

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1927.

Andra kammaren.

Nr 25.

Tisdagen den 26 april.

Kl. 3.30 e. m.

Förhandlingarna leddes vid detta sammanträde av herr förste vice talmannen.

§ 1.

Herr statsrådet *Pettersson* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 246, angående förslag till avtal mellan staten och Malmö stad rörande stadens övertagande av hela sin sinnessjukvård.

Denna proposition bordlades.

§ 2.

Föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden nr 70 och 71 samt bevillningsutskottets betänkanden nr 39 och 40.

§ 3.

Herr förste vice talmannen meddelade, att herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet tillkännagivit, att han vid morgondagens sammanträde ämnade besvara

dels herr *Weijnes* interpellation angående av *Hyssna församling* hos Kungl. Maj:t gjord ansökning att få anordna fortsättningsskola med endast en årskurs och

dels fru *Thürings* interpellation angående införande vid rikets undervisnings- och uppfostringsanstalter av undervisning i ämnet sexualhygien.

§ 4.

Till bordläggning anmäldes konstitutionsutskottets utlåtanden:

nr 17, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 26 november 1920 om val till riksdagen, dels ock i ämnet väckta motioner; och

nr 18, i anledning av väckt motion angående viss utsträckning av rätten att vid allmänna val rösta utan personlig inställelse.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 3.37 e. m.

In fidem
Per Cronwall.

Onsdagen den 27 april.

Kl. 11 f. m.

Förhandlingarna leddes vid detta sammanträde av herr förste vice talmannen.

§ 1.

Justerades protokollet för den 21 innevarande april.

§ 2.

*Svar å
interpellation.*

Ordet lämnades på begäran till chefen för ecklesiastikdepartementet, herr statsrådet **Almkvist**, som anförde: Herr talman! Med denna kammars tillstånd har herr J. J. E. Weijne till mig framställt följande spörsmål:

1. Var det hänsyn till riksdagens ställning till den ettåriga fortsättningsskolan, som föranledde, att Hyssna församlings ansökning den 10 maj 1926 att få anordna fortsättningsskola med endast en årskurs icke blev bifallen?

2. Har herr statsrådet, om så är förhållandet, för avsikt att begära riksdagens medverkan för jämkning av bestämmelserna på hithörande område?

I sin motivering till dessa frågor har interpellanten omförmäلت det av Kungl. Maj:t den 6 augusti 1926 meddelade beslut, varigenom nämnda ansökning av Hyssna församling, inom vilken folkskolan är anordnad med åtta obligatoriska skolår samt varannandagsläsning, lämnades utan bifall. Ifrågavarande beslut meddelades av tillförordnad regering, i vilken jag icke var medlem. Jag skall dock icke fördenskull undandraga mig att lämna interpellanten svar.

I den ämbetsskrivelse, varigenom Kungl. Maj:ts berörda beslut meddelades, återgavs det av interpellanten citerade uttalandet av skolöverstyrelsen, däri ämbetsverket anförde, att den vid Hyssna församlings skolor införda anordningen med åtta obligatoriska årsklasser vid halvtidsläsande skolor torde vara enastående i vårt land. Överstyrelsen ansåge att, särskilt beträffande Hyssna skola, där varje lärare samtidigt undervisade blott en årsklass, goda skäl talade för ett medgivande att begränsa lärjungarnas fortsättningsskolplikt till en årskurs. Med hänsyn till riksdagens beslut 1925, att fortsättningsskola med allenast en årskurs finge anordnas blott i skoldistrikt, som vid folkskola, tillhörande någon av folkskolans huvudformer, eller vid mindre folkskola av D 1-form anordnat obligatorisk sjunde årsklass, funne sig överstyrelsen likväl icke kunna tillstyrka bifall till församlingens ansökning.

Enligt stadgad kutym vid avfattning av dylika expeditioner innebär Kungl. Maj:ts ovanberörda beslut, att det varit, såsom interpellanten uttrycker sig, »hänsyn till riksdagens ställning till den ettåriga fortsättningsskolan», som föranlett avslaget. Då riksdagen fastställt grunderna för fortsättningsskolans organisation har man alltid ansett, att varje ändring i dessa grunder erfordrar riksdagens samtycke. Och en sådan ändring skulle ett bifall till Hyssna församlings ansökning inneburi. Även om skäl ansetts föreligga för att tillmötesgå den av Hyssna församling gjorda framställningen, kunde det rimligtvis icke komma i fråga att göra detta enda fall till föremål för en proposition till riksdagen, enär frågan uppenbarligen måste bedömas i ett större sammanhang.

Övergår jag härefter till interpellantens andra fråga, om ändringar eller jämkningar i bestämmelserna rörande fortsättningsskolans organisation, vill jag till en början erinra, att spörsmålet om ändrade bestämmelser rörande fortsättningsskolan sedan någon tid varit föremål för skolöverstyrelsens prövning. Resultatet av överstyrelsens överväganden föreligger i en den 3 februari 1927 till Kungl. Maj:t inkommen framställning, innefattande en rad av förslag om ändring av hithörande föreskrifter. Däri framhålles bland annat, att vissa skoldistrikt, inom vilka folkskolorna anordnas med halvtidsläsning, sökt förbättra sitt skolväsen genom att införa ett sjunde skolår, och att denna anordning, som i någon mån motväger olägenheterna av halvtidsläsningen, bör underlättas. För att icke den tvååriga fortsättningsskolan skall motverka genomförandet av en på detta sätt förbättrad organisation av halvtidsläsande folkskolor föreslår överstyrelsen, att i dylika fall rätt bör beredas skoldistriktet att anordna fortsättningsskolan med allenast en årskurs, omfattande minst 360 timmar. Givetvis gäller, ur överstyrelsens här angivna synpunkt, vad sålunda sagts i än högre grad skoldistrikt, där den halvtidsläsande folkskolan är *åttaårig*, såsom i Hyssna församling.

Svar å
interpellation.
(Forts.)

Överstyrelsens ifrågavarande förslag berör emellertid även åtskilliga andra spörsmål av principiell innebörd med avseende å fortsättningsskolan och kräver noggrann och ingående prövning. Till vilket resultat denna prövning kan komma att leda är för närvarande omöjligt att säga. Säkert är emellertid, att den fråga, som interpellanten avser, därvid även kommer under bedömande.

Härefter yttrade

Herr Weijne: Herr talman! Jag ber att till statsrådet och chefen för ekklesiastikdepartementet få frambära ett tack för det svar, som han har lämnat.

Det kan synas förmätet att begära, att riksdagen skall syssla med fortsättningsskolan i ett enda skoldistrikt, där den är säreget organiserad. När jag här emellertid har framställt denna interpellation, har det skett därför, att jag tror, att förhållandena i Hyssna få sin betydelse i den meningen, att de bli grundläggande eller i varje fall i viss mån grundläggande för opinionsbildningen på fortsättningsskolans område. Vi ha ju under de senaste åren fått uppleva, att Stöde har blivit ett riksbekant namn, och vi ha fått läsa många och långa spalter i tidningarna om skolmästaren i Falsterbo, som ej kan bemästra sina elever rent disciplinärt. Det är ej utan att man erinrar sig det bevingade ordet, att »var plåga har sitt skri för sig, blott hälsan tiger still». Och när det gäller opinionsbildningen, så är det ej de många tusentals skolorna, där det går lugnt och stilla till, som bli de avgörande, utan kanske mera de särregna fallen, som låta tala om sig i tidningarna. Om man från dessa utgångspunkter ser fallet Hyssna, kan man vara övertygad om, att när en församling, som har åttaårig obligatorisk skolgång i folkskolan och begär att få anordna fortsättningsskola med bara en årskurs, får den framställningen avslagen, så kommer det att få sin betydelse för uppfattningen om fortsättningsskolan icke bara i Hyssna utan också på andra områden. Med den benägenhet man har att generalisera kommer man att taga detta till utgångspunkt för betraktelser om en betungande fortsättningsskolplikt, låt vara att betraktelserna komma att i viss mån bli falska.

Ser jag på det svar, som statsrådet här lämnat, kan jag säga, att det kan betraktas ur två synpunkter. Jag kan se regeringens ställning dels formellt och dels reellt. Jag vill redan från början säga, att när det gäller de *formella* mysterierna, känner jag mig i viss mån på gungande mark. Jag skall därför ej uttrycka någon bestämd uppfattning där, men det förefaller mig, som

Svar å
interpellation.
(Forts.)

om riksdagen icke tagit den ställning till fortsättningsskolans organisation, att ett bifall till framställningen bort vara omöjligt. Riksdagen har aldrig sysslat med åttaårig obligatorisk folkskola av den enkla anledningen, att man ej trodde, att någon dylik obligatorisk folkskola fanns. Riksdagen har helt enkelt sysslat med den sjuåriga, och när det beträffar den sjuåriga, gick man med på ettårig fortsättningsskola i heltidsläsande skolor men ej i halvtidsläsande. Däremot är det kanhända sant, som det heter i interpellationssvaret, att varje ändring i grunderna är omöjlig annat än med riksdagens medgivande, därför att riksdagen varit med och fastställt grunderna. Men då står man inför frågan: är det fråga om ändring av grunderna eller fråga om en lucka i beslutet? Detta är för mig en fråga, där jag ej skall säga något bestämt.

