av denna fråga. Det föreligger här en klar hänsynslöshet mot riksdagen.

Man vill kanske säga att det är en formsak. Det är ingalunda en formsak, om man inkräktar på de faktiska prövningmöjligheterna i ett sådant ärende. Det formella skydd, som grundlagen stadgar åt folkrepresentationen för att trygga dess handlingsfrihet och prövningmöjligheter, är i själva verket avsett att vara och *är* även ett skydd för demokratin. Börjar man än här och än där inkräkta på detta och säga att det är inte så farligt, detta är bara en formsak och ingen stor sak, då kan man lätt komma att ta det ena steget efter det andra och hamna där ingen önskar. När s. k. starka regeringar behandla folkrepresentationen med bortseende från dess formella rättigheter — sådant ha vi sett åtskilliga exempel på i Europa under de senaste tjugo åren — kan detta mycket lätt leda till ett reellt skjutande av riksdagen åt sidan. I viss mån har detta uppenbarligen skett under dessa dagar.

Den riktning jag representerar vill göra vad den kan för att förhindra ett upprepande av ett sådant förfaringsätt från regeringens sida. Jag kommer för min del som protest mot detta regeringens förfaringsätt att, om riksdagen antar propositionen, anmäla reservation mot beslutet.

Herr förste vice talmannen övertog nu ledningen av förhandlingarna.

Herr OLSSON i Gävle (kort genmäle): Herr talman! Jag tänkte att antingen herr Hjalmarson eller herr Ohlin, som nu äro så intresserade av att dessa pengar skola användas till vägarna, skulle ha givit ett svar på min fråga, varför man inte upptäckte det den gången det utgick en 5-procentig skatt på bilarna, sedan den allmänna omsättningsskatten var avskaffad. Den skatten

utgick under ett och ett halvt år på alla bilar som såldes i detta land, utan att vare sig högern eller folkpartiet under denna tid sade ett knyst om att dessa pengar borde gå till vägarna. Varför har man just nu uppfunnit det motivet?

Herr HJALMARSON (kort genmäle): Herr talman! Jag vill bara säga till herr Adolv Olsson i Gävle att om han betraktar det som en försummelse av högern och folkpartiet, att de den gången inte påyrkade att den 5-procentiga skatten skulle gå till vägarna, så kan han ju hjälpa oss att något reducera denna försummelse genom att understödja vårt yrkande att i varje fall de 50 miljonerna nu skola komma vägväsendet till godo.

Herr OLSSON i Gävle (kort genmäle): Jag tycker att den här uppfinningen just i dag inte är av sådan art, att man med den reparerar en försummelse härvidlag på det enkla sätt som herr Hjalmarson ansåg vara klokt.

Herr OHLIN (kort genmäle): Herr talman! När herr Olsson i Gävle påstår att detta är en uppfinning av i dag reser sig verkligen håret på mitt huvud — det borde det göra på bevillningsutskottets ärade ordförandes huvud också! Här har från oppositionens sida under åratal med allt större styrka hävdats just detta, att bilskattemedlen skulle användas för vägväsendet. Men så går herr Olsson tillbaka ett visst antal år och säger: Den gången tilläto ni undantag. Jag har förut sagt: Vi vilja inte att det skall göras flera undantag. Därför hålla vi på principen, som så klart blivit fastslagen av riksdagens alla partier. Herr Olsson säger: Här gäller det ju ett undantag, och det är mycket konstigt att man inte vill vara med om att göra hur många undantag som helst.

Herr Olsson i Gävle! Denna argumentering leder till en sådan ståndpunkt, att man genom att göra ett enda undan-

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

tag för den skull måste anse, att det är mycket konstigt, om någon likväl vill hålla på huvudprincipen. En sådan synpunkt är möjligen naturlig för den som vid varje tillfälle vill handla mot den princip man accepterar.

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet HEDLUND: Herr talman! Herr Ohlin försökte för en stund sedan att förnöja kammaren med ett påpekande, att jag tidigare i dag suttit på min gamla plats i kammaren, och han ville också dra några slutsatser därav. Om herr Ohlin skulle vilja dra någon slutsats av att jag nu ställt mig här i talarstolen, får det ingalunda bli den, att jag står i någon som helst oppositionsställning till regeringen. Jag förstår att det kan finnas personer som skulle vilja utnyttja varje möjlighet att sitta på en särskild plats här i kammaren, om de hade rätt till det. Som jag inte hör till dem som äro så illa angelägna i det hänseendet kanske detta kan vara en tillräcklig förklaring till att jag tillät mig stanna kvar på min gamla plats en stund i samband med att jag hämtade upp några papper ur facket. Men att herr Ohlin skulle ta upp kammarens tid med den saken trodde jag inte.

Det har gjorts ett stort nummer av att bondeförbundet gått med på denna skatt trots att partiet var emot den extra bilskatten i våras. För mig, herr talman, är det här fråga om två skatter av väsentligt olika konstruktion. Olikheterna i konstruktionen äro sådana, att jag anser att vi kunna vara med denna gång. Denna skatt drabbar exempelvis inte alls lastbilarna. Vi betonade mycket starkt i våras att fordons-skatten för deras del skulle innebära en belastning på transportererna inom jordbruket. Den drabbar heller inte omnibustrafiken. Även i det hänseendet ansågo vi att den i våras antagna skatten var till ganska stor nackdel för landsbygden. Den nu föreslagna skatten

drabbar, märk väl, över huvud taget inte det bilbestånd som finns i dag, utan den gäller nytillkommande bilar. Tankegången är precis densamma som beträffande den föreslagna investerings-skatten, att man vill försöka förmå personer, som inte ovillkorligen behöva skaffa sig en bil, att uppskjuta köpet till efter mitten av 1953. Man vill alltså försöka förmå dem att under ett år och åtta månader dröja med saken.

Herr Ohlin sade för en stund sedan, att vi förut haft en investeringsskatt och nu få vi en investeringsavgift. Bli det någon skillnad? undrade han. Ja, det blir det. Märk väl, att den investeringsskatt vi i dag ha endast gäller rörelse med en omsättning av 300 000 kronor och däröver, alltså ett relativt litet antal skattebetalare. Det blir ett betydande antal nya objekt, som skola betala avgiften, enligt det förslag som föreligger; utökningen blir väsentlig. Och när vi få, efter vad jag förmodar, en investeringsavgift, som kommer att drabba ibland mycket nödvändiga maskiner etc., så har det varit litet svårt för oss att säga ifrån, att en motsvarande avgift för de nya bilarna kunna vi inte tänka oss att medverka till.

Jag vill understryka vad finansministern sagt, att denna skatt enligt motiveringen är avsedd att bli kortfristig. Det är alltså meningen att man skall låta den försvinna efter en relativt kort tid, och därför bör man kunna räkna med att det också är möjligt för åtskilliga spekulanter att skjuta upp sina köp av bilar.

Det har sagts av herrar Ohlin och Kristensson i Osby, att vi ju ha andra medel i vår hand att begränsa importen av bilar, om detta skulle anses nödvändigt. Ingenting är riktigare, men det är också klart att man bör söka undvika medel, som innebära betydande nackdelar i handelsförbindelserna med andra länder.

Jag tror nog man får säga, att herr Ohlin har läst propositionen litet has-

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

tigt, om han ur den anser sig kunna dra den slutsatsen, att finansministern menar att importen inte kommer att minska genom denna skatt. Jag har inte läst propositionen på detta sätt. Tvärtom. Under rubriken »Inkomstberäkning» står följande: »En beräkning av den inkomst som den nya skatten kan väntas tillföra staten erbjuder åtskilliga svårigheter. Bl. a. innebär själva tillkomsten av skatten ett betydande ovisshetsmoment i fråga om bedömningen av den framtida omsättningen av personbilar och motorcyklar.» Detta tyder väl ändå på att finansministern anser att denna skatt i viss mån kan komma att hejda importen, men självfallet tilltror han sig inte att i dag bedöma hur mycket den begränsningen kan uppskattas till.

Sedan var det fråga om användningen av pengarna som tas ut från bilisterna. Vi äro naturligtvis på vårt håll ytterligt angelägna om att få till stånd en så stor upprustning av vägväsendet, som över huvud taget är möjlig. Men det är inte bara en fråga om pengar, det är också en fråga om arbetskraft. Skulle det visa sig möjligt att arbetskraften räcker för större upprustning än vad tillgängliga medel från biltrafiken kunna medge, anse vi oss från vårt håll oförhindrade att med finansministern ta upp frågan om ytterligare be-
lopp att användas för ändamålet.

Jag har alltså den uppfattningen att man knappast kan rikta sakliga invändningar emot denna skatt, om man nämligen är beredd att ta investeringsavgiften. Efter de positiva yttranden i det hänseendet som gjorts från näringslivet — jag erinrar bara om Industriförbundet, Riksförbundet Landsbygdens folk och Lantbruksförbundet — hade jag trott att det rådde ganska stor enighet om att det var nödvändigt, hur tråkigt det än kunde vara, att tänka sig en avgift av denna typ. Man kan nämligen inte, om man på allvar vill försöka komma till rätta med inflationen,

släppa efter på område efter område, så att man till sist är inne i något som kan kallas för ett låtgåssystem, utan skall man komma till rätta med inflationen tror jag det gäller att ta tag i tåtarna.

Detta om den sakliga delen. Sedan ett par ord om snabbbehandlingen här i riksdagen. Jag har tidigare framhållit att för mig är det en olustig sak att riksdagen skall så snabbt ta ställning till frågor, att man inte hinner med att motionera i vanlig ordning. Emellertid, det har ju förekommit förr, visserligen inte så ofta, men det har dock inträffat.

Jag understryker vad finansministern har sagt, att denna skatt inte på något som helst sätt har berörts vid förhandlingarna med bondeförbundet om koalitionen och att vi inom bondeförbundet först under propositionsveckan meddelades, att man över huvud taget sysslade med tankar i denna riktning. Detta betyder emellertid inte, att vi vid vårt ställningstagande kände oss överrumplade. Vi hade möjlighet att få det anstånd för att gå igenom det hela, som vi tyckte var nödvändigt, och jag är övertygad om att hade vi sagt att vi ville fundera ytterligare några dagar på denna fråga, så hade ett sådant andrum lämnats oss; därom råder intet som helst tvivel. Men vi voro som sagt på det klara med frågan i sak genom att vi betraktade skatten såsom ett komplement till investeringsavgiften.

Vad sedan beträffar den snabba behandlingen i riksdagen så sade vi oss, att det är ju en mycket tråkig sak, men det blir icke någon angenäm ordning, om man nu behandlar propositionen på vanligt sätt och det får gå några veckor och man sedan ger lagen en retroaktiv tillämpning. En massa bilar har säkerligen strömmat in över gränserna under mellantiden och ifrån lagren i frihamnarna. Det har förklarats för oss, att det där finns lager som kunna släppas in. Visst är det lätt att hålla kontroll på alla importörer och hur mycket var

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

och en har importerat; det vill jag ingalunda förneka. Men vi få väl förutsätta, att under de veckor, som ett sådant tillstånd närmast skulle ha behövt räcka, hade bilhandeln fungerat någorlunda normalt och importörerna hade sålt till sina handlande o. s. v. Det hade då gällt för importörerna att i efterhand kräva ut denna skatt av handlandena ute i landet och kanske i sinom tid också av köparna. Vi tyckte att detta var en olägenhet som man ingalunda kunde bortse från och en olägenhet som vägde så tungt att snabbbehandlingen var motiverad.

Man har sökt insinuera att snabbheten i behandlingen föranletts av mindre vackra motiv. Vilka skulle det vara? Finns det någon annan anledning till denna snabbhet? Finns det någon annan rimlig förklaring till densamma än att man i varje fall trodde, att avsevärda nackdelar skulle vara förenade med en ordinär behandling? Vill någon göra gällande, att det på grund av denna snabbhet blir lättare att få igenom projektet i riksdagen eller att kritiken mot projektet blir lindrigare på grund av denna snabbhet? Finns det över huvud taget någon annan rimlig förklaring till snabbproceduren än att man trott, att betydande olägenheter skulle ha följt av en behandling i normal ordning? Sedan kan man diskutera, om nackdelarna ha övervärderats och överskatats. Men själva problemställningen borde väl ända vara ställd utom alla tvivel.

Vi ha som sagt på vårt håll menat, att här har man att välja mellan två olika slag av olägenheter. Vi ha kunnat konstatera, att riksdagen, t. ex. när det gällt sådana saker som höjning av tobaksskatten, gått in för en likadan snabbbehandling. När det gällt att höja omsättningsskatten på sprit, har den gjort detsamma, och när det varit fråga om en allmän varuskatt, har den också tillåtit sig att tolka grundlagen på det sättet, att en snabbbehandling var med-

given. Då tyckte vi att det var rätt svårt att sätta oss emot en sådan sak som denna.

Jag skulle bara vilja säga några ord till herr Hjalmarson. Jag har fått mycket beröm av herr Hjalmarson i dag för att jag hade varit klok — jag hade varit vis och erfaren till övermått rent av tidigare. Nu är jag det naturligtvis icke, det förstår jag. Det har blivit en helomvändning. Men jag är bara litet förvånad över att allt detta beröm har fått anstå till denna dag, då vi icke ha något direkt samarbete med varandra. Men jag tackar för de erkännssamma orden även om jag förstår att de ej äro allvarligt menade.

Herr HJALMARSON (kort genmäle): Herr talman! Jag har alltid tyckt att herr Hedlund varit en väldigt klok och erfaren man. Det har jag nog sagt vid många tillfällen. Det var därför icke någon nyhet som presenterades i dag. Nyheten är helt enkelt att herr Hedlund i så hög grad är angelägen att dölja den visdom som han ännu för några månader sedan så kraftigt förde fram.

Sedan, herr talman, skulle jag här bara vilja anföra ett par synpunkter i anledning av herr Hedlunds anförande. Herr Hedlund berättade, att om han hade bett herr Sköld att få uppskov ett par dagar för att titta närmare på denna sak, så hade säkerligen bondeförbundet fått det. Men, herr Hedlund, när vi inom oppositionen tycka att det vore rimligt, att vi kunde få, icke flera veckors utan ett par dagars anstånd för att få tillfälle att motionera och framföra våra synpunkter, mötas vi av en total oförståelse. Tycker herr Hedlund att det är så svårt att förstå, att vi vilja ha samma möjligheter som herr Hedlund anser vara naturligt att bondeförbundet skulle ha inom den nya regeringen?

Herr Hedlund säger att det är fråga om två skatter av väsentligen olika konstruktion: den nya skatten drabbar icke

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

lastbilar. Men, herr Hedlund, det beror på att finansministern tänker införa en annan skatt som drabbar lastbilarna. Herr Hedlund tyckte att det är en förtjänst hos denna skatt, att den gör det svårare för dem, som icke ha bil, att skaffa en ny bil. Men är det icke, herr Hedlund, just en sak, som vi tidigare, då vi voro överens herr Hedlund och jag, opponerade oss mot, när det gällde punktbeskattningen, nämligen detta att man godtyckligt väljer ut vissa områden och säger: Här anser staten att efterfrågan är för stor? Det är just detta som varit det bärande i herr Hedlunds och vår kritik mot dessa skatter. Jag måste — även om det känns svårt att lägga lök på laxen — be att få citera ett av herr Hedlunds utmärkta anföranden. Herr Hedlund säger den 5 maj i år så här: »I varje fall ha vi den uppfattningen, att om det skulle bli nödvändigt med ytterligare skatter för en överbalansering, bör man försöka välja ut sådana skatter, som icke påverka varupriserna på samma sätt som dessa göra.» Där har han i princip på ett utmärkt sätt formulerat den ståndpunkt som vi alltjämt ha.

Slutligen kom herr Hedlund in på frågan om vägväsendet. Där skulle jag, herr talman, bara vilja referera vad som sägs i sista numret av RLF-Tidningen, där det heter: »Om man emellertid accepterar skatten som sådan, är det en annan sak i sammanhanget, som man har värre att förlika sig med. Det finns i propositionen en uttrycklig förklaring av finansministern, att de medel, som komma att inflyta genom den nya bilskatten, icke skola användas till vägväsendet. Det må då sägas, att den motiveringen är skäligen svag i all synnerhet mot bakgrunden av de deklARATIONER, vi nyligen lyssnat till om att hädanefter all bilskatt skall gå till upprustning av vägarna.»

Vad har då herr Hedlund att anföra som tröst för RLF och alla andra, som äro intresserade av ett bra vägväsen?

Jo, säger herr Hedlund, han är oförhindrad att på nytt taga upp ett resonemang med finansministern i denna sak. Jag kan försäkra herr Hedlund, att den rättigheten ha vi till och med inom oppositionen.

Herr OHLIN (kort genmäle): Herr talman! Jag kanske får fortsätta där herr Hjalmarson slutade och säga, att nog ha både herr Hedlund och vi rätt att tala med finansministern. Men även om det alltid är angenämt att tala med finansministern, så är det fråga om hur mycket han bryr sig om vad vi säga. Det kanske blir anledning för herr Hedlund att göra vissa reflexioner kring detta tema.

Herr Hedlund säger, att det har i alla fall betydande nackdelar att använda importbegränsning som metod för att minska investering i bilar. Jo, naturligtvis. Om det därför varit så, att man kunnat avskaffa hela importbegränsningen och säga, att nu behövs den icke, ty vi ha skatten i stället, så skulle jag ha medgivit, att det vore ett skäl med någon styrka, även om det icke hade varit utslagsgivande. Men, herr Hedlund, det framgår av debatten i dag och av propositionen, att finansministern menar, att kvoteringen skall fortsätta och att denna skatt skall vara ett stöd åt detta ingripande och bidra till att lösa fördelningsfrågorna. Man skall alltså ha ransoneringen kvar och därtill skatt på tillverkningen.

Låt mig taga en siffra som illustration! Antag att folk vill köpa 60 000 bilar utan denna skatt, men att man efter skatten vill köpa bara 55 000! Antag vidare att importen och tillverkningen är 45 000 bilar! Ty regeringen anser icke att vi ha råd till mera. Är det en avgörande skillnad att efterfrå-

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

gan överstiger tillgången med 10 000 i stället för med 15 000? Det avgörande är att man, för att hålla nyanskaffningen vid 45 000, måste ha importbegränsning. Så länge skatten icke gör mer än att den tar bort en del av den överskjutande efterfrågan, så ändrar den icke läget. Jag vill inte söka tolka finansministern utan frågar honom: Kunna vi få ett bestämt besked från regeringsbanken, att regeringen menar, att om man har denna skatt, kommer den att minska efterfrågan så mycket, att den till och med går väsentligt under den siffra som en importbegränsning kommer att medföra? Om finansministern, såsom jag är övertygad, icke kan svara på den frågan, har han ingen annan möjlighet än att erkänna, att investeringen i bilar blir lika stor med eller utan skatten. Alltså har skatten ett annat syfte.

Sedan säger herr Hedlund, att man i varje fall trots på olägenheterna av att vänta, och därför är snabbbehandlingen motiverad. Det var en erkännansvärd ovisshet herr Hedlund gav uttryck åt. Jag får säga, att statsrådet Hedlunds — jag skall icke glömma bort hans nya titel, eftersom han sitter på bänken — resonemang visar, att han inte haft tillräcklig tid att sätta sig in i alla de skäl herr Kristensson anförde.