I varje fall har jag så mycket bestämdare uppfattning, när det gäller frågans *reella* sida. Och där är jag övertygad om, att det i denna kammare icke skall finnas så många medlemmar, att de ens kunna räknas i tvåsiffrigt tal, som skulle vilja vara med på, att man i detta speciella fall krävde en tvåårig fortsättningsskolplikt. Hur blir det här? Jo det blir uppenbart så, att om detta beslut vidhålles och ingen ändring åstadkommes, återgår församlingen till kortare folkskola. Ingen makt kan hindra, att man går ner till sju år. Man kan också gå ner till sex år, om man icke mot det kan ställa något krav på heltidsläsning. Men med den kännedom jag har om de lokala förhållandena och skolvägarna, tror jag ej, att ett sådant krav kan ställas. Det kan hända, att beslutet kan betyda, att man får en kortare folkskola. Nu får man visserligen 180 timmar i fortsättningsskolan i en andra årskurs men tar samtidigt bort 500 timmar i den egentliga folkskolan. Det blir då en skolförsämring på grund av det beslut, som regeringen fattat.

Nu ställde emellertid statsrådet i utsikt, att i samband med en allmän prövning av fortsättningsskolplikten i sjuåriga halvtidsläsande skolor skall också detta fall upptagas till prövning. Jag ber att få uttrycka den förhoppningen, att man då icke bara kommer att jämställa detta säregna fall med de sjuåriga folkskolorna och gå med på 360 timmar utan jämställa det med de sjuåriga heltidsläsande folkskolorna och gå ner till 180 timmar.

För övrigt föreligger vid denna riksdag en motion — som är underskriven av icke mindre än 40 ledamöter av denna kammare — där man helt vill taga bort fortsättningsskolplikten vid ett sjunde obligatoriskt läsår vid heltidsläsning. Om den motionen blir bifallen, kommer den uppenbarligen att föranleda, att man får taga upp fortsättningsskolplikten och fortsättningsskolans förhållanden till mera omfattande prövning, än statsrådet tänkt sig.

Jag vill med skärpa understryka, att det är av behovet påkallat, att man gör så, icke minst med tanke på de ungas arbetslöshet. Den ger väl de unga tid att gå i skolan. Men i det individuella fallet ställer fortsättningsskolplikten dem i ogynnsammare förhållanden i jämförelse med kamraterna. Icke minst dessa förhållanden göra, att man bör anpassa fortsättningsskolorna bättre till det levande livets krav och hellre kräva en sammanhängande längre skoltid med senare full frihet till förvärvsarbete än en skoltid, som blir sönderplottad och gör, att en stor del av de ungas tid fylles ut av en i hög grad olycklig sysselslöshet.

Jag ber, herr förste vice talman, att samtidigt som jag tackar för svaret få uttrycka den förhoppningen, att vid den revision av fortsättningsskolplikten, som kommer att företagas, Hyssna församlings ansökan måtte bifallas eller att en sådan ändring vidtages, att den blir reellt bifallen, samt att man för övrigt tager största möjliga hänsyn till förhållandena, sådana de i det levande livet äro, och att organisationen av fortsättningsskolan sker med så stor hänsyn därtill, som det är möjligt.

§ 3.

Chefen för ecklesiastikdepartementet herr statsrådet **Almkvist**, som nu ånyo erhöll ordet, anförde: Herr talman! Med andra kammarens medgivande har fru Thüning till mig framställt följande spörsmål:

*Svar å
interpellation.
(Forts.)*

»Har herr statsrådet för avsikt att i anslutning till den sakkunnigutredning angående undervisning i ämnet sexualhygien vid rikets undervisnings- och uppfostringsanstalter, som av skolöverstyrelsen m. fl. förordats, vidtaga de åtgärder, som erfordras för en dylik undervisnings genomförande?»

Innan jag närmare ingår på det i interpellationen framställda spörsmålet, anhåller jag att till en början få lämna några upplysningar rörande ärendets förhistoria.

Genom beslut den 25 oktober 1918 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för dåvarande civildepartementet att tillkalla högst fem personer att, i egenskap av sakkunniga, verkställa utredning angående de åtgärder, som erfordras för att bland allmänheten sprida kunskap om könssjukdomarnas natur och smittfarlighet, om medel, som stå till buds för att hindra smittas överförande, samt om skyldighet för en var, som angripits av sådan sjukdom, att skyndsamt söka läkarvård, och om vilka åtgärder Kungl. Maj:t jämlikt 27 § av lagen angående åtgärder mot utbredning av könssjukdomar den 20 juni 1918 skall förordna, samt därefter till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Med skrivelse till Konungen den 9 mars 1921 avlämnade de i enlighet härmed tillkallade sakkunniga till socialdepartementet »Betänkande angående åtgärder för spridande av kunskap om könssjukdomarnas natur och smittfarlighet m. m.».

Betänkandet upptager i sin förra del utredning och förslag angående undervisnings- och upplysningsverksamhet i fråga om könssjukdomarnas natur och smittfarlighet samt beträffande skyldighet för en var, som angripits av sådan sjukdom, att skyndsamt söka läkarvård. I betänkandets senare del hava de sakkunniga uttalat sig om åtgärder för spridande av kunskap om medel, som stå till buds för att hindra smittas överförande (personlig profylax).

I fråga om sistberörda spörsmål hava de sakkunniga anført, bland annat, att de — då nämnda fråga i stor utsträckning vore av rent medicinsk natur och speciella fackinsikter alltså vore erforderliga för dess utredning och rätta bedömning — uppdragit åt en av de sakkunniga, överläkaren Karl Marcus, att såsom särskild fackman på ifrågavarande område verkställa dylik utredning.

Den av interpellanten omförmälda sammanfattningen av de sakkunnigas arbete återfinnes å sid. 146—151 i betänkandet, och tillåter jag mig att här endast hänvisa därtill.

Genom remiss den 2 juli 1921 anbefalldes skolöverstyrelsen att efter vederbörandes hörande och efter samråd med medicinalstyrelsen avgiva utlåtande över ifrågavarande sakkunnigbetänkande.

Med anledning härav inhämtade skolöverstyrelsen yttranden från folkskoleseminarier, småskoleseminarier, folkhögskolor, folkskolinspektörer, folkskolestyrelserna i vissa städer ävensom vissa kommunala folkskolinspektörer, handelsgymnasier, tekniska gymnasier, tekniska läroverk, husmodersskolor och andra till yrkesundervisningen hörande läroanstalter, ävensom från högre allmänna läroverk, realskolor, samskolor, högre goss- och samskolor och privata högre lärarinneseminarier, varjämte yttranden avgåvos av styrelsen för Sveriges kommunala ungdomsskolors lärarförening, centralstyrelsen för flick- och samskoleföreningen, Sveriges flick- och samskolors lärarinneförbund, styrelsen för de kommunala mellanskolornas lärarförening, centralstyrelsen för Sveriges all-

Svar å
interpellation.
(Forts.)

männa folkskolläraryörening, svenska folkskolans vänners förvaltningsråd samt styrelserna för Sveriges folkskolläraryörföbund och Sveriges folkskolläraryinneföbund.

För egen del avgav skolöverstyrelsen den 31 januari 1925 utlåtande i ämnet. Vid ärendets avgörande inom detta ämbetsverk var även en representant för medicinalstyrelsen närvarande.

Den 7 mars 1925 överlämnades ärendet med samtliga därtill hörande handlingar av socialdepartementet till ecklesiastikdepartementet för fortsatt handläggning.

Av nu meddelade, kortfattade uppgifter framgår, att ett synnerligen omfattande material föreligger för frågans bedömande.

Härefter skall jag i korthet redogöra *dels* för de skäl, som föranlett att ännu intet från ecklesiastikdepartementets sida blivit åtgjort i utav de sakkunniga angivet syfte, *dels ock* för de åtgärder i frågan, som enligt mitt förmenande närmast torde böra komma under överbägende.

Interpellanten har i sin motivering erinrat om att de sakkunniga sammanfattat sina förslag i fråga om ifrågavarande undervisning på följande sätt:

Sexualundervisningen — som bör meddela kunskap både i sexuell hygien och om de smittsamma könssjukdomarna — bör:

1. avse varje man och kvinna;
2. *dels* såsom förberedande undervisning lämnas barnen såväl i hemmet under tiden före skolgångens början som under den första skoltiden, *dels* såsom egentlig sexualundervisning i skolan meddelas:
 - a. ungdom i övergångsåldern (14 å 15 år);
 - b. i högre skolor kvarvarande ungdom (18 å 19 år);
3. genom fortsatt upplysningsverksamhet i den omfattning som är möjlig göras tillgänglig för varje vuxen man och kvinna.

Vad till en början beträffar den av de sakkunniga berörda förberedande undervisningen i hemmen under tiden före skolgångens början synes mig denna vara av den ömtåliga art, att den icke kan bliva föremål för ett ingripande från statsmakternas sida — i varje fall icke under första tiden av den upplysningsverksamhet, varom här är fråga.