Till slut, herr talman, tycker jag att det är synd om herr Hedlund, att han som sin första uppgift som medlem av regeringen får att försvara denna nya skatt på bilismen. Det bör ses mot bakgrunden av hans föregående att han också talar om »regeringspartiet». Det är kanske så att bondeförbundet icke anser sig vara regeringsparti utan något slags stödparti. Det kanske var in-seglet.

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet **HEDLUND**: Herr talman! Jag vill bara säga ett par ord till herr Hjal-

marson. Han åberopade något uttalande av mig från i våras, då jag hade sagt, att om det behövdes en överbalansering av budgeten, så tyckte jag att man kunde ha tagit till andra skatteobjekt för detta ändamål än den extra bilskatten. Det är någonting som jag tycker i dag också. Men jag har icke i propositionen och icke i något annat sammanhang heller hört, att man som motiv för denna tull eller accis på bilar har åberopat intresset av överbalansering, utan intresset är ju att hålla tillbaka bilimporten och biltillverkningen inom en ram, som svarar mot vad vi ha råd till.

Jag har ingen anledning att diskutera vidare med herr Ohlin om tolkningen av vad som står i propositionen på s. 17. Det blir väl närmast finansministerns sak att klara ut det.

Det är ju alltid glädjande, att ens goda vänner visa sig deltagande, då de tycka att man får det bekymmersamt. Men jag tror att herr Ohlin talar om rätt onödiga bekymmer. Jag ser inga bekymmer när det gäller att i detta sammanhang klara ut vår ställning.

Hans excellens herr statsministern **ERLANDER**: Herr talman! Den senare delen av debatten har ju varit rik på synpunkter. Jag kanske icke kan tillföra den så mycket nytt. Det gläder mig emellertid att kunna börja med ett oreserverat instämmande med herr Hjalmarson, nämligen när han prisade herr Hedlunds klokhet. Jag har också den meningen, att han är mycket klok. Men jag vill icke gå så långt som herr Hjalmarson, att jag betraktar varje ord, som herr Hedlund sagt, såsom inspirerat, såsom en kanonisk skrift, som skall lända till efter rättelse, oavsett vilka

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

förhållanden och vilka förändringar som inträffa.

Medan jag håller på med detta resonemang om herr Hedlunds av herr Hjalmarson så kraftigt vitsordade klokhet, vill jag säga en sak om förhandlingarna mellan de två partierna i regeringen. Det är ganska märkvärdigt, att både herr Hjalmarson och herr Ohlin tyckas utgå från såsom självfallet, att den större delen, som har majoriteten, skall diktera för den andra delen. Det är fullkomligt främmande för oss, när vi söka samverka, att arbeta efter en sådan metod. Jag kan försäkra både herr Ohlin och herr Hjalmarson, att hade bondeförbundets representanter eller andra, som deltaga i regeringen, ansett sig ha vägande sakliga invändningar mot att framlägga denna proposition för riksdagen, så hade propositionen icke kommit att ligga på kammarrens bord. Samarbete måste betyda, att man icke driver sin mening av prestigehänsyn, men också, herrar Ohlin och Hjalmarson, att man ej av prestigehänsyn vägrar att taga saksak. Man resonerar sig fram till en lösning, som man anser vara rimlig, och så får man gemensamt taga ansvaret för denna.

Jag skall icke mycket uppehålla mig vid den reella sidan av saken. För den, som lyssnade till finansministerns orientering i förmiddags, är ju svaret redan på förhand givet på alla de invändningar, som man mer eller mindre spirituellt sedan har pressat fram under den följande debatten. Men det må vara mig tillåtet att erinra om vad det är vi diskutera. Avsikten är ju att låta de nuvarande pålagorna vid investering avlösas av en investeringsskatt på tio procent. Av herr Hjalmarsons anförande fick man den föreställningen att det är en ny sak för honom. Det intrycket fick man icke av herr Ohlins anförande. Det är en fråga, som diskuterats vid partiöverläggningarna och som diskuterats i pressen; förslagen ha varit ute på remiss. Vi ha aldrig dolt

vår mening, att till höstriktsdagen, som ett av leden i den nödvändiga åtstramningspolitiken, också komma med en tioprocentig skatt på investeringar. Den fråga det nu gäller är: Skola bilarna vara undantagna? Det är icke fråga om någon extra pålaga på bilar, utan frågan är om man skall säga: Anskaffningen av en maskin för en verkstad skall beläggas med en investeringsavgift, men anskaffningen av en personbil skall vara fri. Herr Hjalmarsons lustighet att herr Skölds neutralitet mot bilismen närmast har karaktär av förföljelse mot bilismen faller till marken.

Skall investeringen i bilar jämställas med andra investeringar? Det är detta som diskuteras materiellt. Herr Ohlin har fattat frågeställningen. Jag glädde mig uppriktigt över den stora skillnaden i uppläggning mellan de två samverkande oppositionspartierna. Herr Ohlin säger: Även om vi äro överens om att en investeringsbegränsning är nödvändig, är det därför icke säkert att den är nödvändig på just detta speciella område. Regeringen har kommit till den uppfattningen, att det skulle vara olämpligt att göra ett undantag för bilismen. Vi ha bland annat anført, att det icke kan vara rimligt att på denna punkt uppnå den önskvärda investeringsbegränsningen genom en ytterligare kramning genom importrestriktionerna. Det är alltså fråga om en metodskillnad. Bondeförbundet och socialdemokraterna anse det rimligt att minska efterfrågan genom en skatt, under det att herr Ohlin tycktes antyda, att han ej hade något emot att nå samma mål genom en skärpt importreglering.

Ja, herr Ohlin, vi byta ståndpunkter, tycks det. Det kan hända att vi göra det litet var. Men detta är väl ändå i kraftigaste laget. Herr Ohlin går till anfall mot Krångelsverige, restriktioner och regleringar samt fram för kravet på generellt verkande metoder. Och så är den snälle och hygglige herr Sköld

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

så vänlig att han säger: Vi skola icke lägga hela ansvaret på kvantitativa restriktioner, utan vi skola genom generellt verkande metoder medverka till att uppnå ett av alla eftersträvat resultat. Jag tycker att herr Ohlin skulle hålla herr Sköld räkning för att han här gjort vad som ofta från oppositionens sida sagts att man borde göra, att man borde låta kvantitativa ingripanden stödjas av generellt verkande metoder. Jag kan icke förstå, att det från herr Ohlins utgångspunkter kan finnas någon anledning till kritik på denna punkt. Vi äro ju alla överens om att det är klokt att icke bara använda en metod, utan att det är klokt att låta olika instrument, olika metoder samverka för att undvika alltför hårda ingripanden.

Jag skall inte uppehålla mig vidare vid den materiella delen. Jag tror att man vid närmare eftertanke kommer att säga, att det vore orimligt att undanta bilarna från investeringsskatten. Det vore lika olämpligt som att låta investeringarnas begränsning ske uteslutande via importrestriktioner. Det om något skulle komma att leda till svartabörsaffärer och uppressning av priserna på begagnade bilar.

Herr talman! Jag begärde egentligen ordet när jag hörde dessa oerhörda anklagelser, som de två oppositionsledarna riktade mot regeringen för att vi kränkt grundlagen, för att vi icke givit riksdagen dess grundlagsenliga rätt att bilda sig en mening och framföra sin mening och för att vi visa vårt förakt för riksdagen. Låt oss därför här se efter vad det är som vi diskutera.

För det första föraktet för riksdagen. Riksdagsmajoriteten skulle alltså hysa förakt för den riksdag den innehar majoriteten i. Hela den frågeställning som herrar Hjalmarson och Ohlin presenterat här skulle vara fullständigt orimlig i det engelska parlamentet. Ni kunna ju där se hur skattepropositionerna be-

handlas. Alla sådana anklagelser mot världens äldsta parlament skulle betraktas som löjeväckande, skrattretande och orimliga. Men vi bry oss inte om andra länder; de ha andra seder än vi. Jag medger villigt att det är en bra sak, att den svenska riksdagen försöker att tillämpa en parlamentarism med en stark regeringsmakt men samtidigt förbehåller sig rätten att pröva förslag, förbehåller sig rätten att genom utskottsbehandling försöka finna, om man inte kan komma till bättre och lämpligare resultat än dem som kommit fram ur regeringens överväganden. Jag vill alltså inte säga, att det svenska systemet är sämre än det engelska, men jag värjer mig mot påståendet, att exempelvis den engelska parlamentarismen skulle vara uttryck för ett förakt mot demokratien och ett slag i ansiktet på det egna parlamentet. Det är dylika överord jag vänder mig mot.

Nej, vi skola försöka behålla det svenska systemet och riksdagens fria prövningsrätt utan att därför säga, att det är den enda formen under vilken demokratien kan arbeta. Men det kommer ju situationer, då det är besvärligt med den relativa långsamhet varmed den svenska riksdagen arbetar, och då måste, vilken regering som än sitter, denna ha en möjlighet att avväga huruvida olägenheterna med den mera långsamma metoden äro så stora, att man tar för stora risker, om man tillämpar dem. Detta är, som finansministern visat, principen när det gäller att genom skatter, tullar eller acciser höja priserna på varor, som kunna bli föremål för hamstringsköp eller spekulation. Det är riktigt att bilar inte kunna bli föremål för hamstringsköp, men vågar verkligen någon av kammarens ledamöter påstå att bilar icke kunna bli föremål för spekulation.

De exempel finansministern dragit äro inte tillämpliga i varje detalj, men de äro väl tillräckliga för att för kammarens ledamöter fullständigt klarlägga,

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

att det icke finns någon grund för påståendet att vi nu börjat ett nytt system, som skulle innebära ett mindre hänsynstagande till riksdagen från den nuvarande regeringens sida än vad föregående regeringar visat. Det var detta som exempelsamlingen avsåg att visa, och varken herr Hjalmarson eller herr Ohlin har rubbat en enda bokstav i finansministerns argumentering på denna punkt.

Vi ha tvärtom öppnat en möjlighet för riksdagen att i större utsträckning än vid tidigare tillfällen vara med om en prövning. Det är det nya. Det nya är att vi inte inbjudit riksdagen omedelbart fatta beslut, såsom skedde förut. Det nya är att man öppnat en möjlighet för ett resonemang, öppnat en möjlighet för att skjuta på riksdagsbeslutet från lördag till onsdag. Detta sker genom att man experimenterar med en retroaktivitet vid tillämpningen av en skattelag. Om herrarna gått upp och sagt, att detta är något tveivelaktigt, då hade det funnits grund för eder erinran, men när nu regeringen vill ge riksdagen en möjlighet att åtminstone i fyra dagar fundera på dessa problem och regeringen inför denna retroaktivitet, tycker jag det är ganska orimligt, att man mot denna regering riktar anklagelser för bristande hänsyn till riksdagen. Man accepterar tydligen — både herr Ohlin och herr Hjalmarson — retroaktiviteten, när det gäller skattelagstiftningen, såsom någonting både naturligt och lämpligt. Ja, man går längre och säger, att om man haft retroaktivitet i fyra dagar, kan man ha det i fyra veckor. Så reduceras hela diskussionen mellan regeringen och oppositionen till dess rätta proportioner. Vi ha ansett, att retroaktiviteten är en besvärlig sak. Det är en ny historia, som inte förut prövats. Den lämnar utrymme för de risker finansministern nyss antydde, och vi ha sagt oss, att om vi taga retroaktivitet, är det klokt att låta den vara så kort som möjligt,

inskränka den till vad som behövs för att nödvändiggöra en prövning.

Nu sägs det, att det inte varit någon olägenhet om man tagit till flera dagar. Det är om denna omdömesfråga, mina damer och herrar, som stridens vågor gå så högt. Man har sagt från vårt håll och enligt min mening angivit skäl för, att detta är förenat med risker. Vi kunna inte bevisa det, men lika litet kan oppositionen bevisa att det inte är förenat med risker att ha en skattelagstiftning vilande utan att där finns ett beslut. Om svenska folket verkligen sätter sig in i att det är denna fråga vi diskutera när vi tala om formerna, om de större eller mindre riskerna med en utsträckning av restriktiviteten till 4, 6, 10 eller 20 dagar, skall det förstå, att här icke är någon som helst fråga om grundlagens helgd eller kränkning av parlamentarismen; då tror jag att det funnes anledning att resonera om dessa ting med större lugn och med mycket större framgång än jag tyckt mig märka bland oppositionens talare i dag.

Riksdagens prövningsrätt är inte borttagen. Riksdagen har att besvara de två frågor, som jag ställde i början av mitt anförande: Anser man att bilismen skall undantagas från investeringsavgiften? Anser man inte detta, uppstår frågan: Är man beredd att acceptera den form som regeringen föreslagit? Ingen har föreslagit någon annan form, ingen har antytt i denna debatt, som dock varit så lång, någon annan utformning av regeringens förslag. Jag undrar, mina damer och herrar, om det kanske inte är möjligt att få besked av riksdagen på dessa fyra dagar på dessa två frågor. Jag tror att det bör gå. Lika väl som regeringen fått ta ställning till frågorna på två eller tre dagar, lika väl bör det vara möjligt för riksdagens ledamöter att ta ställning till de frågor det verkligen gäller.

Herr talman! Jag har velat framhålla detta att det skall vara alldeles klart,

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

att det från den sittande regeringens sida inte finns någon som helst vilja att kränka riksdagen och riksdagens grundlagsenliga rättigheter. Vi kunna komma i ett läge där man behöver väga olika intressen mot varandra. I detta fall anse vi det såsom ganska klart, att vi avvägt det hela så, att vi utan någon som helst oro kunna se fram mot den dom, som erfarenheten kommer att fälla över vad som sker.

Herr HJALMARSON (kort genmäle):
Herr talman! Jag tror att herr statsministern i detta sitt senaste anförande ändå måste ha överansträngt sig en smula, ty statsministern har tydligen sett som sin uppgift att bevisa, att riksdagen inte utsatts för ett politiskt övergrepp eller för något kupp försök, och statsministern försöker bevisa, att regeringen genom sitt förfaringsätt har sökt att vara särskilt tillmötesgående mot riksdagen i förhållande till vad den tidigare varit. Nej, herr statsminister, vad statsministern än vill påstå, inte tror väl ändå herr statsministern, att detta argument övertygar någon. Jag vill einra om, att när herr statsministern hänger upp hela detta resonemang på frågan om retroaktiviteten så glömmar herr statsministern helt och hållet, att retroaktivitetens möjlighet i detta fall är beroende på att det rör sig om en vara, där det i själva verket inte spelar någon större roll, om man låter skatten träda i kraft låt mig säga en lördag eller om det förflutit en längre eller kortare tid till ikraftträdandet efter det att riksdagen behandlat ärendet.

Herr statsministern tycks också förgäta, att när han som skäl för denna

skatt åberopar den nya investeringsavgiften, just detta ju är ett argument här inom oppositionen, då den kräver att denna fråga skall bli föremål för behandling i vanlig ordning. Det är en mycket lätt sak för regeringen, som sitter inne med allt material, och för finansministern, som behärskar denna fråga, att säga att det är nödvändigt, att vi ta denna skatt därför att man tänker införa en investeringsavgift. Herr statsministern säger, att vi inom oppositionen kände till att förslag om investeringsavgift skulle framläggas. Ja, det är alldeles riktigt, men herr statsminister, jag anser att jag inte gör mig skyldig till någon indiskretion, om jag säger, att vid sista överläggningen mellan regeringen och oppositionen jag för min del ställde en rad frågor till finansministern rörande den blivande investeringsavgiftens ekonomiska konsekvenser utan att dock kunna få något svar på dessa frågor. Jag förstod mycket väl att herr finansministern inte kunde svara. Jag vet i dag inte mera om alla dessa frågor än jag gjorde då. Är det då rimligt att vi efter några minuters föredragning här i kammaren av vad den blivande investeringsskatten innehåller skola ta ställning till denna skatt på bilar som en konsekvens av den proposition som kommer om några dagar.

Vidare skulle jag, herr talman, bara vilja säga, att när statsministern anser att i den exempelsamling, som finansministern åberopade som stöd för sitt handlingssätt, inte en enda bokstav rubbats genom det material som jag tillät mig lägga fram för kammaren, kan jag inte hjälpa att jag tycker att då har herr statsministern ändå bra litet anspråk på styrkan i de ståndpunkter, som han och hans kollega inom regeringen förfäktat.

Slutligen skulle jag också, herr talman, bara vilja säga, att herr Erlander och jag tydligen bägge äro överens om att herr Hedlund är en väldigt klok och

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

vis man. Det är bara det att herr statsministern tydligen menar, att vi nu skola införa en ny indelning av herr Hedlunds anföranden. Vi skola dela upp dem i dels hans gamla och dels hans nya testamente. Det som hänför sig till tiden före inträdet i regeringen hör till det gamla testamentet, och det som kommer därefter hör till det nya. Det är detta senare som skulle representera den stora klokheten. Nu är det emellertid, herr talman, så, att nya testamentet sägs ju vara ett glädjens budskap. Jag får då, herr talman, beklaga att det i vart fall inte är ett glädjens budskap herr Hedlund presenterat i denna debatt.

Herr OHLIN (kort genmäle): Herr talman! Den avgörande frågan, som herr statsministern gick förbi med mycken dimbildning, är ju den: kommer denna skatt att minska investeringen i bilar mer än den redan existerande importbegränsningen gör? Det har inte från regeringsbanken kunnat påstås att så blir fallet, utan tvärtom ha ju regeringens uttalanden i propositionen klart angivit, att även om man tar skatten, får man ändå använda importbegränsning och kvotering för att ytterligare begränsa bilförsäljningen. Då måste jag upprepa mitt sifferexempel, som är det kortaste sättet att klargöra hithörande förhållanden. Om man inte kan importera och tillverka mer än 40 000 bilar och om denna skatt minskar efterfrågan från 60 000 till 50 000 bilar, kommer ju skatten inte att ha något inflytande på investeringens omfattning, ty det blir i alla fall 40 000 bilar.

Herr statsministern säger: Ja, men det är väl bra att använda generellt

verkande medel, det blir väl mindre krångel då. — Nej, herr statsminister, om man behåller regleringen med allt dess krångel och dessutom lägger på denna nya skatt, blir det inte mindre utan mera krångel.

Sedan frågar herr statsministern: Skola bilarna vara undantagna från investeringsavgift? Ja, om syftet med investeringsavgiften är att begränsa investeringen, och om det inte är behövt med en särskild skatt för att begränsa investeringen i bilar så länge man har den nuvarande importbegränsningen, behöver man inte lägga på en särskild avgift, då det mycket enkelt låter sig göra att hålla bilarna för sig, som finansministern anser. Man skall väl inte lägga på skatter, som till på köpet bli hårdare där de inte behövas än de bli där de behövas. Ty investeringsavgiften kommer ju att bli avdragsgill vid beskattningen, efter vad jag hört, och det blir då en reduktion från 10 till 5 procent. Är det verkliga regeringens ståndpunkt, att när det inte behövs för att minska investeringarna, skola vi ta till krafttag, men när det behövs kunna vi nöja oss med hälften.

Sedan säger herr statsministern, att ingen har sagt något som kunnat jäva finansministerns exempelsamling. Man bara kan uttrycka en stilla förvåning häröver. Här ha både herr Hjalmarson och jag klart framhävt att den avgörande skillnaden var, att i de andra fallen var det risk för hamstringsköp och skatteflykt men inte i detta. Men i de fallen begärde oppositionspartierna, att frågan skulle prövas i mera naturlig ordning. Inte desto mindre säger herr statsministern, att det är ungefär samma situation.