När det så gäller den förberedande undervisningen i detta ämne under den första skoltiden, vill jag erinra därom, att de sakkunniga — å sid. 64 o. f. i betänkandet — föreslagit vissa ändringar i den för rikets folkskolor gällande undervisningsplanen av år 1919. Nämnda undervisningsplan har ägt tillämpning från och med början av det läsår, som inföll närmast efter utgången av juni månad 1920 — dock medgavs en övergångstid av tre läsår för vidtagandet av de jämkningar i lärokurserna, som under denna tid kunde vara av behovet påkallade. Sedan undervisningsplanen med utgången av vårterminen 1926 vunnit tillämpning i folkskolans sex årsklasser, ansåg skolöverstyrelsen tiden vara inne att vidtaga en undersökning rörande verkningarna av denna undervisningsplan ävensom beträffande de önskingar om förändringar i densamma, som kunde föreligga. För detta ändamål utsände överstyrelsen i början av år 1926 ett cirkulär till samtliga domkapitel, folkskolinspektörer, skolråd, skolstyrelser och lärarkårer i riket, varjämte åtskilliga lärarsammanslutningar sattes i tillfälle att inkomma med yttranden. De sålunda infordrade yttrandena — uppgående till åtskilliga tusental — skulle enligt cirkuläret vara överstyrelsen tillhanda senast den 1 april 1927; och, enligt vad jag erfarit, har den förberedande bearbetningen av dessa yttranden redan tagit sin början inom ämbetsverket. Då det är sannolikt, att denna omfattande utredning kommer att från överstyrelsens sida resultera i vissa förslag till jämkningar i 1919 års undervisningsplan — vilka förslag komma att underställas Kungl. Maj:ts

prövning — har jag icke ansett lämpligt att på förhand vidtaga några förändringar i syfte att ernå en utvidgning av sexualundervisningen. Det är dock min avsikt att i samband med den prövning av undervisningsplanen, som sålunda kommer att äga rum inom en nära framtid, upptaga även nu berörda, viktiga moment däri till en ingående prövning.

Vad därefter angår sexualundervisning i skolan dels för ungdom i övergångsåldern, dels för eleverna i högre skolor hava de sakkunniga föreslagit vissa ändringar i undervisningsplanerna för realskolan, fortsättningsskolan, högre folkskolan, de allmänna läroverken och övriga till det högre undervisningsväsendet hörande läroanstalter.

Jag torde knappast behöva erinra, att för innevarande års riksdag framlagts ett omfattande, på mångåriga utredningar grundat förslag till omorganisation av det högre skolväsendet. I detta förslag har jag jämväl till prövning upptagit frågan om skolarbetets inre gestaltning och i detta sammanhang uttalat mig för en grundlig omarbetning av för nämnda skolor gällande undervisnings- och kursplaner. Detta arbete kommer givetvis att snarast igångsättas, därest riksdagen fattar positivt beslut i frågan, och därvid skall uppmärksamhet ägnas även frågan om sexualundervisningens lämpliga ordnande på ifrågavarande stadium. Ej heller på denna punkt anser jag det alltså vara ändamålsenligt att föregripa det eventuellt förestående omdaningsarbetet av undervisningsplanerna.

I detta sammanhang tillåter jag mig ock erinra därom, att undervisning av här ifrågavarande art under senare tid införts i ett icke obetydligt antal högre skolor.

Vad så till slut beträffar den fortsatta upplysningsverksamheten för landets vuxna befolkning hava de sakkunniga föreslagit i huvudsak:

att åtgärder skola vidtagas för organiserandet av en för den vuxna befolkningen avsedd, ordnad upplysningsverksamhet om sexuell hygien och rörande de smittsamma könssjukdomarna;

att berörda upplysningsverksamhet må ställas i intim förbindelse med den allmänna föreläsningsverksamheten men ej helt inordnas i den sistnämnda;

att för bekostande av denna gren av föreläsningsverksamhet medel må beviljas av statsmakterna i huvudsaklig överensstämmelse med det av de sakkunniga framlagda förslaget i sådant hänseende; samt

att åtgärder måtte vidtagas för utarbetandet och utgivandet på statens bekostnad av dels lämpligt avfattade flygblad rörande vissa sexualhygieniska frågor, dels en broschyr, behandlande såväl de smittsamma könssjukdomarna som de viktigaste sexuella spörsmålen i övrigt. Ifrågavarande upplysningskrifter skulle spridas såväl i anslutning till de omnämnda sexualföreläsningarna som i annan ordning.

Vad sistnämnda punkt angår vill jag till en början meddela, att professorn Johan Almqvist — på uppdrag av centralförbundet för nykterhetsundervisning — utarbetat två folkskrifter. Författaren har därvid tagit hänsyn till de synpunkter, som framlagts i sakkunnigbetänkandet på denna punkt. Svårigheter att ordna förläggarefrågan hava varit rådande, men tack vare enskild persons tillmötesgående ha skrifterna kunnat utgivas. Det är min avsikt att till närmare prövning upptaga frågan, huruvida icke med bidrag av statsmedel lämpliga upplysningskrifter böra spridas bland lärare och andra, som ha uppfostrareställning, såsom militärer, präster, predikanter, studie- och ungdomsledare, idrottsledare o. s. v. Som framgår av sakkunnigbetänkandet, har man förutsatt, att staten skulle bevilja vissa anslag för ett sådant ändamål.

Vidare bör erinras om, att de sakkunniga föreslagit, att denna upplysning skulle anknytas till vissa grenar av centralförbundets verksamhet: till fortbildnings- och utbildningskurserna, till de allmänna upplysningskurserna, till

Svar å
interpellation.
(Forts.)

föreläsningsverksamheten etc. Även härför ha de sakkunniga föreslagit särskilt statsanslag. Centralförbundet har emellertid ej väntat på regeringens behandling av frågan, utan gripit sig an med vissa åtgärder. Sålunda inlades i 1926 års hygieniska fortbildningskurs i Stockholm för lärare, folkskolinspektörer och militära befattningshavare en speciell avdelning om fyra föreläsningar rörande könssjukdomarna. Professor Almkvist svarade för denna undervisning. Även vid förbundets allmänna upplysningskurser har en och annan föreläsning i ämnet hållits. Föreläsare hava varit fru Julia von Sneidern och professor Almkvist.

Slutligen ämnar centralförbundet, enligt vad jag inhämtat, föreslå, att föreläsningar om könssjukdomarna och deras förebyggande upptagas å programmen dels för de allmänna utbildningskurserna för studie- och ungdomsledare, präster och predikanter etc. dels för de sociala fortbildningskurserna för lärare etc. Även i förbundets organ, Tirfing, tidskrift för nykterhetsfrågans studium, torde ämnet komma att givas en plats. I den statsunderstödda föreläsningsverksamheten för nykterhetens befrämjande är en serie föreläsningar i denna fråga medtagen.

Den hittills utförda upplysningsverksamheten på detta område har ägt rum utan speciellt statsbidrag. Men om sådant — såsom de sakkunniga ifrågasatt — komme att lämnas, skulle centralförbundet givetvis bliva i stånd att mera kraftigt och planmässigt än hittills bedriva detta sitt arbete. Det hör ju också mycket nära tillsammans med förbundets program och uppgifter. Denna fråga kommer ock att av regeringen närmare prövas.

Vidkommande sexualundervisning för den del av landets befolkning i övrigt, som nått över skolåldern, vill jag erinra om följande.

Sedan särskilda inom ecklesiastikdepartementet tillkallade sakkunniga under år 1923 avgivit betänkande med förslag till omorganisation av det fria och frivilliga folkbildningsarbetet i vårt land, har skolöverstyrelsen den 14 oktober 1924 avgivit utlåtande häröver. Såsom framgår av vad under punkt 220 av 1927 års åttonde huvudtitel blivit anfört har emellertid en omläggning av folkbildningsverksamheten — främst av statsfinansiella skäl — för närvarande måst skjutas åt sidan. Då förhållandena medgiva att detta ärende upptages till avgörande, ligger det i sakens natur att även de synpunkter, som av 1918 års sakkunniga framförts rörande sexualundervisningen, skola komma i betraktande.

Som en sammanfattning av det sagda vill jag framhålla, att det föreliggande viktiga spørsmålet är föremål för min uppmärksamhet och att jag har för avsikt att dels i samband med förestående omläggning av vissa skolors undervisningsplaner, dels på annat sätt söka befrämja tillkomsten av en för skilda åldersstadier på lämpligt sätt avvägd sexualundervisning.

Vidare yttrade:

Fru **Thüring**: Herr förste vice talman! Jag ber härmed att till herr statsrådet få frambara mitt tack för det svar, som givits å min interpellation. Detta tack riktas inte blott mot svaret som sådant utan även mot det *intresse*, som herr statsrådet visat för frågans vikt och betydelse, samt för de löften om positiva åtgärders vidtagande som däri givas. Under förhandenvarande omständigheter förstår jag mycket väl, att det är svårt att komma längre än herr statsrådet härvid gjort.

Som det i svaret framhållits och vilket vi ju alla veta, är vårt undervisningsväsen för närvarande under en viss omorganisation, varför jag *tills vidare* får vara tillfreds med de löften om ämnets beaktande herr statsrådet givit såväl när det gäller de ändringar i 1919 års undervisningsplan, vilka herr

statsrådet erinrade om, som ock när det gäller det för innevarande års riksdag framlagda omorganisationsförslagets utformning.

Att vi med dessa löften från herr statsrådets sida skola behöva vänta lika länge på de föreslagna åtgärdernas realiserande, som vi fått vänta på kommittéförslagets beaktande, är nog inte att befara.

Utöver detta kanske inget mera för närvarande behöfde att från min sida sägas. Dock kan jag inte underlåta, medan jag ändå har ordet, att påpeka vikten av att en bland de upplysningsskrifter, vilkas spridande herr statsrådet lovat understödja — herr statsrådet säger ju i svaret: »Det är min avsikt att till närmare prövning upptaga frågan, huruvida icke med bidrag av statsmedel lämpliga upplysningsskrifter böra spridas bland lärare och andra, som ha uppfostrareställning, såsom militärer, präster, predikanter, studie- och ungdomsledare, idrottsledare o. s. v.» — att, säger jag, en av dessa skrifter även tillställdes *mödrarna* såsom varande de viktigaste uppfostrarna. Tills verkningarna av en väl ordnad undervisningsverksamhet i ämnet hunnit bli mera allmänna, gives det förvisso tusentals mödrar, som även med bästa vilja och förståelse för sina barns behov av dylik undervisning sakna varje som helst förutsättning att bibringa dem en sådan. Jag instämmer med de sakkunniga uti, att sexualundervisningen bör börja redan i hemmet och före skolåldern. Men så länge många mödrar avfärda sina barns frågor antingen med dumma sagor, undanflykter eller uppeggande hemlighetsfullhet eller stäcka deras vetgirighet med sin egen fullständiga okunnighet om hithörande ting, så länge ha vi ingen rätt att klandra de ungdomar, som på grund av ovetenhet om könslivet och därmed sammanhängande spörsmål falla offer för livets krav och frestelser. En kortfattad och väl avvägd och upplysande skrift i frågan borde därför obligatoriskt ställas till varje kvinnas förfogande första gången hon blir mor.

I kampen för en högre morals utveckling bland människorna böra inga medel lämnas oförsökta, och kanske skulle en sålunda bland mödrarna bedriven upplysningsverksamhet kunna i sin mån vara ett verksamt sådant medel. Jag ber därför, att herr statsrådet lägger denna sak på hjärtat, då det gäller att taga ställning till detaljerna i denna fråga.

Herr Pehrsson i Göteborg: Herr förste vice talman! Jag har begärt ordet med anledning av herr statsrådets bestämda löfte om en *väl avvägd och lämplig undervisning i dessa frågor*. Jag skall i sakens nuvarande läge icke ingå på vad detta kan innebära i mer än en enda punkt. När nu hänvisas till en av doktor Marcus i sakkunnigbetänkandet införd utredning i ärendet, kan man icke undkomma att göra sig den bestämda frågan: skall i denna undervisning jämväl ingå den punkt, som i detta betänkande sättes som den allra förnämsta, när det gäller de vuxnas upplysning, nämligen undervisningen om den s. k. *personliga profylaxen* d. v. s. *preventivmedlen*, en fråga varom vi för någon vecka sedan hade en lång debatt i kammaren? Komme denna upplysningsverksamhet rentav att drivas såsom en propaganda för preventivmedlen, så som han föreslår, med understöd av statsmedel — jag tror naturligtvis aldrig, att det kan vara herr statsrådets mening, men därom har ingenting uttalats — komme det alltså att bli en av staten understödd verksamhet i syfte att propagera för dessa preventivmedel, såsom doktor Marcus önskar, ja, då komme vi ned i botten av samhällsligt elände. Jag har velat säga detta för att väcka uppmärksamheten på vad det här verkligen gäller. Det är nämligen så, att de sakkunniga i detta hänseende förenat sig med doktor Marcus. Jag vill icke upprepa vad jag förut från denna talarstol sagt i denna fråga, utan endast tillägga, att jag anser en verksamhet, som skulle gå ut på propaganda för dessa medel på det sätt, som här av de sakkunniga föreslås, vara ofantligt mycket

Svar å
interpellation.
(Forts.)

Svar å
interpellation.
(Forts.)

farligare som direkt provokation till ett sedeslöst leverne än t. o. m. den propaganda, som drives av Hinke Bergegren och hans gelikar, därför att den komme att bedrivas under skenet av vetenskaplig auktoritet, sådan den nu kan vara, och med stöd av samhällets auktoritet.

Jag har icke kunnat underlåta, herr förste vice talman, att påpeka det allvarliga i denna fråga och att därvid uttala min bestämda förhoppning om att denna punkt i de sakkunnigas betänkande kommer helt och hållet att ställas utanför den planerade undervisningen.

§ 4.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande proposition, nr 246, angående förslag till avtal mellan staten och Malmö stad rörande stadens övertagande av hela sin sinnessjukvård.

§ 5.

Konstitutionsutskottets utlåtanden nr 17 och 18, som härpå föredrogs, bordlades åter.

§ 6.

Föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 70, i anledning av Kungl. Maj:ts under fem särskilda punkter av fjärde huvudtiteln gjorda framställningar.

Punkten 1.

Lades till handlingarna.

Punkterna 2—4.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 5.

Lades till handlingarna.

§ 7.

Härefter föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 71, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa byggnadsarbeten m. m. vid flottans varv; och blev utskottets däri gjorda hemställan av kammaren bifallen.

§ 8.

Vid nu skedd föredragning av bevillningsutskottets betänkande, nr 39, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 18 § 1 mom. i förordningen den 15 december 1914 (nr 436) angående statsmonopol å tobakstillverkning i riket m. m., ävensom i ämnet väckta motioner begärdes ordet av

Herr Lovén som yttrade: Herr förste vice talman! Då jag väckt en motion i denna fråga, skall jag be att få säga några ord. Av utskottets motivering skulle man kunna få den uppfattningen, att utskottet uppfattar min motion så, som skulle jag ha sagt, att avskedandet av tobaksarbetarna berodde på en minskning av konsumtionen av inom vårt land tillverkade cigarrer. Så har jag i varje fall icke menat, utan jag har menat, att om en ökning av den inhemska cigarrproduktionen kommer till stånd, skulle kanske därmed i någon mån absorberas några av de arbetare, som annars nödgas avskedas på grund av den tekniska fulländningen i de maskiner, som tobaksmonopolet numera har i bruk för sin verksamhet. Detta var min mening med det resonemang, som jag fört i min motion.

Jag skall, fastän jag icke fått tillstyrkt till fullo vad jag yrkat i motionen, be att få uttala mitt tack för den ytterst välvilliga behandling, som utskottet bestått min motion. Jag skall då, herr förste vice talman, be att få säga beträffande utskottets utlåtande och yttrande om de i monopolets tjänst f. n. avskedade arbetarna, *att jag uttalar den bestämda förhoppningen*, att detta uttalande icke endast skall bli några rader på papperet, utan att statens representanter i monopolets styrelse och styrelsen överhuvud taget skall taga detta ad notam i så måtto, att dessa arbetare icke utan mycket tvingande skäl avskedas från sin anställning — särskilt de arbetare nämligen, som varit i tobaksindustrien, sedan monopolet trädde i kraft och som icke haft någon som helst möjlighet att förskaffa sig utkomst i sitt yrke inom det egna landet. I förhoppning att så kommer att ske ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Vidare anfördes ej. Kammaren biföll utskottets hemställan.

§ 9.

Till avgörande företogs bevillningsutskottets betänkande, nr 40, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående vissa ändringar i den vid förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor fogade tulltaxa, i vad angår delar till automobiler, ävensom i samma ämne väckta motioner, dels ock väckta motioner om höjning av tullen å automobiler. *I fråga om tullen å automobiler och automobil-delar.*

I en den 24 februari 1927 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 171, hade Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen

dels besluta, att rubrikerna 1098 och 1098 ¹/₂ i den vid förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor fogade tulltaxa skulle erhålla följande ändrade lydelse:

		Kvantitet för tullberäkningen		Tullsats	
				Kronor	öre
1098	Järnvägs- och spårvägsagnar i förening med motorer eller ångmaskiner; automobiler och delar därtill, ej särskilt nämnda; ävensom andra åkdon och fordon, ej särskilt nämnda, även med motor försedda, samt underreden och med gummiringar försedda hjul därtill, ej avsedda till flygplan	100	kr.	15	—
	<i>Anm.</i> Underreden till flygplan samt med gummiringar försedda hjul till sådana fordon tullbehandlas efter sin beskaffenhet.				
1098 ¹ / ₂	För tillverkning av automobiler avsedda delar och tillbehör med undantag av underreden och karosserier	100	kr.	12	—
	<i>Anm.</i> Till denna rubrik må delar och tillbehör för tillverkning av automobiler hänföras endast efter tillstånd av Konungen, som jämväl bestämmer villkoren för tillståndets åtnjutande.				

dels ock förklara, att ändringen skulle träda i kraft å dag, som Konungen bestämde.

I fråga om
tullen
å automobiler
och automobil-
delar.
(Forts.)