Herr statsministern säger, att den fråga vi här diskutera gäller om riksdagen skall få fyra dagar eller ett större antal, t. ex. fyra veckor för det ärende vi nu diskutera. Nej, Ers Excellens, det där med fyra veckor har bara tillgripits för att det skall verka mera

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

orimligt. Det har inte varit tal om fyra veckor. Men ställ i stället frågan mera verklighetstroget, så här: Skall riksdagens bevillningsutskott, som gör den noggrannaste prövningen, ha ett par timmar på sig som det hade i söndags, eller skall utskottet ha åtminstone några dagar på sig för att dels studera eventuella motioner, dels diskutera både propositionen och motionerna? Det är frågan, herr statsminister, och det är en fullkomligt oriktig bild som statsministern försöker ge.

Naturligtvis är det en omdömesfråga. Ja, det är just en avvägning det gäller. Skall man mest ta hänsyn till de uppenbarligen mycket små, praktiskt taget obefintliga olägenheter som ett dröjsmål på några dagar skulle medfört utan risk för skatteflykt — det vill jag påstå — eller skall man ta mest hänsyn till riksdagens grundlagsenliga rätt, när två partier i riksdagen insistera att få tid till en effektiv prövning? Det är där som statsministern och regeringen har ansett att det första var det viktigaste. Att detta inte är förenligt med en tillräcklig respekt för riksdagen och grundlagarna förefaller uppenbart.

Statsministern hänvisar till England och säger, att man där har en annan metod. Varje gång det behagar regeringen att göra avsteg från grundlagarna skall man kunna säga: ja, men det finns ett annat land, där man gör på det sättet! Det är verkligen den egenomligaste inställning till Sveriges grundlag som jag har hört och som någonsin förkunnats från riksdagens talarstolar och bänkar.

Nej, det är inte så, herr statsminister, att regeringen måste få allena avgöra om den vill forcera behandlingen eller inte. En regering som har respekt för grundlagarna måste säga, att om det från betydande fraktioner inom riksdagen kommer ett bestämt krav att i överensstämmelse med noggranna grundlagsbestämmelser få tid att pröva en fråga, då skall inte regeringen an-

vända sin majoritet för att beröva minoriteten denna rätt att pröva frågan. När vi hävda denna riksdagens rätt, herr talman, så tro vi oss göra en insats för demokratien. Demokratien står och faller med respekten för de former, som i de svenska grundlagarna ha stipulerats för riksdagens arbete.

Hans excellens herr statsministern ERLANDER: Herr talman! Då man här fört på tal kränkning av Sveriges grundlag, är det mig angeläget att understryka, att det väl är orimligt att tänka sig att den sittande regeringen skulle ha kommit på den idén att göra sig skyldig därtill. Vad jag reagerade emot i mitt föregående anförande var att herr Ohlin blåser upp överdrivna skiljaktigheter i en omdömesfråga. Han gör dock det stora medgivandet, att den retroaktivitet, som vi prövat, kan försvaras. Det är det nya som har hänt. Men jag reagerade mot dessa överord att alla regeringar, samlingsregeringen, expeditionregeringar och partiregeringar, som ha framtvingat mycket snabba behandlingar än den som vi nu förorda, skulle ha kränkt de svenska grundlagarna. Det är orimligt, och jag hoppas verkligen att herr Ohlin vid närmare eftertanke finner det nödvändigt att man reagerar emot ett sådant påstående. Det kan ju finnas många människor som tro, att detta oriktiga påstående är riktigt, och då kan den uppfattningen sprida sig, att vi nu ha en regering, som inte tar hänsyn till de former för rikets styrelse, som grundlagarna föreskriva.

Det är klart att regeringen har ett ansvar för att respekten för vår demokrati och parlamentarism, för riksdag-

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

gen upprätthålles. Men, herr Ohlin, är det inte lika farligt när man ifrån oppositionens sida vill ge mer eller mindre okunniga utomstående den föreställningen, att den sittande regeringen är en samling människor, som tack vare att de ha majoritet nu dra ett streck över grundlagarnas bud? Det får man inte säga utan att det svaras och att det svaras i en ton, jag hoppas inte ovänlig, men i alla fall i den allvarliga ton, som jag har tillåtit mig att använda.

Mitt uttalande om den engelska parlamentarismen var en replik till herr Hjalmarson, när han påstod att det förelåg en kränkning av demokratin. Då svarade jag att demokratin kan arbeta i många olika former. Vi ha vår form, och den skola vi vara glada över. Men att påstå att den engelska parlamentarismen såsom den utövas inte skulle vara en demokratisk styrelseform är också ett sådant där överord, som det kan vara ganska nyttigt att det reageras emot, när man besinningslöst, som jag tycker, sprider det såsom herr Hjalmarson gjorde.

Huvudfrågan komma vi inte ifrån. Sedan vi rensat bort talet om grundlagsbrott och kränkning av demokratin, gäller ju diskussionen, huruvida retroaktiviteten skulle utsträckas till två, tre eller fyra dagar utöver vad regeringen med hänsyn till konsekvenserna ansåg sig kunna tillstyrka. Kunde inte den avvägningsfrågan få diskuteras i lugn och ro utan att alla dessa affekter tillgripas, och kan man inte få resonera om dessa ting utan att det skall spelas på en opinion, som uppenbarligen inte lika väl som riksdagens ledamöter förstår, hur orimliga anklagelserna i själva verket äro.

Herr talman! Detta har varit mycket allvarsamt ifrån min sida. För att jag i någon mån skall falla in i herr Hjalmarsons stil skall jag be att få sluta med att säga, att jag är intresserad av herr Hedlunds både gamla och nya testamenten. Jag hoppas att herr Hjal-

marson fortsätter sina studier i herr Hedlunds gamla testamenten. Gör han det kommer han att finna många uttalanden rörande ränte- och penningpolitiken, som borde ha förberett herr Hjalmarson på det glädjens budskap som det nya testamentet innehåller.

Herr talmannen återtog nu ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr OHLIN (kort genmäle): Herr talman! Låt mig vara något mindre evangelisk och återgå till den fråga, som statsministern sist berörde, nämligen grundlagsmässigheten i regeringens ståndpunkt.

Statsministern förbigår konsekvent att grundlagsbestämmelserna avse att trygga en minoritet, som vill framlägga sina åsikter t. ex. motionsvis, att trygga en var av riksdagens ledamöter hans rätt att få tillfälle att göra sitt inflytande gällande. När då från oppositionens sida begäres, att man skall respektera denna rätt, så säger statsministern: Men det är bara en avvägningsfråga, om bevillningsutskottet har några timmar eller några dagar på sig! Nej, herr statsminister, det är inte en avvägningsfråga, utan det är en fråga, huruvida minoritetens grundlagsfästa rätt skall respekteras eller inte, när vi anse att två timmar är för litet och vilja ha några dagar. Det är uppenbart att regeringen kunde undgått denna grundlagsdebatt och undgått tråkigheten i det angrepp, som den här har gjort mot sunda demokratiska arbetsformer, om den hade resonerat med oppositionen i riksdagen i stället för att bara diktera, att det skall vara beslut efter två, tre timmar i bevillningsutskottet.

Herr talman! Statsministern är alltid mycket hänsynsfull. Oppositionen får lov att diskutera, när remissdebatten skall äga rum, för att vi skola ha tid på oss att ta del av regeringens förslag

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

innan vi skola börja diskutera dem. Jag undrar om det inte vore anledning för statsministern att också vara något mera hänsynsfull och respektera grundlagsbestämmelserna om att minoriteten skall ha rätt till viss prövning, i varje fall när minoriteten uttryckligen gör anspråk på det. Därför kan man inte komma ifrån, herr talman, att denna s. k. starka regering här har visat sin styrka genom att nonchalera ett uppenbarligen berättigat demokratiskt krav från oppositionen.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet SKÖLD: Herr talman! Jag har inte haft tillfälle att närvara vid de anföranden, som herr Hjalmarson och herr Ohlin här ha hållit. Jag får nämligen tjänstgöra litet i första kammaren också. Men när jag sedermera fått gå igenom de anteckningar, som gjorts för min räkning om innehållet i herr Ohlins och herr Hjalmarsons tal, finner jag att det är egentligen bara på två punkter som det skulle finnas anledning för mig att taga till orda.

Den ena frågan är just den, som här har diskuterats mellan statsministern och herrar Hjalmarson och Ohlin, nämligen frågan huruvida de precedensfall som av mig i förmiddags anfördes, voro tillämpliga på dagens situation eller ej. Herr Ohlin förklarade, att det kunde de omöjliga vara, ty i de fall, som jag här åberopat, gällde det att hindra hamstring. Här kan inte hamstring ske beträffande bilar. Följaktligen gäller det inte. Men detta är väl ändå ett felaktigt resonemang. Om regeringen inte hade i sitt förslag intagit bestämmelserna om att lagen skulle träda i kraft fr. o. m. lördagen, alltså gjort lagen retroaktiv, så skulle hamstring ha kunnat ske. Fallen äro alltså likartade. Nu ha vi infört denna nyhet. Det är denna nyhet med retroaktivitet som förändrar situationen. Men då blir det väl också riktigt, som statsministern här sagt, att då blir

det fråga om hur länge vi skola upprätthålla denna retroaktivitet utan ett beslut. Det är precis det som även jag i förmiddags förde fram. Då komma vi just till den fråga, som statsministern sade var pudelns kärna.

Så hade herr Ohlin ett argument till. Han sade att det varit opposition emot denna snabbhandling. Liksom det skulle vara någonting nytt! Det sista av mig anförde exemplet i förmiddags, gällde höjningen av omsättningsskatten på spritdrycker. Denna genomfördes trots opposition i båda kamrarna mot den snabba behandlingen. Men den gången var det ju en samlingsregering, så det fanns ju inte någon samlad opposition. Det var inte någon partimässig opposition. Det är kanske det herr Ohlin menar, att man måste ta större hänsyn till en opposition, då den är partimässig, än då den består av enskilda riksdagsmän. Det skall jag inte uttala något omdöme om, men det kan vara en intressant iakttagelse.

Så var det en sak till. Herr Ohlin har här gång på gång sagt att han inte kan begripa, att man kan behöva en skatt såsom hämning på bilaffärerna, när man har en importregleing. Jag tror att det framgår av statsverkspropositionen, att vår tro är den, att om vi lägga på denna accis och samtidigt säga, att denna accis skall icke bli mer än två år gammal, så skola vi på den vägen få en större återhållsamhet än med den importreglering som vi äro i stånd att upprätthålla. Då kan herr Ohlin säga, att då kunde man ta bort importregleringen. Ja, men om vi behöva ta upp den igen efter två år och innan vi veta hur skatten verkar, är frågan kanske litet för tidig. Följaktligen tror jag att det finns goda skäl för den ståndpunkt, som vi intagit även i detta avseende.

Herr HJALMARSON (kort genmäle): Herr talman! Jag skall inte gå in på diskussion om precedensfallen. Jag förstår

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

av finansministern, att finansministern inte har fått något fylligare referat av den kritik, som jag anförde mot hans exempelsamling, och jag skall därför inte beröra den närmare. Men det är två frågor jag skulle vilja göra finansministern.

Det är alldeles riktigt att vi inte ha opponerat oss mot retroaktiviteten i detta fall. Men, herr finansminister, vad hade hindrat att man åtminstone medgivit så pass mycket uppskov med behandlingen av denna fråga, att oppositionspartierna hade fått tillfälle att åtminstone motionera här i riksdagen, att i vanlig ordning motionsvägen få framföra sina synpunkter? Det hade man kunnat ordna under hand på ett sådant sätt, att man bara behövt ha ett uppskov på några dagar för att möjliggöra ett sådant tillmötesgående. Det är desto egendomligare att man inte velat göra detta som ju finansministern själv har, när han talade om sin tidigare exempelsamling, just pekat på att då kunde riksdagsmännen motionera åtminstone samma dag som propositionen avlämnades. Det var ju fullkomligt omöjligt den här gången.

Den andra frågan — den har jag gjort mig flera gånger — är denna: Varför kunde inte regeringen ha lagt fram detta förslag samtidigt med förslaget om den allmänna investeringsavgiften? Jag ställer denna fråga desto hellre, som inte annat än jag kan förstå, regeringen hade varit tvungen att lägga fram dessa bägge förslag samtidigt, om riksdagens inkallande hade uppskjutits på det sätt som regeringen ursprungligen hade avsett, vilket som bekant dock strandade på att talmännen med hänsyn till utskottsarbetet ville att riksdagen skulle sammanträda på den i förväg planerade dagen, alltså redan den 16 oktober.

Herr OHLIN (kort genmäle): Herr talman! Jag ber kammaren observera, att

finansministern har nu på detta sena stadium funnit det nödvändigt — jag förstår på goda skäl — påstå att skatten kommer att minska bilförsäljningen mer än vad importregleringen gör.

Han har sagt att vi kunna inte minska bilimporten — det sade han tidigare — av handelspolitiska skäl. Han har nu i brist på argument och pressad av debatten kommit med påståendet, att skatten kommer att minska bilförsäljningen till en lägre siffra än denna bilimport. Om detta kan jag endast säga, att ingen vet i dag vad som där kommer att ske. Finansministerns påstående skulle tydligen gälla de första tolv månaderna. Kanske kunna vi säga som vi gjort många gånger, att vi träffas igen om tolv månader, och då få vi se om finansministern haft rätt.

Jag vill bara konstatera att inom bilhandeln råder såvitt jag vet en enig uppfattning om att trots skatten går det att sälja alla de bilar och flera till, som man kan skaffa fram från utländska fabriker. Det är inte skatten utan importbegränsningen som är investeringsbegränsande. Men om regeringen nu pressad erkänt detta, skulle hela motiveringen för skatten falla, och därför har finansministern pressats att påstå detta, som ingalunda står i propositionen.

Jag tror det är värdefullt att vi ha kunnat pressa regeringen dit, och jag tror det kommer att visa sig vara ett orealistiskt uttalande. Om det då konstateras att det är orealistiskt, ha vi också konstaterat att regeringen bedömt denna fråga oriktigt, och då hoppas jag att regeringen skall vara villig att ta bort denna skatt tidigare än vad den eljest avsett.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet SKÖLD: Herr talman! Nu på litet äldre dagar har jag inte så skarp hörsel, och det förefaller som om herr Ohlin delar detta lyte med mig. Jag har

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

ingalunda sagt, att det säkert blir en minskning av bilomsättningen genom denna skattehöjning, jag har uttalat det såsom en förhoppning. Jag tror inte det finns någon motsägelse mellan vad jag i denna debatt har yttrat och vad som står i den kungl. propositionen.

Inom parentes skulle jag vilja tillägga, att det inte är någon synkronisering över hela linjen inom oppositionen. Jag fick i dag en skrivelse från en mängd motororganisationer som påstå, att köpmotståndet i fråga om personbilar har ökat starkt, och det motsäger ju alldeles vad herr Ohlin här yttrade.

Vad herr Hjalmarsons frågor beträffar vill jag inte säga annat än att man kanske kunde ha resonerat om någon dags längre tid för riksdagsbehandlingen. Jag var inte hemma på söndagen, jag var ute och talade, och man underställde mig aldrig frågan om jag hade någonting att invända mot denna sak. Emellertid är det ju otänkbart med mer än en eller annan dags uppskov, och det kunde väl inte påverka talet om grundlagsenlig möjlighet att motionera och allting sådant.

Vidare vill jag nämna, att jag i förmiddags redovisade de rent tekniska svårigheter det mötte att få fram propositionen om bilaccis samtidigt med propositionen om investeringsavgiften på riksdagens bord. Jag försäkrar herr Hjalmarson, att om regeringens propå om uppskjutande av riksdagens sammanträdande hade vunnit gehör, skulle jag nog ha funnit utvägar till att handla på ungefär samma sätt som jag har gjort nu.

Herr KÄRRLANDER: Herr talman! Jag kan fatta mig kort efter denna långa debatt. Jag vill emellertid rikta uppmärksamheten på att ingen av deltagarna i den diskussion som har förts här i dag har velat göra gällande, att det inte föreligger ett visst behov av att dämpa efterfrågan på automobiler. Det

har tvistats om huruvida man kan nå det målet genom att använda importreglering eller om det är nödvändigt med den nu föreslagna accisen. Jag tror att det, efter vad som har sagts av bevillningsutskottets ordförande och regeringens representanter, bör stå klart, att den möjlighet till reglering, som man har, inte är ett tillräckligt vapen, även om denna reglering kan skärpas, för att bringa ner efterfrågan till en önskvärd volym. Såvitt jag kunnat uppfatta har ingen inom oppositionen föreslagit någon annan väg, som skulle vara framkomlig.

Jag vill också konstatera, herr talman, att man är ense om att det är önskvärt med en begränsning av efterfrågan, och jag vill i det sammanhanget understryka vad som har sagts bland annat i propositionen, att det måste anses orimligt att man skulle lämna privata personbilar utanför en investeringsavgift som drabbar nyttigheter i rörelse och i jordbruk. Jag anser att det skulle ha varit orsak att framföra kritik exempelvis om en jordbrukare, som köpt en personbil, skulle drabbas av en investeringsskatt, medan en privatperson, som köper en personbil, inte skulle drabbas av skatten. Man kan väl säga att det skulle ha varit en betydligt orättvisare anordning än en särskild skatt eller accis på personbilar som nu föreslås.

Den som något har följt med utvecklingen inom bilbranschen vill för övrigt inte heller göra gällande, att inte den ansvallning av vår personbilpark som har skett under de senaste åren har varit i överkant. Jag har talat med bilhandlare och de ha också sagt, att de hysa bekymmer för utvecklingen på detta område.

Det har sagts från oppositionens sida, att man inte tror att den föreslagna skatten kommer att ge något resultat. Herr Hjalmarson rubricerade en avdelning i sitt första anförande som sakliga motiv för motståndet, och han sade

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

där, att han inte tror på metoden. Han ville ha, som det sagts så många gånger förut, generellt verkande medel som skulle ställa allt till rätta, och han trodde inte att man borde slå in på den ena punkten efter den andra. I detta sammanhang kom herr Hjalmarson in på en sak som jag skulle vilja säga några ord om. Han sade att den socialdemokratiska politiken riktar sig mot människor som vilja förbättra sin standard. Jag måste säga att det är ett märkligt yttrande. Jag tror inte det finns någonting som säger, att den socialdemokratiska politiken har givit detta resultat, och det vill väl heller ingen göra gällande. Jag tror inte herr Hjalmarson vill påstå, att den politik socialdemokraterna fört har haft till resultat, att människorna i detta land fått en lägre levnadsstandard.

Jag behöver inte fördjupa mig i frågan om formerna. Jag har deltagit i behandlingen av detta ärende inom bevillningsutskottet och är alltså medskyldig till betänkandet. Jag tror att den formella behandlingen har klarlagts så tydligt av andra talare, att det inte är nödvändigt att jag ger mig in på den.

Jag vill slutligen säga, herr talman, att jag inte har kunnat finna några övertygande motiv för att skatten inte skulle behövas, vilket reservanterna ha sökt leda i bevis, och jag ber därför kort och gott att få yrka bifall till vad bevillningsutskottet har föreslagit.