Till behandling i samband med nämnda proposition hade utskottet upptagit samtliga övriga till utskottet hänvisade förslag till ändringar i ovannämnda del av tulltaxan. Dessa förslag hade framlagts i följande, under motions-tiden vid riksdagens början väckta motioner, nämligen:

motionen nr 59 i första kammaren av herrar *Aström* och *Carl E. Eriksson*, i vilken hemställts, att riksdagen måtte besluta

dels en sådan revision av tulltaxan, att tullen å importerade för samman-sättning avsedda delar och material tillhopa bleve väsentligt lägre än den med-deltull å dessa delar, som för närvarande funnes,

dels eventuellt att en ny tullrubrik skulle införas, som medgäve, att nyss nämnda delar och material finge införas med en enhetlig värdetull;

motionen nr 163 i andra kammaren av herr *Thore*, i vilken hemställts, att riksdagen måtte besluta, att rubriken 1098^{1/2} i tulltaxan skulle erhålla följande ändrade lydelse:

1098^{1/2}. Delar och tillbehör, andra än underreden och karosserier, för till- verkning av automobiler må, på särskilt tillstånd, utlämnas mot en tull av 10 % av värdet;

eller

att, för den händelse nyssnämnda tullsänkning ej kunde godkännas, en höj- ning av tullen, förslagsvis 20 % av värdet, å färdiga automobiler i stället skulle äga rum, varigenom skillnaden mellan tullen å sammansättningsmaterialet och tullen å färdiga automobiler bleve större än vad som nu vore fallet; samt

de likalydande motionerna nr 111 i första kammaren av herr *Johan Bern- hard Johansson m. fl.* och nr 164 i andra kammaren av herr *Christenson* i Sö- dertälje *m. fl.*, i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta att tullen å automobiler skulle höjas från nuvarande 15 procent till 30 procent av värdet.

Utskottet hemställde,

att riksdagen måtte,

1) med avslag å de likalydande motionerna I: 111 och II: 164 samt med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 171, i vad densamma avsåge tulltaxans rubrik 1098,

a) besluta, att nämnda rubrik 1098 skulle ehålla följande ändrade ly- delse:

		Tullsats	
		Kvantitet för tull-beräkningen	Kronor öre
1098	Järnvägs- och spårvägsagnar i förening med motorer eller ångmaskiner; automobiler och delar därtill, ej särskilt nämnda; ävensom andra åkdon och fordon, ej särskilt nämnda, även med motor försedda, samt underreden och med gummiringar försedda hjul därtill, ej avsedda till flygplan	100 kr.	15—
	<i>Anm.</i> Underreden till flygplan samt med gummiringar försedda hjul till sådana fordon tullbehandlas efter sin beskaffenhet.		

b) förklara, att ändringen skulle träda i kraft å dag, som Konungen bestäm- de; samt

2) med förklarande, att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 171, i vad densamma avsåge tulltaxans rubrik 1098 $\frac{1}{2}$, icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas, ävensom i anledning av motionerna I: 59 samt II: 163

a) besluta, att nämnda rubrik 1098 $\frac{1}{2}$ skulle erhålla följande ändrade lydelse:

I fråga om tullen å automobiler och automobil-delar. (Forts.)

		Kvantitet för tullberäkningen		Tullsats	
				Kronor	öre
1098 $\frac{1}{2}$	För tillverkning av automobiler avsedda delar och tillbehör med undantag av underredet och karosserier	100 kr.	12	—	
	<i>Anm.</i> De närmare föreskrifter, vilka erfordras för tillämpningen av denna rubrik, meddelas av Konungen.				

b) förklara, att ändringen skulle träda i kraft å dag, som Konungen bestämde.

Vid betänkandet voro fogade reservationer:

av herrar *Johan Nilsson* i Kristianstad, *Boman*, friherre *Beck-Friis*, *Jönsson* i Boa, *Nyländer* och *Fjellman*, vilka hemställt,

vid punkten 1):

att riksdagen måtte,

i anledning av motionerna I: 111 och II: 164 samt

med förklarande, att Kungl. Maj:ts proposition nr 171, i vad densamma avsåge tulltaxans rubrik 1098, icke kunnat av riksdagen bifallas,

a) besluta, att nämnda rubrik 1098 skulle hava följande ändrade lydelse:

1098. Järnvägs- och spårvägsagnar i förening med motorer eller ångmaskiner; åkdon och fordon, ej särskilt nämnda, även med motor försedda, samt underredet och med gummiringar försedda hjul därtill, ej avsedda till flygplan; ävensom karosserier till automobiler 100 kr 25:—

Anm. Underredet till flygplan samt med gummiringar försedda hjul till sådana fordon tullbehandlas efter sin beskaffenhet.

b) förklara, att ändringen skulle träda i kraft å dag, som Konungen bestämde; samt

vid punkten 2):

under förutsättning att riksdagen bifölle vad reservanterna vid punkten 1) hemställt, att riksdagen måtte,

med förklarande, att Kungl. Maj:ts proposition nr 171, i vad densamma avsåge tulltaxans rubrik 1098 $\frac{1}{2}$, icke kunnat av riksdagen bifallas; samt

i anledning av ej mindre nämnda proposition i berörda del än även motionerna I: 59 samt II: 163,

a) besluta, att rubriken 1098 $\frac{1}{2}$ i tulltaxan skulle hava följande ändrade lydelse:

1098 $\frac{1}{2}$. Delar, ej särskilt nämnda, till automobiler 100 kr. 25:—

I fråga om
tullen
å automobil-
och automobil-
delar.
(Forts.)

samt att till sistnämnda rubrik skulle fogas en anmärkning av följande lydelse:

Anm. Till denna rubrik må, där varuägaren sådant påyrkar, hänföras alla slag för tillverkning av automobiler avsedda delar och tillbehör. De närmare föreskrifter, vilka erfordras för tillämpningen av vad sålunda stadgats, meddelas av Konungen.

b) förklara, att ändringarna skulle träda i kraft å dag, som Konungen bestämde; samt

av herrar *Wohlin* och *Olsson* i Golvvasta, vilka icke velat biträda i utskottets motivering intagna alltför positiva uttalanden angående stödjande i annan form än genom tullförhöjning av den inhemska tillverkningen av automobiler.

Sedan *punkten 1* föredragits, anförde:

Herr Nylander: Herr förste vice talman! Jag är övertygad om, att de flesta av kammarens ledamöter någon gång gjort den reflexionen, vad det kan bero på, att vi i vårt land, som annars i tekniska avseenden står så högt, icke fått fram en bilfabrikation av större omfattning än den, vi nu äga. Man gör lätt den reflexionen, när man ser, huru det ojämförligt största antalet bilfordon, som trafikera våra vägar och städer, är av utländsk fabrikation. Vi äga för närvarande två fabriker för tillverkning av lastautomobiler, nämligen Scania-Vabis och Tidaholm, vilka såsom bekant bägge framställa lastautomobiler och omnibussar, av en kvalitet, med vilken knappast något annat lands fabrikat kan konkurrera. Vidare är nu i gång en ny svensk industri för tillverkning av personautomobiler, nämligen A.-B. Volvo i Göteborg, vars fabrikat just i dagarna kommit ut i marknaden. Vad denna sistnämnda fabrik beträffar, bör det kanske erinras om, att den lagt sin tillverkning så, att densamma decentraliseras på en hel del olika företag för att därigenom undvika stora kapitalutlägg i form av nya byggnader, maskininstallationer etc. Och denna fabrikation blir ur lokala synpunkter av större intresse för många av kammarens ledamöter, i det att exempelvis sådana delar som motorerna tillverkas i Skövde, växellådan i Köping, ringarna i Gislaved, ramarna vid Bofors, stålpressningsarbetet vid Olovström och träarbetet vid Åtvidaberg etc. Det vore beklagligt, om våra tre automobilindustrier icke finge tillfälle att utveckla sig mera, så att de kunde i större mån täppa till det stora hål, som nu föreligger i den svenska handelsbalansen genom den kolossala importen av automobiler. Den hade förlidit år ett värde av i runt tal 45,000,000 kr., och detta är, såsom var och en förstår, en avsevärt betungande post i vår handelsbalans.

Nu kan man, såsom jag också inledningsvis anförde, fråga sig, vad det kan bero på att vi blivit efter. Ja, orsakerna äro givetvis många, men jag tror, att man kan påstå, att en av de bidragande orsakerna härtill är det förhållandet, att vi icke i likhet med andra länder, som nu äga en väl utvecklad automobilindustri, försökt att från början skydda denna genom en tull, som skulle möjliggöra uppkomsten av en dylik industri i konkurrens med de främmande ländernas. Jag vill erinra därom, att, under det att vår tull är 15 %, uppgår den i Frankrike till 45 %, i Amerikas förenta stater till ungefär samma %, i Tjeckoslovakien till 45—65 %, i Spanien till 40—60 %, i Kanada till 35 % och i det urgamla frihandelslandet England till 33 $\frac{1}{3}$ %.

Vi ha från reservanternas sida i utskottet gått ut ifrån att en höjning av tullen skulle bli ett medel till att främja uppkomsten av en svensk bilfabrikation — jag tänker då på främjandet av personbilfabrikationen — och likaså att en dylik tullförhöjning skulle för de redan förut existerande två företagen för tillverkning av lastautomobiler medföra den fördelen, att de skulle kunna ut-

öka sin tillverkning och även taga upp fabrikationen av mindre typer samt därmed få större utsikter i konkurrensen med en hel del märken från andra länder. Vi ha ansett det vara en fråga av allra största vikt, att vår automobilindustri utvecklar sig — ej blott ur handelsbalansens synpunkt utan även ur den synpunkten att det för ett land med Sveriges terrängförhållanden är av stor betydelse att få fram bilar, som passa för vårt land och som ha den styrka och den kvalitet, som fordras för våra terrängförhållanden. Det är säkerligen många, som haft en tråkig erfarenhet av användandet av sådana utländska märken, som icke passa för vårt land. Jag vill å andra sidan påpeka, att särskilt norrlänningarna nog veta, vad de bilar, som där användas för postverkets räkning och äro av svensk tillverkning, betyda. Jag tror knappast, att några andra bilar skulle kunna stå ut med vad dessa få presteras ofta under de mest vidriga naturförhållanden. Med hänsyn även till dylika förhållanden vilja vi även se en svensk personbil komma fram, en bil, som just passar vårt lands förhållanden; och det är betecknande nog, att intresset för denna nya svenska bil är påfallande stort just uppe i Norrland.

Man kan emellertid se på denna fråga även ur andra synpunkter. Vi ha att brottas med ett arbetslöshetsproblem av rätt så allvarlig art, och tyvärr ser det ut, som om detta problem icke kommer att försvinna utan blir rätt så permanent under de närmaste åren framåt. Det är självklart, att jag saknar anledning att just nu ingå på orsakerna härtill, men jag uttalar såsom min personliga övertygelse, att man genom en ökad automobilfabrikation skulle åtminstone få en del arbete åt svenska undersåtar. Om jag icke missminner mig, bereder den nya bilfabriken Volvo redan nu sysselsättning åt 6 å 700 personer, och givet är, att, om de båda förut existerande fabrikerne liksom den nya få tillfälle att vidare utveckla sig, man också därigenom får se många nya arbetstillfällen beredas åt svenska arbetare.

Nu kommer emellertid utskottsmajoriteten med den invändningen: men kan det då vara klokt att genom en tull fördyra ett så viktigt distributionsmedel och för våra kommunikationer så utomordentligt viktigt redskap som automobilen? Jag vågar påstå, att ingen av oss reseranter har förbisett den saken och att ingen av oss önskar få livsmedelsdistributionen fördyrad eller att i övrigt svårigheter beredas för användning av bilen i kommunikationens tjänst. Vi äro i stället av den övertygelsen, att en dylik tullförhöjning — jag vill inom parentes erinra om att vi reseranter icke sträckt oss fullt så långt som i motionerna, i vilka man önskar en förhöjning till 30 %, utan vi ha stannat vid 25 % — med 10 % icke alls skulle komma att medföra den fördyring på bilar, som man kanske skulle kunna tro. Förhållandet ligger nämligen till på det sättet, att vinstmarginalen för importörerna säkerligen är så pass stor, att dessa, om de fingo se den inhemska fabrikationen utvecklas, skulle bli tvungna att något minska marginalen. Vidare får man erinra om att tullen icke utgår på bruttovärdet vid detaljförsäljningen utan på värdet av bilen, när den kommer in i landet, vilket redan det medför att tullförhöjningen blir mindre än de flesta vid ett första påseende kanske tro.

Men även om man nu icke skulle vilja följa oss i detta resonemang — vilket jag dock anser, att man lugnt kan göra — så förefaller det mig dock litet märkvärdigt, att utskottsmajoriteten, som just annärker på oss, att vi vilja vara med på en dylik fördyring, själv icke tänker på vad det betyder att få den nu föreslagna automobilskatten till stånd. Vi för vår del ha tänkt oss den möjligheten, att genom att gå med på en tullförhöjning skulle man undvika bilskatten, vilken skatt skulle uttagas med 4 å 4 1/2 miljoner kr. Vi räkna nämligen som så, att även om importen så småningom skulle något minskas från 45 miljoner kronor genom att den svenska fabrikationen finge utvecklas, skulle i alla fall importen bli så stor, att man kunde räkna med att statskassan ge-

*I fråga om
tullen
å automobiler
och automobil-
delar.*

(Forts.)

*I fråga om
tullen
å automobil-
och automobil-
delar.
(Forts.)*

nom denna tullförhöjning finge in ett så pass stort belopp, att detta skulle ungefär motsvara den föreslagna nya automobilskatten. Det ligger ju till på det sättet, att går man med på skatten, kommer hela automobilväsendet att drabbas av densamma, alltså alla de personer, som redan äga bilar både för personligt behov och för trafik, under det att enligt vårt förslag den ökade tullen endast skulle komma att drabba dem, som ämna köpa in bilar. Vi kunna alltså icke finna annat än att vårt förslag innebär en bra mycket större omtanke om de nuvarande bilägarna, bland vilka ju också ägarna av trafikbilar protesterat mot den föreslagna skatten. Vill man icke vara med om en allmän fördyring av automobilen i dess roll av ett viktigt kommunikationsmedel, bör man alltså följa vårt förslag och icke utskottsmajoritetens.

Vi ha emellertid sträckt oss ännu längre för att söka slå en brygga över till utskottsmajoriteten. Vi ha nämligen förklarat, att vi icke fordra en permanent höjd tull. Av de föredrag, som ha hållits i utskottet av cheferna för de företag, som närmast komma i fråga, ha vi fått den uppfattningen bekräftad, att en tullförhöjning, gällande för några år, skulle bli av ovärderlig betydelse för dessa företag genom att möjliggöra de utvidgningar, vilka de eftersträva, och även möjliggöra för det nya företaget en sådan utveckling, att det snabbt kommer upp till en tillverkning av det antal automobiler, som man vill uppnå. Vi föreslå därför i vår reservation, att den höjda tullen skall gälla tre å fem år, d. v. s. bli en verklig »uppfostringstull», ett system mot vilket även rätt så frihandelsvänliga nationalekonomer icke ställa sig avvisande. Vi ha ju också haft glädjen att se, hurusom organ, som annars representera svensk frihandel, ställa sig på vår sida och förorda en dylik uppfostringstull.

Nu invänder man emot detta: ja, men när denna uppfostringstull har verkat i tre å fem år, befinna vi oss kanske fortfarande i samma situation, så att vi även då behöva taga ut en skärpt automobilskatt? Häremot vill jag genmäla, att det nu är alldeles för tidigt att yttra sig om den saken. Det är ju möjligt, att vi då ha fått andra sätt att skaffa oss inkomster, så att frågan om en sådan skärpning då icke längre är aktuell.

Vidare invänder man, att det icke blir så lätt att få bort den högre automobil-tullen, sedan den en gång införts. Gentemot detta vill jag svara, att vi ha från vår sida med all skärpa framhållit för de närmast intresserade industrierna, att så givetvis måste ske och att man måste följa vår tankegång, och de ha då försäkrat oss, att blott de få denna tid på sig, anse de sig ha hunnit så långt, att de nått den konkurrenskraft, som man med den förhöjda tullen vill ernå.

Jag finner alltså vår ställning vara, på de skäl jag anfört, mycket naturlig, och jag har för min del svårt att följa utskottsmajoriteten, som dock — det kan jag försäkra — även för sin del är intresserad av att få en svensk automobilfabrikation till stånd. Den vill emellertid för att nå detta syfte gå en annan väg. Olyckan är, att vi återigen fastnat i det gamla ställningskriget mellan protektionister och frihandlare och att vi därför i denna speciella fråga icke kunnat finna varandra för att till främjandet av en svensk industri gå in för en tullförhöjning, som i alla fall i jämförelse med andra länders motsvarande tullar ter sig skäligen obetydlig.

Hade ett bifall till vårt förslag inneburit den risken, att en allmän fördyring blivit följden, ber jag herrarna vara övertygade om att jag för min del icke skulle ha varit med därom. Då jag tvärtom efter alla de undersökningar, som gjorts, och alla de samtal, jag haft i denna fråga, kommit till den bestämda övertygelsen, att vi icke löpa någon sådan risk, men att vi däremot erhålla möjligheter att få till stånd en kraftigare svensk automobilindustri, har jag icke ett ögonblick tvekat att gå med på reservanternas förslag.

Ett bifall till reservationen förutsätter även en viss ändring i det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget angående en sammansättningsindustri, såsom när-

mare framgår av vad som återfinnes i klämman på sid. 19 i betänkandet.

Med hänsyn till de skäl, som jag nu har anfört, ber jag, herr förste vice talman, att få rikta en varm vädjan till denna kammares ledamöter att giva sin anslutning till den av herr Joh. Nilsson m. fl. avgivna reservationen, till vilken jag alltså ber att få yrka bifall.

I fråga om tullen å automobiler och automobil-delar.
(Forts.)

I detta yttrande instämde herrar *Jönsson* i Boa, *Bengtsson* i Kullen, *Andersson* i Storegården, *Brännström* och *Leffler*.

Herr **Johansson** i Arkösund: Herr förste vice talman! Det är ju klart, att var och en av oss är besjälad av önskemålet att få till stånd en automobilindustri i vårt land. Vi ha ju, som den föregående ärade talaren sade, stora möjligheter att kunna tillverka automobiler, tack vare hög yrkeskunskap och gott material. Man kan då fråga sig, vad orsaken kan vara till att vi här i landet icke i någon nämnvärd omfattning kommit i gång med en sådan industri. Det är klart, och detta har ju också upplysts om i utskottet, att det beror på, att vi hittills icke vågat planera för någon masstillverkning av automobiler, vilket är en förutsättning för lönande drift. Att denna förutsättning icke varit för handen, har medfört, att tillverkningen av automobiler här i landet ställt sig dyrare än exempelvis i Amerika.