Herr KARLSSON i Stuvsta: Herr talman! Jag måste också påtala den formella handläggningen av detta ärende, som innebär att riksdagen berövas möjligheten att på sedvanligt sätt pröva regeringens förslag. Trots regeringens alla avklaringsförsök ha inga övertygande skäl framkommit som kunna motivera sättet att behandla detta ärende.

Det har ju många gånger erinrats om att en av de allra viktigaste rättigheter som det svenska folket har är

dess urgamla rätt att sig själv beskatta. Denna rätt har gjorts synnerligen illusorisk i detta fall, då det inte funnits några reella möjligheter för riksdagen att bedöma saken. Genom regeringens överrumpling har det ju inte funnits möjligheter att ställa några alternativ. Detta oparlamentariska handlingssätt är väl en dålig start för en koalition som tillkommit för att skapa ett fast parlamentariskt underlag för regeringsmakten, och själva handlingssättet komprometterar i förväg regeringens förslag i denna fråga.

Det säges i propositionen, att syftet med skatteförslaget skall vara att begränsa efterfrågan på personbilar och motorcyklar. En liknande motivering anfördes för den dubbla bilskatten. Då hette det, att den skatten skulle dämpa expansionen av försäljningen av bilar och motorcyklar. Jag skall inte här diskutera frågan, om det är önskvärt eller inte att så många som möjligt få möjlighet att skaffa sig en bil eller motorcykel. Jag vill endast framhålla, att någon dämpande effekt på bilförsörjningen tydligen inte uppnåddes genom beslutet om fördubbling av fordonsskatten. Det är snarare så, att den verkliga expansionen satte in sedan riksdagen fattat sitt skattebeslut.

Om man anlägger sociala synpunkter på investeringsverksamheten kan man hysa en viss förståelse för det som regeringen säger vara dess strävan. Den ökning på över 50 procent av inregistrerade personbilar, som försiggått på något mer än ett år, ligger onekligen i överkant för det rimliga, om man tar hänsyn till hur investeringsverksamheten skötes på sådana områden där behoven ur sociala synpunkter äro mycket påtagliga. Jag vill i detta sammanhang endast erinra om att enbart ökningen av antalet personbilar och motorcyklar under 1950/51 motsvarar i pengar räknat hela den minskning av bostadsbyggandet, som regeringen frampressat i enlighet med fyraårspla-

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

nen och som gjort bristen på bostäder till vårt kännbaraste sociala problem.

Skulle således den föreslagna bilskatten kunna vara ett verksamt medel i strävandet att planhushålla med landets tillgångar och bidra till en socialt anpassad avvägning av investeringarna, skulle regeringens förslag kunna vinna förståelse. Så är emellertid inte fallet. Med enbart skattepolitiska åtgärder kan inte investeringsverksamheten regleras på ett ur sociala synpunkter tillfredsställande sätt. Härför erfordras andra medel, som regeringen emellertid inte vill tillgripa.

Den föreslagna skatten drabbar en verksamhet som i hög grad är nyttig och nödvändig. Därtill verkar den allmänt prisstegrande — det går ju inte att komma ifrån. Det förhållandet, att skatten endast lägges på nya personbilar och motorcyklar, innebär i praktiken inte att endast de nya bilarna och motorcyklarna komma att stiga i pris. Även priserna på begagnade bilar och motorcyklar komma att stiga som en direkt följd av skatten. Av vad som har anförts i dag framgår med all önskvärd tydlighet, att detta är fallet. Taxorna för droskbilar komma att stiga, kostnaderna för hantverkare och småföretagare komma att stiga och bidra till en höjning av prisnivån.

Om skatten hade uttagits på lyxbilar, skulle vi ha kunnat ge vår anslutning till densamma, även om skattesatsen då hade blivit högre än de föreslagna tio procenten. Vi kunna emellertid inte godkänna regeringsförslaget som det nu föreligger, då skatten, med de verkningar jag har anfört, utsträcker till att gälla alla nya personbilar och nya motorcyklar. Högerns och folkpartiets reservation vänder sig emellertid mot hela den nya skatten och därmed också mot beskattning av lyxbilar. Då vi i och för sig inte förkasta hela idén med detta skatteförslag, komma vi inte att stödja reservationen. Då nu förslaget emellertid framlagts på detta sätt och det blivit

omöjligt att ställa alternativa förslag eller att få sådana sakligt prövade och då inga tvingande skäl för denna behandlingsordning kunnat förebringas, enligt mitt sätt att se saken, ber jag att få yrka återremiss av ärendet.

Herr EDBERG: Herr talman! Jag kände mig uppkallad att begära ordet när herr Kristensson i Osby inledde sitt första anförande med en pressrevy. Samtidigt som jag uttrycker förhoppningen, att hans upptäckter skola innebära inledningen till ett fördjupat studium av den socialdemokratiska pressen, där säkerligen åtskilligt annat av värde står att finna, vill jag säga ifrån, att jag föredrar att i denna kammar framföra min uppfattning själv utan hjälp av några tjänstvilliga mellanhänder.

För att herr Kristensson inte skall dra några förhastade slutsatser av det citat som han läste upp, vill jag säga ifrån, att jag har för avsikt att rösta för utskottets förslag. Jag kan nämligen inte bortse från förslaget sammanhang med den allmänna kreditstrammingspolitiken, om vars angelägenhet jag är övertygad. Jag skall emellertid inte fördömlja, att jag skulle ha föredragit i sak ett system som i likhet med bilaccisen hade fyllt det dubbla syftet att dämpa investeringarna och bidra till budgetens överbalansering men som samtidigt i motsats till bilaccisen hade drabbat alla lika.

Det har sagts under denna debatt, att importrestriktionerna i och för sig verka begränsande. Jag inser fullt ut de betänkligheter som importrestriktionerna kunna inge när det gäller våra handelsavtal, och jag utgår från att regeringen har vägt dessa betänkligheter mot de nackdelar som i och för sig följa med den nu föreslagna anordningen. Nackdelen med varje skatt som siktar till att begränsa efterfrågan är ju, att den får sina verkningar i inkomstskik-

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

ten i gränslinjen. Den extra bensinskatten och den dubbla fordonsskatten fyllde funktionen att överbalansera budgeten. Även om de nu äro ur spelet, vill man ändå ge dem det erkännandet, att de på så sätt verkade rättvisare, att de skuro alla över en kam.

Men allt detta är bara teoretiska spekulationer i dagens läge. Vi ha inte att välja och vraka mellan olika alternativ. Valet står mellan det framlagda förslaget och ingenting alls. När propositionen om investeringsbegränsning i stort kommer att framläggas om några dagar på riksdagens bord, kunna vi uppenbarligen vänta att för näringslivet ännu angelägnare ting läggas under investeringskatt. Är man beredd att acceptera det programmet i stort — om detaljerna kan jag inte yttra mig, eftersom de inte äro kända — har jag svårt att se att man inte måste medge en åtstramning också på detta område. Även om jag alltså skulle ha favoriserat en annan väg, på vilken man kunnat nå samma syfte, finner jag mig i konsekvensens namn nödgad att rösta för förslaget.

Kanske får jag vid detta tillfälle säga några ord om reservation nr 2 som såvitt jag förstår speciellt herr Hjalmarson har brutit en lans för. Reservationen innebär, att de medel som man får in genom bilaccisen skulle läggas på vägunderhållet. Jag kan inte finna att den ståndpunkten kan vara särskilt väl överlagd. För mig framstår helt enkelt det förslaget som en attack mot den nya skattens tillfälliga karaktär, som jag finner det angeläget att understryka. Att ta ut en investeringsskatt på nya bilar och lägga den på investeringar i vägbyggen skulle vara en högst besynnerlig anordning. Ingen kan ändå göra gällande, att nya bilar slita vägarna mer än gamla, och vill man ha en likformig behandling av alla brukare av motorfordon, måste det ändå i eminent grad gälla i fråga om motorismens bidrag till vägunderhållet.

Sedan skall jag medge, att jag inte

varit särskilt upprymd av formerna för förslagets framläggande. Jag skall också medge, att finansministern liksom bevillningsutskottets ordförande har givit många goda skäl för snabbbehandlingen. Man har kunnat peka på tidigare prejudikat, även om det ena fallet inte utan vidare låter sig lägga på det andra. Man har också pekat på de praktiska olägenheter som skulle ha följt av en långsammare behandling, som lämnat riksdagens motionsrätt intakt. Men även om man har tidigare prejudikat att falla tillbaka på, är det väl ändå uppenbart att ett instrument av detta slag bör komma till användning endast i ytterst sällsynta undantagsfall. Om jag fattade finansministern rätt, bedömde han också det nu förevarande fallet som ett särfall.

Man har här uttalat farhågor för att en spekulatioon skulle ha blivit följden av en långsammare behandling. Jag skall inte tvärsäkert motsäga sådana farhågor, men jag tillåter mig erinra om att den stora spekulationsvågen uppenbarligen kom förra hösten och sträckte sina verkningar in på vårkanten, när rykten voro i svang om nära förestående införande av en skatt av den typ som nu är aktuell. Fog kanske i alla fall finns för ett antagande, att den numera begränsade tillgången och den föreslagna retroaktiviteten, som inom parentes sagt för mig framstår som betänkligare ur grundlagssynpunkt än förfarings sättet i övrigt, skulle ha verkat dämpande på spekulationslusten.

Oavsett detta är jag ingalunda blind för att en retroaktiv lag medför vissa komplikationer, inte minst ur tillämpningssynpunkt. Sådana olägenheter måste emellertid alltid vägas mot värdet av att riksdagsformerna upprätthållas. Vid en sådan bedömningsfråga i ett retroaktivt fall som det aktuella kan man uppenbarligen komma till olika resultat.

Jag har inte ett ögonblick tvivlat på att finansministern liksom regeringen

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

i övrigt bedömer frågan ur sakliga, praktiska synpunkter, och jag kan därför inte följa dem som här talat om ett överlagt maktövergrepp. Om man enbart anlägger praktiska synpunkter, är det onekligen rätt svårt att komma förbi regeringens resonemang. Jag tror emellertid att för det parlamentariska livet ha också formerna sin mycket väsentliga betydelse, även om den i hög grad kan sägas ligga på det psykologiska planet. Jag vill till finansministern säga, att jag vägrar vidgå, att det är bara av dumhet som enskilda riksdagsmän kunna vara mycket känsliga på denna punkt, en punkt som ändå berör riksdagens ställning ute i folkopinionen. Värdet av att riksdagen får de formella möjligheterna att erbjuda alternativ ter sig för mig så stort, att jag skulle vara beredd att taga vissa olägenheter, så vitt det inte kunde påvisas att dessa vore alldeles överväldigande. Ur den synpunkten, herr talman, skulle jag ha funnit det lyckligast, om regeringen vid sina avvägningar i denna fråga — och vi kunna ju ändå vara ense om att det varit en avväggningsfråga — hade funnit möjligt att följa en annan väg än den som den nu har valt.

Herr VIGELSBO: Herr talman! Jag är endast en enkel kammarledamot och har inte haft möjligheter att bedöma frågan ur dess rent konstitutionella aspekter. När jag i lördags per telegram kallades till sammanträde i bevillningsutskottet under söndagens lopp, reste jag dit. Den första fråga vi mötte i bevillningsutskottet var, huruvida vi skulle taga upp detta ärende till omedelbart avgörande eller om vi skulle bordlägga det. Jag röstade för frågans omedelbara avgörande, och under sådana förhållanden kanhända det i någon mån gäller för mig rent personligen att försöka klargöra varför jag intog denna ställning. Jag är ju inte så gammal ledamot av riksdagens andra

kammare, men jag har dock tillhört bevillningsutskottet så pass länge, att jag åtminstone vid två eller tre tidigare tillfällen varit med om att frågor av detta slag behandlats av bevillningsutskottet och handlagts i kamrarna på t. o. m. kortare tid än vad som avsågs beträffande detta ärende. Med hänsyn till tidigare erfarenheter av liknande slag ansåg jag mig följaktligen oförhindrad att även denna gång biträda en handläggning i den snabba takt som här föreslogs. Ur den synpunkten anser jag mig sålunda kunna försvara mitt ställningstagande.

När det sedan gäller själva sakfrågan — tillverknings- och importavgiften på personbilar — så måste man enligt min mening väga denna avgift mot den, med vilken man avser att belägga andra investeringar inom jordbruket och även inom andra produktiva företag i samhället. Bussar och lastbilar tillhöra ju de ting som skola avgiftbeläggas enligt den stora investeringsplanen, men personbilarna skulle vara undantagna. Man frågar sig då: Varför skola personbilarna vara undantagna? Ur den synpunkten ansåg jag mig också ha möjlighet att kunna gå med på det förslag som föreligger i form av denna proposition från regeringens sida.

Nu har emellertid under debattens sista skede här i kammaren diskussionen kommit att i någon mån inskränka sig till skattens retroaktivitet. Jag tycker mig ha funnit att man allt mer har glidit över till den ståndpunkten, att man accepterar skatten men hänger upp sig på frågan om den skall tillämpas retroaktivt. Då är det följaktligen endast retroaktiviteten vi diskutera, alltså en mycket liten fråga.

Jag skall inte beröra några detaljer. Hela diskussionen har praktiskt taget rört sig om sådana. Det är emellertid en sak som — lyckligtvis — inte har dragits upp i denna diskussion av högers och folkpartiets ansvariga ledare, för vilket jag ber att få tacka dem. Det

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

är det argument, som har använts i en del av tidningspressen när man sagt sig ömma för de småbrukare, som skola köpa bilar. Det gjorde man för resten i samma nummer av Dagens Nyheter, där det förekom stora rubriker med krav på att skogsinkomsterna skulle tagas in i jordbrukskalkylen. Vi veta att importavgiften på bilar kommer att verka på det sättet, att man får betala ett högre pris för de bilar man köper. Men vilken verkan kommer det att få för småbrukarna, om man följer Dagens Nyheter's krav att taga in skogsinkomsterna i jordbrukskalkylen? Jo, det kommer att inverka på det sättet, att småbrukarna komma att bli berövade stora inkomstbelopp, även de småbrukare, som aldrig haft råd att köpa en bil. Den omtanke om småbrukarna, som framträtt i den diskussion som förts i oppositionspressen, förefaller mig sålunda synnerligen tvivelaktig.

Till slut vill jag bara erinra om att vi på 1930-talet hade en kris, då även det svenska jordbruket befann sig i en kritisk situation. Det svenska jordbruket har med hjälp av de organisationer som vi byggt upp kunnat stabilisera sin ekonomiska ställning på ett ganska tillfredsställande sätt. Vi ha nu en bättre och säkrare ställning än vi hade då. Och jag är alldeles övertygad om att jag uttalar åtminstone detta lands ansvars-kännande jordbrukares uppfattning, om jag säger, att om vi nu, när vi ha lyckats att stabilisera vår ställning, också kunna dra vårt strå till stacken då det gäller att stabilisera samhällets ekonomi, komma vi från jordbrukets sida inte att dra oss ifrån den uppgiften, därest man inte från oppositionens sida lyckas beröva oss de ekonomiska möjligheterna härtill.

Jag ber, herr talman, att med det anförda få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr FRÖDERBERG: Herr talman! Jag skall inte bli mångordig.

Jag var synnerligen intresserad av att få höra vad herr Hedlund skulle säga i sitt anförande. Flera av kammarens ledamöter ha kanske märkt, att jag ganska många gånger när det gällt landsbygdsfrågor har följt bondeförbundet vid voteringen och kanske svikit det egna partiet. Jag har lagt särskilt stor vikt vid detta mitt ståndpunktstagande. Och när jag i dag väntade på att få höra herr Hedlunds anförande, var jag nyfiken på hur han skulle ställa sig till den nu föreliggande frågan, som ju i mycket stor utsträckning också är en landsbygdsfråga. Vi ha ju under debatten hört framhållas, hur här i Stockholm bilarna stå och vänta i långa rader i trafikstockningarna på eftermiddagarna. Man kunde ju då tycka, att folk lika gärna kunde ta spårvagnar och bussar i stället vid sina färder. Ja, det är kanske möjligt här, men det går inte på landsbygden och i synnerhet inte i Norrland, där vi ha så stora avstånd att dragas med.

När jag i lördags kväll i radio fick höra, att denna proposition framlagts, tänkte jag genast: det är väl inte för tidigt att det blir en begränsning på detta område. Men ju mer jag över söndagsdygnet funderade på saken kom jag till en annan uppfattning. Jag har i somras tillbragt en rätt stor del av min tid på skogen och kommit i kontakt med dem som arbeta där. På morgnarna har jag sett massor av ungdomar och även äldre komma svepande på sina motorcyklar på skogsvägarna och cykelstigarna till skogsarbetena. De ha rätt lång arbetsdag där, och jag är övertygad om att många av dessa skogsarbetare hade måst ligga i kojor över natten, om de inte haft dessa motorcyklar att ta sig till skogen med på morgnarna och hem med på kvällarna. Under sådana förhållanden skulle de ha sökt sig till andra arbeten och kanske till tätorterna. Motorcyklarna ha fått en ofantlig betydelse för dem som arbeta i skogarna. Jag tycker, att herr

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

Hedlund, som ju är särskilt intresserad av förhållandena inom skogsbruket, skulle ha lagt märke till detta och tagit hänsyn därtill.

Jag vill också påpeka en annan omständighet i detta sammanhang. Vi veta ju att flykten från landsbygden är ett av våra stora problem, att bondsönerna och bonddöttrarna vilja ge sig i väg till tätorterna och till städerna. Men jag vet många fall, då de, tack vare att de kanske på grund av de goda skogsinkomsterna ha kunnat skaffa en bil till gården, på lördagskvällen och över söndagen kunna få resa åt andra håll, kontakta andra människor och koppla av från veckans arbete och slit. Detta har hållit dem kvar vid gården; därom finnas många vittnesbörd från landsbygdens folk.

Jag har i sommar varit med om ett arbete uppe i skogen, som gällde vattenledningar och källor. Det var omöjligt för oss att få arbetskraft från den närmaste bygden, men tack vare motorcyklarna kunde vi få arbetskraft långt bortifrån.

Om jag en lördagsmorgon mellan klockan sex och sju går ut på vägen i samhället där hemma, ser jag massor av arbetsfolk komma åkande till sitt arbete vid den mekaniska verkstaden i samhället. De ha sin sysselsättning där, men det finns inte möjlighet för dem att få bostäder i samhället, utan de bo en halv mil, tre fjärdingsväg och en mil därifrån eller ännu längre bort. Men tack vare dessa motorfordon kunna de komma till sin arbetsplats. Annars kanske de hade svikit landsbygden och givit sig i väg till tätorterna. Jag tycker, att det är beklagligt att bondeförbundet i detta fall har frångått sin tidigare uppfattning om transportmedlens värde för landsbygden.

Nu pekade herr Hedlund på att denna skatt icke drabbade lastbilarna och att den därför inte skulle ha så stor betydelse för jordbruksnäringen. Jag har redan framhållit, att i Norrland små-

brukare och småbönder och deras söner offra mycket längre tid på arbetet i skogen än på arbetet i jordbruket. Det är bara korta säsonger höst och vår och mitt i sommaren, som de äro sysselsatta vid jordbruket. Sedan syssla de mest med skogsarbete och dylikt. För dem äro just dessa resor med motorcyklar och billigare bilar av ofantlig betydelse.

Jag har endast velat peka på dessa förhållanden i detta sammanhang och ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Överläggningen var härmed slutad. Herr talmannen framställde till en början propositioner beträffande det under överläggningen framställda yrkandet om återförvisning av ärendet till utskottet för ny behandling, nämligen dels på bifall till nämnda yrkande dels ock på avslag därå; och fann herr talmannen den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Karlsson i Stuvsta begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren avslår yrkandet, att bevillningsutskottets förvarande betänkande nr 61 skall återremitteras till utskottet för ny behandling, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit nämnda återremissyrkande.

Sedan kammarens ledamöter härfter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter hava röstat för ja-propositionen. Herr Karlsson i Stuvsta begärde emellertid rösträkning, vadan votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgåvos 122 ja och 78 nej, var-

Förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

jämte 7 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså avslagit yrkandet om ärendets återförvisning till utskottet.

Herr talmannen gav härefter propositioner beträffande utskottets hemställan, nämligen dels på bifall till denna hemställan dels ock på avslag därå i enlighet med den av herr Velander m. fl. avgivna, med 1) betecknade reservationen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Kristensson i Osby begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller bevillningsutskottets hemställan i utskottets förevarande betänkande nr 61, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren avslagit utskottets berörda hemställan.

Sedan kammarens ledamöter härefter ånyo intagit sina platser och denna voteringsproposition blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter hava röstat för ja-propositionen. Herr Kristensson i Osby begärde emellertid rösträkning, vadan votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgåvos 125 ja och 76 nej, varjämte 7 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

I avseende å motiveringen gav herr talmannen slutligen propositioner dels på godkännande av utskottets motivering dels ock på godkännande av det förslag beträffande motiveringen, som

innefattades i den av herr Velander m. fl. avgivna, med 2) betecknade reservationen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Kristensson i Osby begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren godkänner bevillningsutskottets motivering i utskottets förevarande betänkande nr 61, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren godkänt det förslag beträffande motiveringen, som innefattas i den av herr Velander m. fl. avgivna, med 2) betecknade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och denna voteringsproposition blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter hava röstat för ja-propositionen. Herr Kristensson i Osby begärde likväl rösträkning, vadan votering medelst omröstningsapparat anställdes. Därvid avgåvos 117 ja och 77 nej, varjämte 14 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså godkänt utskottets motivering.

Härefter yttrade

Herr OHLIN: Herr talman! Med hänvisning till förut framförda synpunkter ber jag att få anmäla reservation mot det av kammaren fattade beslutet.

Med herr Ohlin förenade sig herrar *Hjalmarson, Fagerholm, Larsson* i Stockholm och *Johnsson* i Stockholm, fru *Ewerlöf*, herr *Kollberg*, fröken *Hö-*

Svar på fråga om inrättande av ett de vetenskapliga bibliotekens chefsråd.

jer, fröken Ager, herr Nihlfors, fru Gärde Widemar, fru Wohlin, herrar Birke, Häckner och Ahman, fröken Vinge, herrar Jacobsson i Igelsbo, Wirtén, Wedén, Stjärne och Bergstrand, fröken Wetterström, herrar von Seth och Boman i Kieryd, fru Sjöstrand, herrar Nolin, Strandh, Nordkvist, Hæggbloom, Johnsson i Kastanjegården, Ahlsten, Nyberg, Kristensson i Osby, Mårstensson i Smedstorp, Nilsson i Bästekille, Hagberg i Malmö, Huss, Christenson i Malmö, Braconier, Persson i Svensköpp, Nilsson i Svalöv, Nestrup, Edström och Schmidt, fröken Elmén, herrar Gustafson i Göteborg, Staxäng, Svensson i Ljungskile, Utbult, Dickson, Antby, Sjölin, Hagård, Gustafsson i Borås, Kyling, Malmborg i Skövde, Ståhl, Larsson i Karlstad, Widén, Swedberg, Åqvist, Rylander, Hammar och Fröderberg, fröken Liljedahl, herr Andersson i Långviksmon, fru Hellström, herrar Anderson i Sundsvall, Gunnarsson och Sandberg, fru Sandström, herr Östlund, fru Boman samt herrar förste vice talmannen Skoglund och andre vice talmannen Olsson.

§ 3.

Anmäldes och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 347, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet.

§ 4.

Föredrogs den av herr Sjölin vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för civildepartementet angående 1949 års tjänsteförteckningsrevision.

Kammaren biföll denna anhållan.

§ 5.

Svar på fråga om inrättande av ett de vetenskapliga bibliotekens chefsråd.

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för ecklesiastikdepartementet, herr statsrådet PERSSON, som anförde: Herr talman! Ledamoten av riksdagens andra kammare fröken Vinge har frågat mig, om jag i likhet med min företrädare i ämbetet har för avsikt att innevarande höst till behandling upptaga frågan om inrättandet av ett de vetenskapliga bibliotekens chefsråd. Härpå vill jag endast svara att så kommer att ske i samband med budgetarbetet.

Härpå yttrade

Fröken VINGE: Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet för svaret. Det var ju kort, och min replik kan bli nästan lika kort.

Förhistorien är följande. Jag motionerade i ärendet i våras. Statsutskottet ägnade motionen en mycket välvillig behandling men ansåg sig inte kunna tillstyrka bifall av den anledningen, att hela frågan om universitetsberedningens förslag var föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Därför ansåg jag mig böra rikta en fråga till dåvarande ecklesiastikministern, statsrådet Nygren, om hon ville taga upp detta spörsmål till behandling. Hon lovade att göra det i höst. När det då blev ett ombyte på ecklesiastikministerposten, fann jag anledning att förvissa mig om att frågan fortfarande kommer att beaktas av departementet.

Jag är mycket optimistisk beträffande utgången av den behandling som, efter vad jag nu fått veta, kommer att ske, ty jag är övertygad därom, att om man på allvar tar upp frågan till diskussion inom departementet, kommer man till samma slutsats som statsutskottet kom fram till, nämligen att förslaget är ägnat att leda till rationalisering och

Svar på fråga ang. central- eller landsbibliotek i Kronobergs och Västmanlands län.

ökat samarbete mellan de vetenskapliga biblioteken.

Jag ber att än en gång få tacka för svaret.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6.**Svar på fråga ang. central- eller landsbibliotek i Kronobergs och Västmanlands län.**

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Chefen för ecklesiastikdepartementet, herr statsrådet PERSSON, som anförde: Herr talman! Ledamoten av riksdagens andra kammare fröken Vinge har frågat mig, om jag har för avsikt att vidtaga sådana åtgärder, att befolkningen i Kronobergs och Västmanlands län icke längre behöver sakna det hjälpmedel i folkbildningsarbetet som ett central- eller landsbibliotek utgör.

Som svar härpå vill jag framhålla, att jag är medveten om bristerna i den nuvarande centralbiblioteksorganisationen. Dessa bristers avhjälpande är emellertid förenat med utgifter, som måste bedömas i samband med höstens budgetarbete. Resultatet därav kommer i vanlig ordning att redovisas i nästa års statsverksproposition.

Vidare yttrade

Fröken VINGE: Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet också för detta svar. I motsats till den förra frågan gäller ju denna fråga en åtgärd som kräver vissa, inte så obetydliga kostnader.

Jag är glad att kunna konstatera att statsrådet i sitt svar säger sig vara medveten om de brister i den nuvarande centralbiblioteksorganisationen som den påtalade luckan innebär. Jag hoppas att jag får fatta svaret så, att statsrådet också är medveten om vilken betydelse centralbiblioteksorganisationen har.

Herr statsrådet representerar ju i riksdagen ett län, av vars bildningsar-

bete jag också har vissa erfarenheter. Jag föreställer mig att vi båda två äro överens om att i det länet, där man nu i två decennier har haft centralbibliotek, organisationen har visat sig vara till verklig välsignelse inte minst för landsbygden. Jag är angelägen att stryka under detta därför att framställningen om att få inrätta central- eller landsbibliotek i de båda städerna Västerås och Växjö har kommit från representanter för de båda städerna. Man kunde därav draga den slutsatsen, att detta skulle vara ett intresse speciellt för städerna i fråga. Det är inte fallet. Visserligen är man i dessa städer mycket angelägen att få besked om hur frågan kommer att lösas — man behöver ju veta om biblioteksorganisationen där i framtiden skall bli huvudsakligen av statlig eller kommunal karaktär, och man är över huvud taget i dessa städer intresserad av att få en lösning av frågan — men det är intet mot det intresse man hyser för centralbiblioteksfrågan ute på landsbygden.

Det är också typiskt, att varhelst två eller tre bibliotekarier äro församlade talar man om denna allvarliga brist, att man fortfarande saknar centralbibliotek i de båda länen; man talar om den orättvisa mot dessa båda län och mot landsbygdens befolkning som det innebär.

Det talas i dessa dagar så mycket om att man skall skapa rättvisa åt landsbygden, och detta är sannolikt en synpunkt som inte minst den nye ecklesiastikministern behjärtar. Den rättvisan kan ju inte innebära bara materiell rättvisa. Det är heller icke tillräckligt att man förbättrar landsbygdens skolor hur viktigt detta än är. Man måste också tänka på hela kulturlivet på landsbygden, och för detta kulturliv, denna bildningsverksamhet, ha centralbiblioteken en mycket stor betydelse.

Då jag här talar om centralbibliotek har jag därmed inte tagit ställning till frågan, om vi böra ha central- eller

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

stifts- och landsbibliotek i dessa båda städer. Jag talar bara om den verksamhet som bedrivs av båda dessa slag av bibliotek.

Jag skall inte här närmare motivera på vilka punkter jag menar att centralbibliotekens verksamhet är av betydelse. Det har jag gjort i den motion, som jag tillsammans med kamrater från olika partier väckte i fjol, och även i debatten i kammaren i dessa ämnen. Jag hoppas nu bara att statsrådet kommer att mycket allvarligt beakta dessa synpunkter i den kommande budgetberedningen och kommer att bemöda sig om att driva dem så starkt, att det blir möjligt att hävda kulturintressena gentemot de i och för sig givetvis mycket viktiga ekonomiska intressen det här gäller. Därigenom skulle en orättvisa mot landsbygdsbefolkningen i dessa båda län kunna utplånas.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 7.

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet LINGMAN, erhöll på begäran ordet och anförde: Herr talman! Med kammarens tillstånd har herr Hjalmarson frågat mig om jag ämnar vidta åtgärder i syfte att för den offentliga sektorn av arbetsmarknaden söka få till stånd en arbetsmarknadsnämnd med huvudsaklig uppgift att i möjligaste mån förhindra arbetskonflikter, som kunna inverka störande på samhällsviktiga funktioner.

Vidare har herr Nihlfors frågat mig, dels om jag har för avsikt att inom den närmaste tiden ta initiativ till en undersökning, på vad sätt och i vilka for-

mer en arbetsmarknadsnämnd skulle kunna tillskapas vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden, dels om jag har för avsikt att till 1952 års riksdag framlägga förslag till reglering av de frågor, som ha samband med en utvidgad förhandlingsrätt för de i offentlig tjänst anställda.

Då dessa båda interpellationer i viss utsträckning avse samma problem, har jag ansett det lämpligt att besvara dem samtidigt.

På den enskilda arbetsmarknaden har genom det s. k. huvudavtalet av år 1938 mellan Svenska arbetsgivareföreningen och LO överenskommit om upprättande av ett särskilt centralt organ, arbetsmarknadsnämnden, för handläggning av bl. a. frågor om konflikter som beröra samhällsviktiga funktioner. De bestämmelser i huvudavtalet, som avse arbetsmarknadsnämndens behandling av dessa s. k. samhällsfarliga konflikter, äro för sin tillämpning oberoende av om parterna i en konflikt antagit huvudavtalet och äro således tillämpliga även inom den offentliga sektorn av arbetsmarknaden — både i fråga om arbetare och tjänstemän. Det är emellertid, såsom också herr Hjalmarson har antytt i sin interpellation, givet, att arbetsmarknadsnämnden som förhandlingsorgan där inte får samma betydelse som på den enskilda arbetsmarknaden, eftersom varken det allmänna eller flertalet tjänstemannaorganisationer är representerat i nämnden.

En motsvarighet till huvudavtalet och arbetsmarknadsnämnden inom den enskilda sektorn av arbetsmarknaden finns dock inom en viss del av den offentliga sektorn. Jag syftar här på huvudavtalet mellan avtalsnämnden för statsägda bolag och LO samt det därigenom upprättade centralrådet för statsägda bolag, vars funktioner i princip överensstämmer med arbetsmarknadsnämndens.

En liknande anordning kan tänkas

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

även på det direkt statliga kollektivavtalsområdet, där avtalen slutas mellan arbetstagarorganisation och statligt verk under medverkan av statens avtalsnämnd.

När det däremot blir fråga om statliga tjänstemän, är läget ett annat. Denna fråga har varit föremål för ingående överläggningar inom 1948 års förhandlingsrättskommitté. Dessutom ha under innevarande höst vissa diskussioner i ämnet förekommit. Det har därvid visat sig, att sådana problem av konstitutionell art uppstå, att det knappast kan vara möjligt att inrätta en direkt motsvarighet till arbetsmarknadsnämnden på statstjänstemannaområdet. Vad jag nu har anfört kan lättast åskådliggöras med ett exempel. Uppkommer en tvist mellan statlig myndighet och en statstjänstemannaorganisation, torde i allmänhet frågan bringas under Kungl. Maj:ts prövning och, liksom i fråga om t. ex. den allmänna lönenivån eller tjänsteförteckningen, förhandlingar upptas med regeringen eller representant för denna. Skulle Kungl. Maj:t därvid finna omständigheterna vara sådana, att man inte kan göra tillräckliga eftergifter för att en överenskommelse skall kunna uppnås, är det knappast tänkbart att större möjligheter till uppgörelse skulle föreligga vid förhandlingar inför en arbetsmarknadsnämnd med representanter för det allmänna. Skulle tvisten inte lösas inför nämnden, måste frågan återgå till regeringen. Uppnås åter en lösning av tvisten, skulle såväl Kungl. Maj:t som riksdagen vara åtminstone moraliskt bundna därav. Detta skulle föregripa riksdagens fria prövning i ännu högre grad än de förhandlingsöverenskommelser som regeringen träffar med statstjänstemannaorganisationerna. Sistnämnda överenskommelser bruka ju träffas under förbehåll av riksdagens godkännande.

Jag vill i detta sammanhang erinra

om att herr Hjalmarson den 7 mars i år i denna kammare vid behandlingen av propositionen om grunderna för höjning av löner enligt statens löneplansförordning med skärpa uttalade sig mot att riksdagens medinflytande i lönefrågor minskades. Vissa av herr Nihlfors i det sammanhanget gjorda uttalanden synas tyda på att herr Nihlfors vid den tidpunkten var av samma uppfattning.

Det anförda torde ge vid handen att det knappast är möjligt att inrätta en motsvarighet till arbetsmarknadsnämnden för den del av den offentliga arbetsmarknaden, som berör de statliga tjänstemännen. I vad mån det kan vara möjligt att finna andra former för tryggnad av arbetsfred inom den offentliga sektorn av arbetsmarknaden torde få bedömas sedan 1948 års förhandlingsrättskommitté avgivit sina förslag.

Vad åter den kommunala sidan beträffar föreligga inte samma svårigheter som uppstå inom den statliga sektorn. Vissa undersökningar rörande denna fråga ha redan utförts. Dessa utvisa, att också här finnas åtskilliga problem att lösa. Jag har varit i kontakt med berörda parter, och det har visat sig att det föreligger ett visst intresse för saken. Huruvida förutsättningar finnas för att något resultat skall kunna åstadkommas är det ännu för tidigt att yttra sig om. Regleringen av hithörande frågor bör enligt min mening i första hand ankomma på parterna själva.

Vad slutligen angår herr Nihlfors' fråga, om jag har för avsikt att till 1952 års riksdag framlägga förslag till reglering av de spörsmål, som ha samband med en utvidgad förhandlingsrätt för de i offentlig tjänst anställda, torde därmed åsyftas just de problemkomplex, som för närvarande utredas av 1948 års förhandlingsrättskommitté. Enligt vad jag har inhämtat räknar kommittén med att framlägga sina förslag omkring årsskiftet 1951—52. Det torde

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

vid sådant förhållande inte vara möjligt att hinna med remiss- och lagrådsbehandling av en så omfattande fråga i sådan tid att proposition i ämnet kan föreläggas nästa års riksdag.

Härefter yttrade:

Herr NIHLFORS: Herr talman! Jag får tacka herr statsrådet och chefen för civildepartementet för svaret och för att han har lämnat svar i dag på interpellationen från förra tisdagen. Emellertid är jag kanske inte lika tacksam för själva innehållet, som inte synes mig ge direkt besked om vad statsrådet själv anser om möjligheterna att på detta område av arbetsmarknaden skapa en beredskap av en sådan art, att den skall kunna vara till nytta för den händelse det uppstår tillbud till konflikt av samhällsfarlig karaktär. Ty man får naturligtvis antaga att herr statsrådet har intresse för att den här saken på något sätt bringas till en lösning.

Jag skall i det följande gå in på några detaljer i herr statsrådets svar.

Statsrådet sade nyss, att en anordning liknande den som redan finns när det gäller de statsägda bolagen med ett centralråd för dessa även kan tänkas på det direkt statliga kollektivavtalsområdet. Jag skulle omedelbart vilja fråga herr statsrådet, om han kan inte bara tänka sig en sådan anordning utan även ta initiativ till att den kommer till stånd. Det behövs ju en beredskap på detta område. Vad beträffar de statliga tjänstemännen och deras förhandlingsrätt för herr statsrådet av naturliga skäl fram de konstitutionella betänkligheter, som naturligtvis finnas på detta område. Han säger att det inte kan vara möjligt att inrätta en direkt motsvarighet till arbetsmarknadsnämnden på statstjänstmannaområdet, och sedan anför han ett exempel.

Han anser sålunda att det inte är tänkbart, att större möjligheter till uppgörel-

se skulle föreligga om det funnes en arbetsmarknadsnämnd. Sedan kommer statsrådet fram till det som vi diskuterat ganska ingående i dag, nämligen frågan, huruvida riksdagens fria prövning skulle föregripas. Det är ju glädjande att konstatera, att statsrådet Lingman åtminstone är mycket angelägen betona vikten av att en fri prövningsrätt för riksdagen bibehålles. Andra ledamöter av den regering han tillhör tyckas ju inte ha precis samma känsla för den saken. För min del måste jag emellertid med anledning av vad herr statsrådet även säger om mina uttalanden den 7 mars i år i anslutning till debatten om den statliga löneplansförordningen framhålla, att jag inte på samma sätt har känsla för besvärligheterna av konstitutionell art. Jag är med andra ord kanske inte så direkt byråkratiskt påverkad som statsrådet på denna punkt.

När vi den 7 mars i år diskuterade det som antydes här, förelåg en reservation, där bondeförbundets och folkpartiets representanter i statsutskottet hade framhållit vikten av att olika meningsriktningar inom riksdagen borde vara representerade vid avtalsförhandlingar på statstjänstmannaområdet. I reservationen framhölls även, att vi förutsatt, att förslag i sådan riktning komme att föreläggas riksdagen sedan förhandlingsrättssakkunnigas uppdrag slutförts. Den reservationen skilde sig i någon mån från den reservation som högern lade fram.