Skola vi kunna få en automobilindustri med masstillverkning i gång — och nu räknas ju med en sådan — är det klart, att vi icke blott få tänka på den avsättning, vi kunna få inom landet, utan att vi också måste tänka på att få i gång export av automobiler. Om vi skulle höja tullen på automobiler, undrar jag emellertid, om det egentligen kan verka så, att vi få en massindustri till stånd. Jag tror icke på den saken. Jag tror snarare, att om riksdagen följer utskottsmajoriteten och på ett eller annat sätt understödjer automobilstillverkningen genom lån eller något slags subvention, skall det lyckas att få i gång en industri, som skulle bli lönande och med så låga priser på automobilerna, att det går att konkurrera på den utländska marknaden med dessa automobiler.

Nu säger herr Nylander, att det är icke meningen att få till stånd en permanent tullförhöjning, utan att vi skola få en så kallad uppfostringstull. Ja, det är kanske en lindring, om jag får uttrycka mig så, för oss frihandlare att tänka sig, att tullen skulle upphöra om tre eller fem år. Den ifrågasatta tullen är emellertid, som jag ser saken, sammankopplad med en skatt för vägunderhållet, och jag kan icke förstå, att det skall bli möjligt att få bort tullen om tre eller fem år, utan jag tror nog, att den kommer att stå kvar, om den, såsom föreslaget är, sammankopplas med vägunderhållet. Det blir då på det sättet, att tullen kommer att verka icke till automobilindustriens fördel utan tvärtom. Det är detta, som gör, att åtminstone jag för min del icke har kunnat gå med på den tullförhöjning, som föreslås i de väckta motionerna.

Vi veta ju, att motorfordonen i närvarande stund ha en ganska stor betydelse för landet. Det är ju också känt, att de transporterar både gods och personer. Jag tror, att om vi äro angelägna om att icke betunga näringarna i landet, böra vi icke gå med på en tullförhöjning, ty det är ju klart, att detta måste i någon mån fördyra transportererna för dessa näringar. Jag tror icke, att det är på det viset, som den föregående ärade talaren sade, att tullen icke kommer att höja priset på automobiler; vi få nog tvärtom räkna med att priset på automobiler kommer att höjas ganska avsevärt, om vi gå med på en tullförhöjning.

Det är dessa skäl, herr förste vice talman, som göra, att jag biträtt utskottets förslag, till vilket jag ber att få yrka bifall.

Herr **Lindman**: Jag har begärt ordet, herr förste vice talman, därför att jag anser, att den föreliggande frågan är av den största vikt och betydelse.

I fråga om
tullen
å automobiler
och automobil-
delar.
(Forts.)

Såsom bakgrund till vad jag ämnar säga skulle jag vilja ställa det faktiska förhållande, som för närvarande existerar på detta område beträffande importen av automobiler. Av det föreliggande betänkandet finna vi, att tullvärdet för importerade automobiler uppgår till över 44 miljoner kronor. Det betyder sålunda, att värdet av den import, som äger rum, uppgår till detta stora belopp, vilket sålunda är vad det svenska folket i närvarande stund kostar på sig av denna importerade vara. Det är en avsevärd post i vår handelsstatistik. Om jag vidare gör en ganska grov kalkyl — jag kan icke så noga säga, hur det är — föreställer jag mig, att av detta värde på 44 miljoner utgör ungefär hälften arbetslöner. Jag tror icke, att det är för högt räknat. Arbetslönerna uppgå alltså till ungefär 22 miljoner kronor för färdigställandet av automobiler och för tillverkning av det i desamma ingående materialet. Räknar jag med de arbetslöner, som för närvarande betalas inom den mekaniska industrien, kommer jag till att detta skulle svara mot bortåt 7,000 arbetare. Troligen blir det mer än detta, om allt tages i betraktande. Nu är det naturligtvis icke min mening att på något sätt säga, att vi skulle kunna lyckas överflytta hela denna tillverkning till vårt land, utan jag framhåller det bara för att kammaren skall kunna se, vilka siffror det här rör sig om.

Jag vill ytterligare, vid sidan av detta, framhålla, att, som vi alla veta, vi ha en mycket stor arbetslöshet i vårt land. Vi debattera ju litet emellan frågan om arbetslösheten och bevilja anslag för dess lindrande, och vi diskutera hur detta skall kunna ske på lämpligaste sätt.

För det tredje vill jag också påpeka vad som redan här omnämnts, att i en annan kungl. proposition begäres en ökad beskattning av automobiler, nämligen dels skatt på själva vagnen, dels skatt på gummiringar och dels skatt på bensin, vilken skatteförhöjning av finansministern beräknas skola uppgå till ungefär 4.2 miljoner kronor. Det är vad statskassan behöver för att finansiera budgeten.

Det är dessa tre faktiska förhållanden, som jag har velat ställa i sin belysning, innan jag nu går vidare.

När vi nu ha detta att taga i betraktande, framställa sig för oss två vägar, som vi kunna följa för att få till stånd en starkare svensk automobilindustri. Den ena vägen är Kungl. Maj:ts och utskottsmajoritetens väg. Kungl. Maj:t och utskottet säga, att om vi sätta ned tullen med tre procent för sådana delar, som äro avsedda för en hopsättningsindustri av automobiler, skola vi kunna få till stånd en sådan industri i vårt land. Det blir naturligtvis utländska företag. Hela åtgärden avser att genom en lägre tull på automobil-delar skapa en bättre möjlighet att importera sådana delar, som sedan hopsättas inom landet. Vi få på det sättet som sagt en industri, skapad av utlänningar, och i huvudsak byggd på ett utländskt fabrikat. Det är ju möjligt, att man så småningom kommer att använda även en del svenskt fabrikat, men hela åtgärden avser ju ett förbilligande av de utländska delarna. Denna industri kommer att sysselsätta ett visst antal arbetare, ehuru väl icke på långa vägar ett antal jämfört med vad som skulle bli fallet, om hela automobiler och även det mesta av delarna tillverkades inom landet.

Detta är emellertid icke allt som bör tagas i betraktande, när man följer denna väg, utan därtill måste läggas även den ifrågasatta skatten. Den är obönhörligt sammanhängande med denna sak, ty jag förmodar, att finansministern icke kommer att avstå från de fyra miljoner, som behövas. Denna skatt kommer alltså att utgå och kommer att drabba varje automobil, som finns i landet redan nu eller som kommer att importeras, och den kommer att drabba trafiken genom ökad skatt på ringar och bensin.

Detta var den ena vägen. Den andra vägen är att följa utskottsreservanternas och bifalla reservationen, som innebär en ökning av tullen på automobiler med

10 procent. Därmed erhålla vi i stort sett samma inkomst för staten, som Kungl. Maj:t begär, men vi lägga denna skatt bara på de vagnar, som hädan-
 efter importeras. Då beloppet är ungefär detsamma, blir statens ekonomiska
 bekymmer för budgetens finansiering varken större eller mindre i det ena fal-
 let än i det andra. Den saken blir alltså klarerad.

*I fråga om
 tullen
 å automobil-
 och automobil-
 delar.
 (Forts.)*

Vid sidan av detta göra vi det emellertid möjligt att upparbeta en automo-
 bilindustri inom landet. Här har ju nyss omnämnts den nya fabrikationen av
 personautomobiler, startad av ett företag, som bygger på att delarna tillverkas
 vid olika industriföretag, och att man sedan sätter ihop dem på ett ställe. Med
 en sådan förhöjning av tullen har man utsikt att kunna uppdra denna fa-
 brikation högst betydligt, och därmed hava vi skapat en sådan fabrikation. Vi
 göra det därjämte möjligt även för de fabriker, som nu tillverka lastautomobi-
 ler och automobilbussar, att utvidga sin industri.

Slutligen följer med detta förslag lika väl som med Kungl. Maj:ts möjlig-
 heten att skapa en sammansättningsindustri. Det vill synas mig, att i valet
 mellan dessa olika alternativ skulle det icke vara så fasligt mycket att tve-
 ka om.

Nu säger utskottet i sitt betänkande, att beträffande dessa lastautomobiler
 och automobilbussar så är det icke något tillräckligt skäl att hjälpa. Helt kort
 och gott! Beträffande personautomobiltillverkningen säger man visserligen,
 att det ligger i sakens natur, att, därest den uppgjorda kalkylen för företagets
 utveckling är hållbar, en tullförhöjning skulle vara till nytta endast såsom
 ett stöd under de första åren. Det är utskottets invändningar. Jag tycker icke,
 att dessa invändningar äro mycket bärande. De säga ju egentligen ofantligt
 litet. Utskottet talar om, att man kan hjälpa denna personautomobiltillverk-
 ning på något annat sätt. Det har sagts, att det skulle vara genom subvention
 eller genom räntefritt lån eller på något annat vis, som man skulle hjälpa den.
 Ja, den vägen synes mig icke vara så sympatisk. Jag instämmer i det fallet
 i ett yttrande, som jag läste i går uti regeringens eget organ Svenska Morgon-
 bladet, att detta är icke riktigt, ty man skulle hjälpa ett företag men icke de
 båda andra.