Jag håller givetvis fortfarande på att riksdagens prövningsrätt bör vara klart intakt. Men det hindrar inte, anser jag, att man skall ställa sig positiv till frågan om att skapa en arbetsmarknadsnämnd för den offentliga arbetsmarknaden. Jag tycker att det vittnar en smula om brist på fantasi, när statsrådet utan vidare förklarar, att det knappast är tänkbart. Det är mycket tänkbart, tycker jag, att åstadkomma en sådan

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

nämnd. Man kan ju exempelvis gå vägen att låta parlamentariskt inslag förekomma i nämnden. Då får man ju ungefär den konstruktion av nämnden, som bondeförbundets och folkpartiets utskottsrepresentanter i våras ansågo vara erforderlig, när det gäller de vanliga avtalsförhandlingarna.

Statsrådet kommer sedan in på frågan om den kommunala sidan. Han framhåller, att det inte föreligger samma svårigheter där, och att han varit i kontakt med berörda parter, som visat intresse för saken. Jag har försökt att på mitt sätt efterforska, vad det varit för kontakt men inte kunnat på den korta tid som stått till buds få reda på det. Jag vore tacksam, om statsrådet ville något ytterligare beröra vad som förekommit.

Herr statsrådet gör gällande, att det i första hand bör ankomma på parterna själva att ta upp denna sak. Det är klart, att parterna inte kunna påtvingas en sådan nämnd, men det är min bestämda uppfattning, att statsmakterna inte böra inta en så passiv hållning, som statsrådet för sin del verkar vilja göra. Av denna relativa passivitet skulle man ju närmast kunna dra slutsatsen, att statsrådet Lingman anser, att eftersom det finns möjlighet att kasta fram tvångslagstiftning då så erfordras, behöver man inte från regeringens sida ta några kraftiga initiativ. Om ett sådant tänkesätt ligger bakom dessa formuleringar, måste jag bestämt protestera. Det bör inte vara så i fortsättningen, att regeringen har diverse tvångslagstiftningsförslag på lut, som man slänger fram, när de behövas. Det är inte den rätta vägen att gå fram på. Det får inte bli samma läge som det som uppstod i sjuksköterskekonflikten, då riksdagen inkallades och fick sammanträda sammanlagt tio minuter, under det att regeringen i sista stund ordnade till en 5-minuter-i-12-medling, som verkligen lyckades.

Denna fråga har givetvis ett omedel-

bart samband med frågan om den vidgade förhandlingsrätten för statstjänstemännen. Jag är medveten om att det är mycket stora problem som här föreligga och att svårigheterna att komma fram till en lösning äro stora. Emellertid tillsattes ju förhandlingsrättskommittén så tidigt som 1948. Med hänsyn till vad som senare inträffat på detta område — utvecklingen har ju gått mycket snabbt — tycker jag, att ett resultat borde ha kunnat föreligga långt tidigare än som nu förutses eller omkring årsskiftet. Detta sena framläggande av det slutliga betänkandet innebär ju, som statsrådet säger, att man inte kan få fram ett förslag i frågan till 1952 års riksdag.

För dem av kammarens ledamöter som inte känna till det skall jag kanske nämna en sak, som jag redan antytt i interpellationen, nämligen att statsrådet själv har varit ordförande i denna kommitté ända fram till september månad i år. Det är därför angeläget, tycker jag, att kammaren får reda på de besvärligheter, som tydligen ha förelegat inom kommittén att komma fram till ett förslag tidigare. Det går ju olika rykten på detta område, varför det kanske finns anledning för herr statsrådet att komma med en förklaring. Det är många, som äro oerhört intresserade av att få reda på av vilken anledning det varit så svårt att få fram ett betänkande. Det påstås nämligen att det funnits mycket stora förutsättningar för att ett sådant skulle ha kunnat framläggas tidigare. Det kanske skulle ha varit till fördel, om statsrådet stannat kvar som ordförande till slutet och inte i september så att säga avvikit av allt att döma just i slutspurten. Det är möjligt att det är detta som försinkat det hela, vilket ju skulle vara så mycket mera beklagligt, som det innebär ett uppskov med hela denna mycket viktiga fråga i över ett år.

Herr HJALMARSON: Herr talman! Även jag skall be att till statsrådet Ling-

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

man få framföra ett tack för svaret på interpellationerna, och alldeles särskilt tackar jag för att svaret lämnats så snabbt och inte blivit framskjutet till slutet av riksdagen.

Tyvärr kan jag emellertid inte känna mig tillfredsställd över svaret — helt enkelt därför att det mera väcker än besvarar frågor. Den största och allt överskuggande av de frågor civilministerns svar aktualiserat är helt enkelt: Vad tänker regeringen göra?

I regeringsprogrammet talas om önskvärdheten av att statliga tvångsingenripanden undvikas på arbetsmarknaden. För min del skulle jag vilja skärpa uttrycket och tala om nödvändigheten i stället för önskvärdheten, men det behöva vi inte tvista om just nu. I och för sig är det naturligtvis glädjande att en deklaration sådan som här avgivits i regeringsprogrammet göres, men det räcker inte med allmänna till intet förbindande uttalanden. Vad vi och stora delar av svenska folket vilja veta är icke endast var regeringen anser önskvärt utan framför allt på vilket sätt och när den vill åstadkomma det önskvärda. Hur tänker regeringen bära sig åt för att tvångsingenripanden på arbetsmarknaden i fortsättningen skola bli överflödiga och möjliga att undvika? Detta är — herr civilminister — den avgörande frågan.

Det är med beklagande och kanske också någon förvåning jag konstaterar att statsrådet Lingman icke ägnat denna väsentliga problemställning något större intresse i sitt svar. Civilministern anför diverse verkliga eller förmenta svårigheter, som skulle uppkomma, om försök gjordes att få till stånd en arbetsmarknadsnämnd inom den offentliga sektorn av vår arbetsmarknad, men därvid stannar det. Låt mig då, herr statsråd, göra som regeringen själv så ofta gör, helt enkelt fråga efter alternativet. Om statsrådet Lingman icke anser sig kunna rekommendera en arbetsmark-

nadsnämnd, vad vill han då sätta i dess ställe? Vilken linje och vilka praktiska åtgärder tänker sig civilministern »med hänsyn till önskvärdheten av att statliga tvångsingenripanden undvikas» på arbetsmarknaden? Vilket alternativ skall man då tänka sig här?

Att problemet är högaktuellt lär väl inte regeringen kunna förneka. Liksom den föregående talaren vill också jag erinra om att det inte har gått stort mer än en månad sedan riksdagen samlades för behandling av ett enda ärende och för att helt enkelt fungera som ett slags beredskapsteater. Den gången gällde det sjuksköterskorna. Kungl. Maj:ts förslag utgjorde icke något försök att lösa ett av de kanske största avvägningsproblemen vårt moderna samhälle har — avvägningen mellan å ena sidan den enskildes krav på att få vara med och gestalta sina egna arbetsvillkor och då också ha rätt att lägga ned arbetet och å andra sidan samhällets krav på att kunna fungera. Den proposition, som då framlades, var ingenting annat än ett förslag om tvångsåtgärder i en viss, direkt angiven konflikt mellan en arbetstagarpart och en arbetsgivare, som fyller vissa offentliga funktioner. Låt mig erinra om att regeringens enda argument för en utomordentligt ingripande lagstiftning var en hänvisning till en nödfallssituation. Arbetstagarparten hade gjort vad som stod i dess makt för att undvika katastroflägen — det har bestyrkts från läkarhåll — och den hade enligt min mening lämnat hållbara garantier härför. Icke desto mindre begärde regeringen att principiella betänkligheter och psykologiska hänsyn skulle vika. Den krävde en undantagslag. Här rörde det sig ju dock om en grupp tjänstemän, som var tillförsäkrad förhandlingsrätt. Under pågående förhandlingar ville regeringen avskaffa eller suspendera denna rätt. Ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag skulle ha skapat ett nytt farligt prejudikat —

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

farligt för en sund utveckling på arbetsmarknaden och för hela samhällsutvecklingen. En tvångslag löser ju ändå aldrig några konflikter — det vet statsrådet lika bra som jag eller bättre än jag. Regeringen hade månad för månad sett motsättningarna mellan parterna skärpas. Dess enda åtgärd hade varit att ytterligare inflamma konflikten med förhandstillkännagivanden om sina planer på en undantagslag. Trots detta begärde den bifall till sin proposition. Regeringen ville, att den svenska riksdagen skulle lagstifta om obligatorisk skiljedom och hota den som icke utan vidare fann sig i utslaget med böter och fängelse. Jag upprepar, att i detta sammanband intet försök gjordes att ens diskutera den principiella sidan av saken.

För vår del deklarerade vi redan innan konflikten var löst klart och tydligt, att vi skulle komma att rösta mot förslaget. Vi inom högern voro också beredda att ta konsekvenserna av en sådan ståndpunkt. Vi voro icke beredda att använda statens tvångsmakt mot en arbetstagargrupp, som kämpar för sin standard och sin fackliga frihet. Nu gick kalken ifrån riksdagens övriga partier men därmed — herr talman — icke problemet. Detta står olöst kvar, och det kommer man inte ifrån med allmänna deklARATIONER. Politik har icke till uppgift att finna nödfallslösningar i tvångssituationer, utan politikens uppgift måste väl vara att försöka laga så, att tvångssituationer inte behöva uppkomma.

Det förslag som framförts redan tidigare från vårt håll om en arbetsmarknadsnämnd är helt enkelt ett komplement till vår ståndpunkt i sjuksköterskekonflikten. Naturligtvis, herr statsråd, kan detta förslag kritiseras. Man kan anföra skäl mot det, peka på risker och svårigheter, men alla dessa skäl och alla dessa betänkligheter måste ses mot bakgrunden av det alternativ,

som ännu icke ens skymtat. De obehag tillvaron av en arbetsmarknadsnämnd eventuellt kan skapa måste vägas mot riskerna för att situationer skola uppkomma, vilka den nu sittande regeringen uppenbarligen ämnar lösa med tvångslagar. Senast gällde det sjuksköterskorna. I en framtid kan det bli fråga om vilken arbetstagargrupp som helst. Kanske är det under nu rådande politiska förhållanden främst tjänstemannagrupperna som befinna sig i farozonen.

Civilministern uppehåller sig utförligt vid vad han kallar konstitutionella problem. Jag är nu inte alls expert på konstitutionella problem, herr statsråd, men jag kan inte hjälpa att jag tycker, att statsrådets resonemang måste på något sätt falla tillbaka på en föreställning att staten utövar sin höghetsrätt när den sluter avtal med sina anställda. Denna föreställning är ingalunda ny, men det är onekligen förvånansvärt att hitta den i en förutvarande socialdemokratisk fackföreningsmans argumentation. Den hör mera hemma i en annan tid och hos företrädare för andra meningsriktningar. I själva verket är staten naturligtvis icke någon allom bjudande suverän, när den förhandlar om avtal med sina anställda. Staten är en part bland parter och ingenting annat. Ju förr denna vetenskap genomsyrar tänkandet desto bättre.

En arbetsmarknadsnämnd för statens tjänstemän skulle minska riksdagens inflytande i lönefrågor, anför statsrådet Lingman och hänvisar till ett uttalande jag gjort i våras. Det är naturligtvis glädjande att en företrädare för just denna regering och just i dag talar om riksdagens medinflytande. Vi ha nyss avverkat ett ärende, där frågan om ett verkligt medinflytande spelat en viss roll. Jag utgår ifrån att statsrådet Lingman, innan propositionen om den nya bilskatten framlades, underhöll sig en stund med finansministern om riksdagens

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

gens vikt och betydelse, men jag beklagar, att hans övertalningsförmåga gent emot sin egen statsrådskollega icke lämnat särskilt anmärkningsvärda resultat. Om en objektiv prövning av en konflikt skulle komma till stånd i stället för en förhandling mellan arbetstagarparten och regeringen, skulle detta minska riksdagens möjligheter att påverka utgången, hävdar statsrådet Lingman. Förlåt mig, men hur kan det vara möjligt? Om ett förslag som framläggas för den svenska riksdagen i sin helhet har tillverkats i kanslihuset eller om bakom kanslihusets beslut ligger en avvägning gjord av en arbetsmarknadsnämnd är tämligen likgiltigt. I statsrådet Lingmans argumentation skulle möjligen ligga någonting, om vi hade en samlingsregering, men det varken ha vi eller få, så länge den nuvarande regeringen fortsätter som hittills.

Över huvud taget har jag av statsrådet Lingmans svar fått en stark känsla av formalism, av något slags konstitutionellt juristeri. Jag måste med bestämdhet hävda att det icke är dessa omständigheter som få bli avgörande. Förhållandet mellan staten som arbetsgivare och de i statlig tjänst anställda är ett reellt problem, icke en formell juridisk fråga. Accepterar man icke denna grundinställning utan fortsätter att förskansa sin handlingsovilja bakom diverse formalistiska murverk, komma vi att få en ständig irritation och ständigt stigande svårigheter inom den offentliga sektorn av arbetsmarknaden.

Herr statsrådet har naturligtvis rätt att ställa den frågan till mig, hur jag tycker att man skall gå till väga, och även om statsrådet själv inte har skisserat ett alternativ, skall jag till sist be att få göra det. Jag tror först och främst att det skulle vara klokt att avpolitisera förhandlingarna även med de statliga tjänstemännen och att så långt möjligt är lägga dessa problem i händerna på en expertinstitution. Regeringen bör

även med en sådan anordning kunna ge de allmänna förutsättningarna för förhandlingarna. Jag markerar, att dessa allmänna förutsättningar böra ges efter samråd med de demokratiska partierna i riksdagen eller företrädare för dem. Noggrann kontakt bör upprätthållas under förhandlingsarbetets gång och särskilt inför de slutliga uppgörelserna såväl med regeringen som med riksdagspartierna. På detta vis skapas garantier för behörigt inflytande för regering och riksdag. Skulle förhandlingarna möta svårigheter, bör det icke möta hinder att tillkalla förlikningsman. Att staten själv genom något av sina organ direkt eller indirekt utser förlikningsmannen är en omständighet som inte kan anföras som ett argument mot denna utväg. Den frågan kan praktiskt ordnas på sedvanligt sätt, även om staten är förhandlingspart. Skulle slutliga förhandlingarna visa sig omöjliga att föra i land med sedvanliga metoder, bör en arbetsmarknadsnämnd finnas i bakgrunden. Innan man överväger några som helst andra åtgärder av något slag, bör man ha ordnat så, att denna arbetsmarknadsnämnd finns. Bara det förhållandet, att man har en sådan nämnd, verkar dämpande. En arbetsmarknadsnämnd, tror jag för min del, fyller en väsentlig del av sina uppgifter bara genom att existera. Det har erfarenheten från den privata sektorn lärt oss, och ingenting talar för att parterna inom den offentliga sektorn skulle vara mera svårhanterliga. Att tjänstemännen sakna strejkrätt kan inte heller vara en avgörande omständighet, särskilt som det numera kan diskuteras i vilken utsträckning tjänstemännen reellt sett sakna denna strejkrätt.

Herr talman! Jag kan icke finna civilministerns invändningar mot en arbetsmarknadsnämnd för arbetsmarknadens offentliga sektor tillräckligt vägande för att avstå från denna tanke, men jag finner civilministerns passivitet i en

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

brännande aktuell samhällsfråga av utomordentlig räckvidd förvånande och nedslående.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet LINGMAN: Herr talman! Herr Nihlfors efterlyste min uppfattning. Han har tagit del av interpellationssvaret men anser att det inte klart framgår av detsamma vilken uppfattning jag själv har. Herr Hjalmarson däremot polemiserade mot den uppfattning, som jag givit uttryck åt i svaret. Tydligt har det ändå funnits en uppfattning tillkännagiven där.

Jag har försökt forma mitt svar så, att av detsamma skulle framgå att det finns vissa möjligheter på den kommunala sidan och inom vissa områden inom den statliga sektorn, men att man stöter på svårigheter när man kommer över till de statliga tjänstemännen. När jag i det sammanhanget har använt uttrycket »konstitutionella svårigheter», så beror detta inte alls på att jag önskat krypa bakom några formella petitesser. Vad jag närmast har åsyftat är den rent konstitutionella handläggningen av statstjänstemännens lönefrågor, vilka skola föreläggas riksdagen i form av propositioner från Kungl. Maj:t. Och Kungl. Maj:t måste ju ta ställning till frågorna, innan proposition kan framläggas. Hittills har regeringen gjort detta — senast i år — efter förhandlingar med tjänstemännens organisationer, men jag behöver inte på nytt erinra om det mindre goda mottagande dessa förhandlingar fått från vissa ledamöter i riksdagen därför att man ansett att riksdagen bundits av att regeringen förhandlat i förväg. Om man anser att riksdagen då var bunden genom att regeringen hade förhandlat med organisationerna och kommit till en uppgörelse, måste väl samma betänkligheter möta nu särskilt från dem, som vid den tidpunkten klandrade regering-

en, om den säger: »Vi ha visserligen inte förhandlat, men vi ha fått ett förslag från en annan instans, som vi härmed vidarebefordra till riksdagen.»

Man kommer inte ifrån den ordningen att förslagen måste komma från regeringen till riksdagen. Men frågeställningen skulle bli en annan, om det skulle anses lämpligt att helt avkoppla riksdagen från alla dessa lönefrågor, om nu riksdagen inte skulle vara intresserad av att behandla och pröva dem på samma sätt som hittills.

Vad sedan gäller avtalsområdet inom den statliga sektorn, så har jag sagt att det bör finnas möjligheter att där inrätta en motsvarighet till arbetsnämnden. Herr Nihlfors tyckte, att detta uttalande inte räckte, och han efterlyste initiativ från min sida. Men nu är det ju så, att parter på detta avtalsområde äro vederbörande verk, som ha avtalsanställd personal, och personalorganisationerna. Jag är inte övertygad om att det vore lyckligt om man från regeringens sida kommanderade fram en viss form eller en viss åtgärd. Regeringen har inrättat avtalsnämnden närmast som ett förhandlings- eller serviceorgan för verken, men om man vill träffa ett avtal liknande det som existerar på den enskilda marknaden, bör detta vara en frivillig överenskommelse de avtalsslutande parterna emellan.

Jag nämnde, att det har förts vissa resonemang och att det har förekommit vissa kontakter i denna fråga på det kommunala området. Herr Nihlfors undrade vad det var för kontakter. Han har forskat men inte kunnat få klarhet i det. Jag vet inte om jag står TCO närmare än herr Nihlfors gör, men jag har faktiskt genom TCO erhållit kännedom om att resonemang ha förts. Jag vet inte heller om herr Nihlfors har vänt sig till TCO för att få de uppgifter, som han vill att jag skall lämna, men jag tror att TCO skulle kunna lämna de begärda upplysning-

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

arna. Det går bra att vända sig till direktör Valter Åman, för att nu ge närmare adress. Jag har diskuterat med honom och med representanter för de kommunala organen, men det har endast varit fråga om sonderingar. Man har på ömse håll inte varit riktigt på det klara med hur man skall se på denna fråga, men med de kontakter som varit finns det möjligheter för parterna att träffas direkt, om det föreligger intresse av att träffa avtal om en arbetsmarknadsnämnd.

Herr Nihlfors sade vidare att min passivitet förmodligen bottnar i en förlitan på en tvångslagstiftning. Därvidlag tror jag herr Nihlfors polemiserade mot åtgärder som jag inte har givit uttryck åt att man bör tillgripa. Jag vill i stället säga, att man skall undvika tvångsingripanden så långt detta över huvud taget är möjligt. Om parterna äro överens om att inrätta en nämnd av det slag det här är fråga om, och om det finns möjligheter härför, så anser jag det vara den lyckligaste utvägen att göra det. Jag vill på det allra livligaste rekommendera att man gör det. Det har jag inte stuckit under stol med, när jag har talat med de olika parterna.

Vad sedan beträffar 1948 års förhandlingsrättskommitté, så har jag i mitt interpellationssvar hänvisat till att denna kommitté har fått direktiv att syssla med hithörande problem, och jag väntar att den skall framlägga ett förslag, som berör inte bara den kommunala utan även den statliga sektorn. Herr Nihlfors sade, att det gick vissa rykten om kommittén, och han ville att jag skulle skingra dem. Men för att göra det måste jag ju veta vad ryktena handla om, huruvida det är goda eller dåliga rykten och vad de gå ut på. Jag har deltagit i kommitténs arbete ända till tidigt i höstas. Jag såg då att min arbetsbörda i departementet var så stor, att jag inte hade möjlighet att fortsätta arbetet i kommittén, om jag

inte ville riskera att min medverkan där förorsakade ytterligare tidsutdräkt. Det var uteslutande för att jag inte skulle sitta i kommittén och bromsa arbetet, som jag hos socialministern begärde att bli befriad från uppdraget. Det var alltså en handling, avsedd att skynda på arbetet i kommittén i stället för att försena det. Jag hoppas också att denna min åtgärd skall leda till att kommittén kan bli färdig tidigare än som eljest skulle blivit fallet. Under höstmånaderna ha vi — som jag förmodar att alla här känna till — så mycket arbete i departementen med petitabehandling o. d., att det är oerhört svårt för ett statsråd att i någon nämnvärd omfattning kunna ägna sig åt andra uppgifter.

Herr Hjalmarson frågade vad regeringen tänker göra, och han fann att jag var alltför negativ i mitt interpellationssvar. Herr Hjalmarson undrade, om regeringen bara tänkte lita till tvångsingripanden. Jag har redan sagt, att vi inte tänka lita till tvångsåtgärder. De kunna vara nödvändiga i vissa situationer, men man bör försöka skapa andra möjligheter. När vi nu ha en kommitté som arbetar med dessa problem och som i början av nästa år — troligen dock inte i så god tid, att det blir möjligt att förelägga 1952 års riksdag en proposition — lägger fram sina förslag, så är det min förhoppning att man ur dess arbete skall kunna finna något, som kan användas även på det statliga området. I denna kommitté sitta representanter för det allmänna och för personalorganisationerna. Det är människor med erfarenheter från arbetslivets områden, som sikta på att verkligen skapa sådana förhållanden, att man skall kunna föra förhandlingar, men göra det på ett sådant sätt, att man inte äventyrar arbetsfreden.

Jag skall inte här närmare ingå på sjuksköterskekonflikten. Men när man här talar om de skrämmande förhållanden som i samband med den rullades

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

upp, får man väl ändå beakta att det gällde det kommunala området. Där är det, som jag sade, lättare att få till stånd ett organ, som motsvarar arbetsmarknadsnämnden.

Jag fick det intrycket att herr Hjalmarson löste alla hithörande problem mycket lättvindigt. Jag skulle vara glad om man kunde lösa dessa krångliga frågor lika lättvindigt som herr Hjalmarson gjorde i talarstolen. Det skulle inte uppstå så många svårigheter i livet, om man kunde ta allting så generellt. Det visar sig dock i regel, att när man kommer frågorna närmare in på livet bli de mera komplicerade och svårare att komma till rätta med. Jag tror att det påståendet kan bekräftas av de kammarledamöter, som sitta med i förhandlingsrättskommittén.

Jag skall inte här närmare ingå på hur ett statens förhandlingsorgan skall se ut. Jag är emellertid medveten om att det inte är nödvändigt att civilministern eller någon annan ledamot av regeringen sitter och förhandlar personligen i alla frågor. Man kan ha andra former av förhandlingar, det är jag inte främmande för. Men om man skulle tillsätta enbart ett expertorgan för att sköta förhandlingarna, måste detta organ för sina ställningstaganden bli beroende av regeringens synpunkter på frågorna. Ett sådant organ måste ju nämligen vända sig till såväl civilministern som finansministern. Om vi gå den vägen, komma organisationerna — som jag framhöll i debatten i mars månad i år — att säga: »Om regeringen står bakom detta förslag men inte vill träda fram vid förhandlingsbordet, så vilja vi komma till tals med det eller de statsråd, som i verkligheten ange tonen.» Jag tycker det är ett rimligt krav från organisationerna, om de begära att få tala med den eller dem, som försöka ange vilka linjer man skall följa.

Om man nu tänker sig ett expertor-

gan, som förhandlar på regeringens vägnar, och detta organ inte kommer fram till något godtagbart resultat, skall då tvisten hänskjutas till nämnden? Då komma vi till vad herr Hjalmarson tyckte var litet oriktigt att kalla för konstitutionella problem — vi kunna gärna ge dem ett annat namn, om det bara är namnet som är besvärande — nämligen vem som skall genomföra de förslag, som en sådan nämnd kan komma att lägga fram. Det måste ju ändå bli regeringen som skall avgöra, huruvida en uppgörelse som nämnden kommit fram till kan godtagas. Om regeringen då vidarebefordrar förslaget till riksdagen, så måste ju riksdagen också fråga sig, om den kan göra något annat än godtaga förslaget. Riksdagen får då efter förhandlingar ett förslag till överenskommelse, som den antingen skall godkänna eller förkasta.

Jag trodde att herr Hjalmarson var verkligen bekymrad i våras, när han konstaterade att riksdagen var ställd inför fullbordat faktum och praktiskt taget inte hade någonting att säga till om. Men med ett sådant system som det här skisserade skulle man ju råka ut för precis samma svårigheter, kanske bara ännu värre, eftersom ju ansvaret inte kan falla tillbaka på regeringen utan måste läggas på ett annat organ, som inte är ansvarigt gentemot riksdagen på samma sätt som regeringen måste vara.

Herr HJALMARSON (kort genmäle): Herr talman! Jag skulle vara mycket tacksam om statsrådet ville förklara för mig varför riksdagens medinflytande blir mindre, om regeringens förslag passerar en arbetsmarknadsnämnd än om de komma till riksdagen direkt. Det kan väl inte på minsta sätt förändra någonting i riksdagens rent juridiska medinflytande.

Statsrådet ansåg att jag tog mycket

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

lättvindigt på denna fråga. Jag känner mig litet illa berörd av den anklagelsen, eftersom det inte finns många frågor som jag, av skäl som jag inte närmare vill ingå på, har grubblat så mycket över som just denna. Statsrådet, som är gammal erfaren förhandlingsman, måste väl hålla med mig om att man får se saken så: skall man ha inflytande på avtalsförhandlingarna, bör man skaffa sig det innan förhandlingsöverenskommelse är träffad. Det är det viktigaste. Det var därför jag tillät mig skissera en ordning, som skulle göra det möjligt för oss här i riksdagen att få ett visst inflytande på förhandlingarnas gång och få tillfälle att framföra våra synpunkter samt erhålla informationer från dem som sköta förhandlingarna.

Jag vill också erinra om och understryka, att det argument som statsrådet anförde mot en statlig arbetsmarknadsnämnd måhända också kan anföras mot en privat arbetsmarknadsnämnd. Mig veterligt har dock ingen människa kommit på idén att säga, att vi icke skola ha någon arbetsmarknadsnämnd inom den privata delen av arbetsmarknaden, därför att dess förslag kunna antingen godtagas eller förkastas av parterna själva. Det är i den privata sektorn precis samma förhållanden som det skulle bli inom den offentliga, om man där hade en arbetsmarknadsnämnd. Om statsrådets argument inte utgör något skäl mot en arbetsnämnd inom den privata sektorn, så är det heller inte något skäl mot en arbetsmarknadsnämnd inom den offentliga.

Slutligen vill jag också framhålla att det naturligtvis är mycket värdefullt med utredningar. Jag är den förste att hysa den största respekt för den utredning, som civilministern här omnämnde. Men vad är det som gör att man är så angelägen om att få denna fråga löst? Jo, det är naturligtvis att man känner de risker, som kunna föreligga, om man väntar så länge som ett eller annat år

och därmed utsätter sig för faran att ställas inför ett tvångsingripande. Den risken vilja i varje fall inte vi på vårt håll vara med om att ta.

Herr NIHLFORS (kort genmäle): Herr talman! När herr statsrådet Lingman talade om den här debatterade arbetsmarknadsnämnden, fick jag det intrycket, att han uppförstora svårigheterna. Han ville nämligen göra gällande, att den skulle kunna tänkas gripa in titt och tätt. Men det är väl klart, att om man har en sådan nämnd som beredskap, får man tänka sig, att enbart dess existens är av psykologisk effekt. Den gör att parterna i slutskedet kanske lättare kunna komma till tals med hänsyn till att det annars kan bli ett avgörande av nämnden. Därför tycker jag, att de risker för en tungrodd apparat, som statsrådet antydde, inte äro så stora.

Med anledning av att statsrådet gav mig en reprimand för att jag inte hade kontaktat direktör Valter Åman vill jag säga, att när jag här uppträder i riksdagen med en interpellation och begär extra upplysningar av statsrådet på grund av hans antydningar om kontakt, så är det inte för min mera privata del som jag begär förklaring utan för kammarerna och i sista hand för mina väljare.

Slutligen vill jag beträffande förhandlingsrättskommitténs arbete säga, att rykten skall man inte sprida, men jag tycker, att de blevo belysta genom statsrådets upplysning om anledningen till hans avgång från ordförandeskapet.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet LINGMAN: Herr talman! Herr Hjalmarson sade, att det inte hade blivit någon skillnad i våras, om förslaget från regeringen hade passerat ett annat organ. Men i detta fall bleve det omvänt, skulle jag tro, nämligen att ett

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

förslag från ett annat organ skulle passera genom regeringen till riksdagen. Det är det som blir skillnaden. Då blir regeringen mellanhand.

Vad sedan beträffar frågan om riksdagens inflytande i övrigt, som herr Hjalmarson var inne på, och detta att riksdagen under förhandlingarnas gång skulle få möjlighet att hålla närmare kontakt med förhandlingarna, så är detta ingen tanke som är främmande för mig. Jag har, herr talman, givit uttryck åt uppfattningen att man bör pröva sig fram även på den vägen. Den saken tror jag alltså att vi kunna vara överens om. Frågan är bara hur detta skall ordnas rent organisatoriskt, så att inte förhandlingarna bli för tunga och tidsödande. Herr Hjalmarson vet lika bra som jag — vi ha deltagit i förhandlingar båda två — att det är oerhört irriterande om hela apparaten under ett förhandlingskede blir för tung och om det hela därför tar lång tid. Min strävan går därför ut på att finna så smidiga former, att man kan komma fram till resultat så snabbt som möjligt. Frågan hur man från statens sida skall konstruera en sådan organisation vid förhandlingarna anser jag får lösas med sikte på båda dessa önskemål. Även förhandlingsrättskommittén är därvidlag inne på vissa linjer. Jag kan inte här inför kamraren redogöra för alla de förslag som ha övervägts inom förhandlingsrättskommittén i olika sammanhang. Det får anstå till dess kommitténs betänkande kommer.

Sedan är det också en liten skillnad mellan en arbetsmarknadsnämnd för den offentliga sektorn och den privata. I den sistnämnda äro avtal träffade mellan Arbetsgivareföreningen och I.O. Båda äro överorganisationer, huvudorganisationer. Förhandlingar föras emellan deras underorganisationer, och om de inte kunna komma överens är det de båda huvudorganisationernas representanter, som via arbetsmarknadsnäm-

den träda till. Det är en rätt väsentlig skillnad, som där föreligger.

Min replik till herr Nihlfors var inte avsedd som en reprimand för att han inte vänt sig direkt till Valter Åman. Herr Nihlfors sade, att han försökt få reda på hur kontakten hade varit, men jag tror inte att han hade gjort allvarliga försök att få reda på det. Om han hade varit ute i sådana ärenden, hade det legat nära till hands att vända sig till representanter för de organisationer, som ha intressen att bevaka på detta område.

Herr LINDHOLM: Herr talman! Det var inte utan tillfredsställelse som jag lyssnade till såväl herr Hjalmarsons som herr Nihlfors' deklarationer från talarstolen. Jag tänkte då närmast på de diskussioner, som fördes emellan representanter för vårt parti och representanter för deras parti under 1920-talet och början av 1930-talet. Jag vill bara i dag konstatera, att det numera råder samstämmighet emellan oss om att samhället inte skall ingripa med tvångslagstiftning gentemot arbetsmarknadens parter. Eller kan det möjligen vara så, att herrarna vilja ha ett slags lagstiftning för en del av arbetsmarknadens parter och ett annat slags lagstiftning för en annan del av arbetsmarknaden? Jag förutsätter att herrarna i det fallet vilja ha en något så när enhetlig behandling.

När herr Hjalmarson säger, att staten är en part bland parter vid förhandlingarna, så kan jag för min del acceptera det resonemanget, att staten på samma sätt som andra skall sitta och förhandla sig fram till ett resultat, att man alltså skall eftersträva att nå samförstånd med tjänstemän och övriga anställda i lönefrågor. Men jag tror inte att man löser hela frågan fullt så enkelt som herr Hjalmarson tycktes vilja skissera, när han tydligt tänkte sig, att

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

det hela skulle bli resultatet av en konversation mellan ledarna eller företrädarna, som han uttryckte det, för de demokratiska partierna och dem som förde förhandlingarna. Han ville ju ovanpå detta ha ett slags opartisk förlikning och slutligen en arbetsmarknadsnämnd. Är det inte bättre, herr Hjalmarson, att låta den kommitté, som nu penetrerar detta problem, få slutföra sitt arbete och, när den väl har lagt fram resultatet av sina överväganden, taga ställning till hur dessa frågor böra lösas i framtiden? Jag tror heller inte, att man så där obönhörligt kan spika fast en princip i alla situationer, som herr Hjalmarson tycktes vilja i sitt senaste anförande, där han speciellt apostroferade sjuksköterskekonflikten.

Sedan tycker jag för min personliga del, att herr Hjalmarson i sin kritik av civilministern kunde ha besparat både sig själv och kammarens ledamöter parallellen med bilskattelagstiftningen.

Herr HENRIKSSON: Herr talman! Det förefaller mig som om både herr Nihlfors och herr Hjalmarson togo upp en del frågor, som kanske inte ha någon så särskilt stor aktualitet, tillsammans med sådana som ha aktualitet. För det första tog herr Nihlfors upp frågan, om inte statsrådet Lingman i fråga om de kollektivavtalsanställda hos staten skulle vilja taga ett initiativ för att man för den gruppen skulle få till stånd ett huvudavtal. Jag kan nu inte se, att det finns någon anledning för statsrådet att taga ett sådant initiativ. Det förhåller sig nämligen på det sättet, att de grupper, som äro kollektivavtalsanställda hos staten, och även de grupper, som äro kollektivavtalsanställda hos kommunerna, hos landstingen och hos städerna, äro organiserade i Landsorganisationen. De äro på grund därav helt automatiskt införda under det huvudavtal, som gäller emellan

Landsorganisationen och Arbetsgivareföreningen.

Skulle det uppstå en konflikt på det område, som gäller de kollektivavtalsanställda grupperna hos stat och kommun, finns det alltså möjligheter att få frågan om samhällsfarlighet prövad i den arbetsmarknadsnämnd, som redan är i verksamhet, och den har också möjligheter att där liksom på det privata området utöva förhandlingsverksamhet. Det finns alltså ur den synpunkten ingen anledning att kräva några ingrepp eller några nya åtgärder för att få till stånd en säkerhet för arbetsfreden på det område, som gäller de kollektivavtalsanställda. Det hör ju sedan till saken, att man under den tid, som har förflutit sedan huvudavtalet mellan LO och SAF kom till, inte haft anledning att peka ut någon konflikt på det statliga området som samhällsfarlig. De tillbud, som funnits, ha ju inte varit av den arten.

När man sedan går över till nästa område, som blir de kommunala tjänstemännen, så gälla för en del av detta samma förhållanden som jag nyss redogjort för, nämligen i den mån de kommunala tjänstemännen äro organiserade inom Landsorganisationen. Man är inom Kommunalarbetarförbundet helt på det klara med att det förhåller sig på det sättet. Där löper man alltså inte heller någon risk för att det skall bli samhällsfarliga konflikter, utan man får möjligheter att i arbetsmarknadsnämnden taga upp konflikt till prövning.

Så ha vi det andra området, där tjänstemännen inte äro anslutna till LO, och det är väl ingen som förnekar att det kan inge allvarliga bekymmer, att man inte har möjligheter att nu få till stånd en vidare prövning än den som följer genom att parterna överlägga och försöka komma överens. Ofta kunna de ju inte nå fram till några överenskomelser, och i vissa fall går det så långt att man får sådana här besvärliga situa-

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

tioner, som vi haft under sommaren och hösten. Men där tycker jag statsrådet Lingmans besked är så klart som det kan vara. Han säger, att här ha parterna, alltså de olika organisationerna inom TCO och SACO å ena sidan och kommunalförbunden å andra sidan, möjligheter att ta upp en överläggning, om man från deras sida anser det önskvärt att få till stånd en arbetsmarknadsnämnd. Jag kan inte förstå, att om man hävdar den meningen, att det bör råda frihet, det då skulle kunna sägas till ett statsråd, att han skall dirigera parterna till att träffa en överenskommelse.

Om det blir en arbetsmarknadsnämnd på detta kommunala område och den över huvud taget skall ha en uppgift att fylla, så måste man ju förutsätta, att den har kommit till därför att parterna ha funnit det i högsta grad önskvärt att få den för att undvika ingripanden från den lagstiftande församlingen, på samma sätt som arbetsgivare och arbetstagare på andra områden kommit underfund med att det var lika bra att försöka komma fram till en frivillig överenskommelse för att därigenom förhindra lagstiftning. Det måste alltså vara organisationernas sak att klara upp frågan, och de kontakter som ha tagits kanske leda fram till det.

Så ha vi det tredje området, nämligen statstjänstemännen. Där har statsrådet Lingman anmält betänkligheter mot att föra in ett sådant här system. Det sammanhänger med de anställningsformer, som man nu tillämpar för statens tjänstemän med fullmaktstjänster och konstitutorialanställning, och därmed också med frågans prövning i vid utsträckning. Jag skall för dagen inte angiva någon ställning till denna fråga på annat sätt än att jag vill ifrågasätta om det nu föreligger ett bestämt behov av en arbetsmarknadsnämnd för dessa statstjänstemän. För att det skulle föreligga ett sådant bestämt behov, skulle man väl få lov att hänvisa till att det

här funnits allvarliga konflikttillbud för statens tjänstemän eller att det inom en mycket nära framtid skulle behöva räknas med att sådana allvarliga tillbud skulle uppstå, och vi veta ju att det inte varit några arbetsnedläggelser för statens tjänstemän. Det har inte varit några allvarliga tillbud till konflikt på det området, och då kan man fråga sig om det är så nödvändigt att just för dagen aktualisera ett problem, som inte finns för närvarande.

Annorlunda kan det ju ställa sig, om 1948 års förhandlingsrättsutredning kommer att föreslå en ändring i de anställningsformer, som för närvarande gälla för statens tjänstemän. Denna utredning kan ju komma att föreslå, att också på detta område, på samma sätt som sker inom arbetsmarknaden i övrigt, skall tillämpas kollektivavtal och vad det kan föra med sig, såsom införande av en rätt också för statstjänstemännen att använda vissa stridsåtgärder när det gäller att tillvarata de statsanställdas löneintressen. Men i den situationen äro vi inte nu. Jag föreställer mig att det här inte är möjligt att få en överblick i den frågan förrän 1948 års förhandlingsrättsutredning blir klar med sitt arbete.

Jag vill sluta med att säga till herr Nihlfors att jag inte tror, att det finns någon anledning att rikta anmärkning mot den förre ordföranden i 1948 års förhandlingsrättsutredning för att han skulle på något sätt ha slösat med tiden, att han skulle ha försummat att föra fram denna utredning till ett så snabbt avgörande som möjligt. Jag har många erinringar att göra emot utredningar, som förekomma för närvarande på det statliga området när det gäller behandling av lönefrågor och dylikt, men beträffande denna utredning skola vi vara på det klara med att det gäller ett omfattande lagstiftningskomplex, som utredningsmännen fått lov att tränga in i. De försöka lösa frågor, som man

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

i tidigare sammanhang, både från en rad statliga myndigheter och från riksdagens sida, ansett icke vara möjliga att lösa, såsom att giva de statsanställda en friare förhandlingsrätt än de nu ha. Och det är klart att det tar sin tid att göra detta, särskilt som det är delade meningar om hur frågorna skola kunna lösas. Nu är det ju emellertid på det sättet, att även om resultaten av 1948 års förhandlingsrättsutredning inte kunna genomföras under nästa år, så har ändå en del av det som har diskuterats där kunnat tagas ut så att säga i förskott. Man har kunnat använda friare former än man har gjort tidigare. Det har tagit sig uttryck i att man numera förhandlar varje år om lönerna för de statsanställda tjänstemännen. Detta är ett klart framsteg, och det är ju möjligt att man kan gå vidare på den vägen. Då kan det bli bättre än det är nu, även om icke resultaten av förhandlingsrättsutredningens arbete kunna genomföras i praktiken i full utsträckning.

Herr HJALMARSON: Jag vill, herr talman, bara säga några ord till herr Lindholm. Det är alldeles riktigt, herr Lindholm, att under 1920- och 1930-talen voro vi på vårt håll mycket intresserade av de frågor som röra förhållandet mellan arbetsmarknadens parter. Vi hälsade också med största tillfredsställelse det första s. k. saltsjöbadsavtalet, och vi dröjde inte länge med att här i riksdagen motionsledes framföra tankegångar som voro direkt inspirerade av detta avtal. I en motion mot slutet av 1930-talet — årtalet minns jag inte för ögonblicket — föreslogo vi sålunda, att man skulle förutsättningslöst undersöka möjligheterna och lämpligheten av att få till stånd en överenskommelse om en särskild förhandlingsordning inom den offentliga sektorn av kollektivavtals natur.

Jag kan endast med beklagande här

konstatera, att alla dessa framstötter, som vi vid olika tillfällen gjorde för att försöka finna lämpliga vägar att lösa detta problem, mötte mycket ringa gen- svar hos det parti, som herr Lindholm själv företräder.

Om herr Lindholm i dag är glad över att vi nu befinna oss på samma linje, delar jag alltså självfallet denna glädje. Jag vill emellertid säga till herr Lindholm, att om glädjen skall vara fullständig, får det inte bara finnas en allmän principiell enighet, utan det måste också råda enighet om att man skall föra en sådan politik på här ifrågasvarande område, att man i praktiken kan undvika tvångsingripanden av det slag, som den regering, vilken uppbars av herr Lindholms parti, föreslog i samband med sjuksköterskekonflikten.

Slutligen, herr talman, skulle jag vilja göra en liten erinran i anledning av vad herr Henriksson här sagt. Herr Henriksson påminde om — vilket jag också gjort i min interpellation till statsrådet — att den arbetsmarknadsnämnd, som nu finns för samarbetet mellan LO och Arbetsgivareföreningen, är så konstruerad att den kan anlitas även av parterna inom den offentliga sektorn av arbetsmarknaden. Statsrådet Lingman har emellertid redan i sitt interpellations svar förklarat varför inte denna anordning är tillfredsställande. Statsrådet säger nämligen följande: »Det är emellertid, såsom också herr Hjalmarson antytt i sin interpellation, givet, att arbetsmarknadsnämnden som förhandlingsorgan där» — alltså inom den offentliga sektorn — »inte får samma betydelse som på den enskilda arbetsmarknaden, eftersom varken det allmänna eller flertalet tjänstemannaorganisationer är representerat i nämnden.»

Herr HENRIKSSON (kort genmäle): Herr talman! Jag vill endast konstatera att vad herr Hjalmarson här senast an-

Svar på interpellation ang. inrättande av en arbetsmarknadsnämnd vid konflikter på den offentliga arbetsmarknaden.

fört gällde ju de offentliga tjänstemännen och icke de arbetare som finnas anställda hos staten. De sistnämnda äro ju genom sin anslutning till LO formellt och ännu mera moraliskt bundna av de överenskommelser, som huvudorganisationerna ha träffat och som de ha förklarat sig beredda att vidhålla för det fall en samhällsfarlig konflikt skulle uppkomma.

Vad de offentliga tjänstemännen beträffar har jag inte vid något tillfälle gjort gällande, att de skulle känna sig bundna av de överenskommelser, som träffats mellan huvudorganisationerna, eftersom de offentliga tjänstemännen — med undantag av dem som äro medlemmar av LO — tillhöra TCO, Statstjänstemännens riksförbund och SACO. Det är då också rätt naturligt, att de inte vilja ha sina frågor behandlade av en nämnd, över vars sammansättning de inte ha möjlighet att öva något inflytande.

Herr LINDHOLM (kort genmäle): Herr talman! Herr Hjalmarson gjorde sig nog här skyldig till en liten missuppfattning. Vad jag ville framhäva var, att det finns en principiell skillnad i uppträdandet på borgerligt håll nu och tidigare vad gäller handläggandet av lönespörsmål över huvud taget för arbetarna. Det var i detta avseende som jag med tillfredsställelse hälsade den utveckling som ägt rum inom såväl högern som folkpartiet.

Vad beträffar frågan om en sådan överenskommelse inom den offentliga sektorn, som det här talats om, så äro vi socialdemokrater också beredda att arbeta för en dylik överenskommelse, förutsatt att den vilar på saklig grund. Skulle man däremot komma i ett förhållingsläge, där det inte finns något sådant sakligt underlag, måste vi naturligtvis också diskutera andra former, som kunna visa sig erforderliga för att tillvarata gasa samhällets intressen.

Herr NIHLFORS: Herr talman! Herr Lindholm har här två gånger betygat sin glädje över att utvecklingen inom högern och folkpartiet gått i riktning mot ett accepterande av ingripanden på arbetsmarknaden av det slag som regeringen i september var beredd att göra. Jag kan för min del inte, om jag ser tillbaka i tiden, dela denna glädje, ty socialdemokratien har ju tidigare varit bestämd motståndare till en sådan lagstiftning som man i september var beredd att föreslå.

Herr Henriksson ansåg att det var onödigt att jag ställde den fråga till statsrådet, som jag gjorde i mitt tack för interpellationssvaret, då de hos staten kollektivavtalsanställda genom sin anslutning till LO redan äro representerade i den arbetsmarknadsnämnd, som genom saltsjöbadsavtalet har upprättats av LO och Arbetsgivareföreningen. Herr Henriksson glömde emellertid, såvitt jag förstod, aldeles bort att staten och kommunerna ju inte äro representerade i denna nämnd. Det är alltså väl nödvändigt att det för de kollektivavtalsanställda på det statliga området tillskapas en motsvarande nämnd, där staten och kommunerna sitta som arbetsgivarrepresentanter.

Jag har inte för min del tänkt mig, att statsrådet Lingman skulle anmodas att dirigera tillkomsten av något slags arbetsmarknadsnämnd på det offentliga området. Men man får väl utgå ifrån att när det är fråga om konflikt-hot på den offentliga arbetsmarknadens område, så böra statsmakternas representanter vara intresserade av att det inte uppstår situationer av samma slag som, låt mig säga, den senast aktuella. Det innebär samtidigt att man har ett visst ansvar för utvecklingen, och det kan ta sig uttryck i mer eller mindre intresse och aktivitet för att ordna det hela. Men det betyder inte att det behöver vara fråga om någon dirigering.

Slutligen vill jag säga att enligt mitt

Svar på interpellation ang. frånskild makes pensionsrätt.

förmenande innebär inte det förhållandet, att på det statliga området inrättas en arbetsmarknadsnämnd, att man skapar problem som inte tidigare funnits. Min uppfattning är, att man bör skaffa sig en beredskap på detta område för att man i tid skall kunna taga upp till diskussion de frågor, som möta, och för att alltså några problem inte skola uppstå.

Jag är emellertid medveten om att denna sak hänger intimt samman med de problem, som förhandlingsrättssakkunniga nu hålla på att slutgiltigt taga ställning till, och jag finner det därför inte orimligt att diskussionen får fortsättas när dessa sakkunniga ha avlämnat sitt betänkande. Men det är olyckligt att det har blivit ett ytterligare dröjsmål.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet LINGMAN: Herr talman! För att inte herr Nihlfors senaste anförande skall ge det intrycket, att jag har förhållit mig alldeles passiv i den situation, som herr Nihlfors åsyftade, vill jag ytterligare erinra om vad jag tidigare sagt, nämligen att jag då hade kontakt med vederbörande parter på det kommunala området, och mera kan man inte göra. Man kan, såsom jag också har gjort, försöka få parterna intresserade av att träffa varandra och resonera, och det kan väl inte då talas om fullständig passivitet från min sida. Men man kan inte ge sig till att kommendera dem och säga: Så och så skola ni absolut göra. Annars sker det ett ingripande av regeringen — utan det önskvärda resultatet måste bli en frukt av ett frivilligt handlande från parternas sida.

Herr LINDHOLM: Herr talman! Jag vill till herr Nihlfors säga, att vi på socialdemokratiskt håll inte ha ändrat uppfattning när det gäller lönerörelserna i samhället, utan vi ha därvidlag fortfarande precis samma uppfattning som vi tidigare i praktisk gärning till-

lämpat. Om herr Nihlfors studerar den period i fackföreningsrörelsens historia, då det förekom åtskilliga konflikter, skall herr Nihlfors finna, att man vid dessa tillfällen hade undantagit från konflikterna sådana uppgifter som voro av väsentlig betydelse för ett företags fortsatta liv, såsom arbeten som hade samband med skyddsarbetet i ett företag, vårdnaden av djur och andra likartade uppgifter.

Ur den synpunkten kan alltså inte herr Nihlfors, även om han vränger till det hela aldrig så mycket, få fram något förändrat principiellt ställningstagande på vår sida.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8.

Svar på interpellation ang. frånskild makes pensionsrätt.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet LINGMAN, som anförde: Herr talman! Med kammarens tillstånd har fru Nordgren frågat mig:

1) om en allmän översyn pågår på pensionsväsendets område och, om så är fallet, om också frågan om ändring av gällande bestämmelser om frånskild makes pensionsrätt kommer att i samband därmed bli föremål för utredning och om förslag i ämnet är att förvänta inom den närmaste tiden, samt

2) om så inte är fallet, om jag kommer att vidta åtgärder för att en särskild utredning av denna fråga snarast kommer till stånd.

Med anledning härav får jag meddela, att 1951 års pensionsutredning, som har tillkallats med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 februari i år, enligt sina direktiv har att till behandling upptaga — förutom andra spörsmål — också frågan om de förutsättningar, under vilka pensionsrätt skall föreligga

Interpellation ang. en redogörelse för möjligheterna för vår konsulära representation i norra Polen att tillvarataga de svenska sjömännens intressen, m. m.

för frånskild make, och om grunderna för familjepensions fördelning mellan frånskild make och annan familjepensionsberättigad.

På grund av det samband som råder mellan de olika frågor, som tillhöra utredningsuppdraget, har det ansetts vanskligt att i förväg meddela bestämda direktiv om fullgörande av pensionsutredningens arbete etappvis. I direktiven för utredningen har emellertid framhållits, att det — med hänsyn till omfattningen av det utredningen lämnade uppdraget — bör övervägas, i vilken mån uppdraget kan fullgöras genom att förslag i olika ämnen successivt avlämnas. Huruvida den i interpellationen berörda frågan kan ges förtursrätt och när eventuella delförslag kunna komma att framläggas, är det ännu för tidigt att yttra sig om.

Härpå yttrade

Fru **NORDGREN**: Herr talman! Jag ber att till herr statsrådet få framföra mitt tack för det snabba och i viss mån positiva svar som jag här fått.

Av svaret framgår att frågan om frånskild makes pensionsrätt kommer att tagas under övervägande av 1951 års pensionsutredning i samband med den pågående översynen av pensionsfrågor. Det hade givetvis varit mera tillfredsställande, om man redan nu kunnat få någon antydning om huruvida det inom en närmare tid kunnat förväntas ett förslag i frågan, detta särskilt som denna ju alltmera aktualiseras genom det ständigt stigande antalet skilsmässor och har ett ganska stort intresse för kvinnor ur olika samhällsgrupper. Då emellertid utredningen har tillsatts så sent som i början av detta år, är det givet att något sådant besked inte nu kunnat lämnas.

Jag skall därför nöja mig med att uttala den förhoppningen att förslaget beträffande den del av frågekomplexet, det

här gäller, inte förhalas alltför mycket, utan framlägges så snart som möjligt, liksom att man vid ärendets behandling kommer att beakta de synpunkter, som ha framförts i den motion som åberopats i interpellationen.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 9.

Interpellation ang. en redogörelse för möjligheterna för vår konsulära representation i norra Polen att tillvarataga de svenska sjömännens intressen, m. m.

Ordet lämnades på begäran till

Herr **BRACONIER**, som anförde: Herr talman! Under oktober månad ha tre svenska sjömän häktats i Gdynias och Gdansk hamnar i Polen, enligt påstående för diverse valutaförseelser, i ett fall för påstådd människosmuggling.

Vid upprepade tillfällen har från sjöfolks- och sjöfartsorganisationernas sida understrukits, att osäkerhetsförhållandet för svenska sjömän i de polska hamnarna icke bör få fortsätta, då den svenska sjöfarten i så fall kommer att lida avbräck genom att personalen vägrar mönstra på de båtar, som anlöpa polska hamnar.

Det är sedan länge känt, att svenske konsulns arbetsförhållanden i Gdynia-Gdansk äro synnerligen ogynnsamma och betungande. Den svenska allmänheten har ibland fått intrycket att de polska myndigheterna icke visa det tillmötesgående och den välvilja mot den svenske konsulin i hans tjänstutövning, som skulle vara påkallade i umgänget mellan Polen och Sverige, två länder med urgamla och vänskapliga förbindelser. Det skulle enligt min mening vara av värde att en redogörelse lämnades om de arbetsformer, under vilka den svenska representationen i de polska hamnarna arbetar, och om de möjligheter svenska utrikesdepartementet har

Interpellation ang. byggnadsprogrammet för folkskolebyggnader.

att underlätta och stärka dess auktoritet i fall av den nu aktuella arten.

Med anledning av vad jag här framfört anhåller jag om kammarens tillstånd att till hans excellens ministern för utrikes ärendena få framställa följande fråga:

Vill Ers excellens inför kammaren lämna en redogörelse för de möjligheter vår nuvarande konsulära representation i norra Polen har att på ett aktivt sätt övervaka och tillvarataga de svenska sjömännens intressen och att vid behov hos de ifrågakommande polska myndigheterna utverka klara besked om och lättnader för de svenskar som omhändertagits av polska myndigheter?

Denna anhållan bordlades.

§ 10.

Interpellation ang. byggnadsprogrammet för folkskolebyggnader.

Herr PERSSON i Svensköpp erhöi på begäran ordet och yttrade: Herr talman! I bilaga 10 till årets statsverksproposition lämnas en redogörelse för planerade byggnadsföretag avseende skolbyggnader för folkskoleväsendet. Av skolöverstyrelsen till Kungl. Maj:t överlämnade men icke avgjorda statsbidragsärenden för folkskolebyggnader omfattade vid den tidpunkten företag för en beräknad sammanlagd kostnad av 85 miljoner kronor. Till överstyrelsen hade inkommit då icke färdigbehandlade byggnadsärenden för en preliminärt uppskattad kostnad av 90 miljoner kronor. De byggnadsföretag, som enligt av folkskoleinspektörerna lämnade uppgifter beräknades inkomma till länsstyrelserna före den 1 januari 1951, uppskattades dra en total kostnad av 100 miljoner kronor. Sammanlagda kostnaderna för skolbyggnadsföretag, till vilka statsbidrag ännu icke beviljats men beträffande vilka utredningsarbetet dock fortskridit så långt, att lokalbehovet varit eller då var föremål för överstyrelsens

prövning, beräknades i statsverkspropositionen till närmare 650 miljoner kronor.

Skolöverstyrelsen hade för innevarande budgetår föreslagit en höjning av anslaget till folkskolebyggnader med 26 miljoner upp till 60 miljoner kronor och framhållit, att en tillståndsgivning för skolbyggnadsverksamhet under kalenderåret 1951 motsvarande ett belopp av 180 miljoner kronor kunde anses som ett minimum. Riksdagen biföll emellertid Kungl. Maj:ts förslag att till dessa byggnadsarbeten anvisa ett belopp av 34 miljoner kronor. Statsutskottet understök dock i sitt utlåtande den allvarliga situationen beträffande folkskolans lokalförhållanden.

Statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet har i offentliga uttalanden tillkännagivit sitt stora intresse för ett planenligt genomförande av den stora skolreform, varom statsmakterna beslutat. Detta är att hälsa med tillfredsställelse. Det förefaller emellertid vara ännu angelägnare att man ägnar all uppmärksamhet åt de brister, som folkskoleväsendet lider av i dagens situation, då vi endast nödortfött kunna tillgodose behoven för de skolformer och den skolplikt, som vi nu ha. I detta hänseende är det för folkskole-distrikten och folkskolestyrelserna en angelägenhet av första ordningen att i raskare takt än som de senaste åren skett kunna tillgodose lokalbehoven. Om de möjligheter, som den ändrade kommunala indelningen skapat för folkskoleundervisningens befrämjande, icke skola tillspillo givas, måste ett omfattande byggnadsprogram under de närmaste åren komma till utförande.

Jag anhåller därför om andra kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet få framställa följande frågor:

1. Vill herr statsrådet lämna riksdagen en redogörelse för omfattningen av det byggnadsprogram avseende folkskolebyggnader, som föreligger i form

Interpellation ang. byggnadsprogrammet för folkskolebyggnader.

av statsbidragsansökningar eller som på grund av pågående utredningsarbete nu kan överblickas, samt

2. vill herr statsrådet lämna sin medverkan till att lokalbehovet för folkskoleväsendet framdeles tillgodoses i raskare takt än som under de senaste åren skett?

Denna anhållan bordlades.

§ 11.

Justerades protokollsutdrag.

Kammararens ledamöter åtskildes här efter kl. 5.36 em.

In fidem
Gunnar Britth.