Nu gör man invändningar mot reservanternas förslag. Man säger, att det
 är visserligen sant, att herrar reservanter komma med förslag att hava denna
 tull såsom en uppfostringstull endast under tre eller fem år; men, säger man
 vidare, man vet icke, hur det går, ty tullen kan komma att bliva bestående för
 framtiden. Den talare, som närmast före mig hade ordet, sade, att varför vi
 icke få en tillverkning i större skala beror på, att vi kunna icke få någon mass-
 tillverkning. Om vi skulle ha en sådan, måste vi bygga på export, men en
 sådan kunde vi icke åstadkomma. Jag menar att om man ger denna tull un-
 der exempelvis de föreslagna fem åren, kan man åstadkomma, att tillverkning-
 en ökas i sådan väsentlig grad, att därav följer automatiskt, att priserna gå
 ned. Det är vid denna tillverkning ett axiom, att, om man tillverkar 1,000 au-
 tomobiler, blir fabrikatet dyrare än om man kan tillverka 4,000 eller låt mig
 säga 8,000 sådana fordon. Det blir en betydlig skillnad.

Sedan gör man den invändningen, att på detta sätt bleve tullen å automobil-
 delar för hopsättning av automobiler dyrare och därmed bleve sådana fabri-
 kat dyrare och då kanske vi icke kunde exportera exempelvis till Ryssland,
 Östersjöländerna o. s. v. Den saken kan naturligtvis hjälpas, om man har den
 goda viljan att hjälpa, genom någon form av tullrestitution i sådana fall.

Sedan, herr talman, har jag en synpunkt till. Jag tror visserligen, att den
 framfördes av herr Nylander, men jag vill taga upp den här för att göra sam-
 manhanget i mitt anförande fullständigt. Det är detta, att man säger, att det
 är orättvist att fördyra själva varan genom en ökad tull, ty en sådan ökar pri-
 set på vagnarna. Det är ju ett räkneexperiment, vilket som blir dyrare, att

I fråga om
tullen
å automobiler
och automobil-
delar.
(Forts.)

fördyra vagnen genom en tull eller att för dem, som skola använda automobiler, fördyra detta genom ökad skatt på vagnar, ringar och bensin. Men det är icke nog med det, utan man får väl också se till, vilket som är mest rättvist. Jag kan icke förstå annat än att, om man ökar priset på vagnarna genom högre tull, så lägger man visserligen en viss hämsko på importen av automobiler. Det kan hända, att priset å dem ökas. Men detta drabbar så, att alla dyrare automobiler få en högre beskattning därvidlag, under det att de billigare automobilerna och lastautomobilerna få en relativt lägre beskattning. Därtill får man icke lämna åsido, att det dock är en ofantligt stor skillnad på den användning, som olika människor ha av sina bilar. I fråga om hela den stora trafik, som utövas av droskchaufförer eller som bedrivs med automobilomnibussar eller idkas av alla dem, som ombesörja lasttrafik mot betalning, gäller ju, att alla dessa löpa mycket med sina vagnar och sålunda både slita gummi och använda bensin i stor utsträckning och att de följaktligen bliva hårdare drabbade genom det förslag, som utskottet och Kungl. Maj:t förordad. Jag kan icke förstå annat än att man skulle skapa en för dem rättvisare beskattning genom att höja tullen.

Herr talman, till sist vill jag säga ytterligare något. Låt mig göra ett antagande. Jag tror icke alls, att det är något orimligt, att vi skulle kunna med denna uppfostringstull få fram under de fem åren låt mig säga en årlig tillverkning av 4,000 personautomobiler. Jag tror icke alls, att det är sangviniskt att räkna så. Jag tror, att det sannolikt är rätt att räkna med 4,000. Antag vidare, att då det är en ganska billig vagn, man kan räkna med, att det skulle bli ett tillverkningsvärde av cirka 12,000,000 kronor om året. Minst hälften av detta utgår i arbetslöner, alltså 6,000,000 kronor i arbetslöner. Då frågar jag mig: Skola vi icke kunna göra ett försök på detta sätt? Skulle det vara så förfärligt svårt att betvinga för ett enstaka fall sin ovilja mot tullar och se, om man icke på ett specialområde som detta skulle kunna vinna ett resultat till nytta för svensk industri och, som jag sade, till nytta för svensk arbetskraft och till lindring av arbetslösheten? Jag tycker, att man skulle kunna göra försöket. Det är ju icke så härresande farligt. Det händer ingen olycka, om man gör det, enligt min uppfattning. De, som äro motståndare till allt vad tullar heter, kunna tänka sig, att det icke behöver bliva prejudikat att följa denna väg på alla möjliga områden.

Herr talman, jag menar, att vi skulle göra något verkligt nyttigt för svensk industri och för svenskt arbete, om vi följa reservanterna, och därför, herr talman, tillåter jag mig att yrka bifall till reservationen.

Med herr Lindman förenade sig herrar *Gustafson* i Kasenberg och *Petersson* i Lerbäcksbyn.

Herr Röing: Herr förste vice talman, mina damer och herrar! Det är uteslutande glädjande, då man genomläser det föreliggande utskottsbetänkandet, att finna, att utskottets majoritet även i denna fråga ställer sig på en sund ekonomisk grundval. Jag har till min stora glädje vid genomläsandet av detta betänkande också funnit, att de båda ärade representanterna för bondeförbundet anslutit sig till utskottsmajoritetens uppfattning i den föreliggande frågan.

För mig är det oförklarligt, att man kan vilja vara med om att genom förhöjda tullar fördyra ett sådant transportmedel, som motorvagnen är i våra dagar. För var och en, som mera ingående studerat tullfrågan, är det enligt min uppfattning förvånansvärt, att representanter för jordbruket äro med om att höja industritullarna, då man numera, tack vare tull- och traktatkommitténs utredning, till fullo känner till, hur hårt och hur orättvist industritullarna

drabba jordbruket och jordbrukarna i förhållande till de små fördelar, som dessa producenter hava av spannmålstullen och tullarna å animaliska produkter. Ändå finner man under reservationen namn på representanter för jordbrukarna inom högerpartiet, vilka anslutit sig till en dylik ökad belastning även för jordbruket! Det är desto mera förvånansvärt, mina damer och herrar, att man försöker att få tullen höjd å dylika fordon vid ett tillfälle, då i Göteborg — den stad, jag har äran att representera — en automobilindustri skapats med tanke att denna industri skall arbeta som en frihandelsindustri. Avsikten är nämligen, om förhoppningarna icke äro alltför sangviniska, att redan på tredje året skall denna industri kunna avsätta mer än hälften av sin produktion på export till utlandet och således på utlandet konkurrera med den amerikanska automobilindustrien. Det är på denna sunda grundval, som den nystartade automobilfabrikationen i Göteborg är startad.

I fråga om tullen å automobiler och automobil-delar.

(Forts.)

Det är förvånansvärt att höra den förste ärade talaren framställa ett sådant yrkande, som han gjorde. Jag respekterar varje ärlig åsikt, och naturligtvis respekterar jag herr Nylanders uppfattning, att det skulle vara till gagn för vårt land, om riksdagen på detta sammanträde under vissa år. Jag var emellertid senast i förrgår närvarande på ett sammanträde tillsammans med herr Nylander, då han liksom jag och många andra var varmt intresserad för den stora internationella handelskammarkonferens, som kommer att äga rum i Stockholm veckan efter midsommar och vilken konferens kommer att bestå av över ettusen av världens främsta industriidkare, köpmän och finansmän. Denna konferens' främsta strävan och program är att arbeta för handelsfrihet. Det meddelades på detta sammanträde, att en vetenskapsman utarbetat en karta över Europa, av vilken karta framgår, hur Europa består av en koloni av celler, omgivna med olika höga tullmurar, somliga så utomordentligt höga, att de verka som kinesiska murar, vilka äro omöjliga att överstiga, tullmurar vilka alla näringslivets män, som arbeta för handelsfrihet, borde vara med om att successivt minska och till sist avlägsna. Nu omedelbart inför denna stora internationella handelskonferens vädjar herr Nylander till andra kammaren att frångå den sunda handels- och finanspolitik, riksdagen fört under de svåra krisår, som vi genomlevat, och i stället slå in på en ny väg och genom förhöjd tull söka få en ökad inhemsk produktion av bilar till stånd.

Herr Nylander framhöll liksom herr Lindman, att det blott är fråga om en uppfostringstull, och det hade, yttrade herr Nylander, även framstående frihandelsvänliga nationalekonomer varit med om att tillstyrka under vissa förhållanden. Det är alldeles riktigt, att *under vissa förhållanden* kan även en frihandlare vara med om en uppfostringstull; men en dylik tull har bilindustrien haft sedan årtionden tillbaka, då den haft ett tullskydd av femton procent av varans värde. Försök hava gjorts både i Södertälje och i Tidaholm att få till stånd en produktion av personvagnar, men denna produktion har icke visat sig lönande, och produktionen har därför begränsats till vissa för vårt land mera speciella fordon, omnibussar, lastautomobiler och en del större personvagnar, detta med, såvitt jag vet, något så när tillfredsställande resultat.

Herr Lindman vädjade i andra ord till kammaren att biträda reservationen och icke utskottets hemställan. Han slutade sitt anförande med en vädjan: »Gör åtminstone ett försök, det kostar ingenting åtminstone, och ingen olycka händer därmed.» Så eller något liknande föll hans ord. Herr Lindman, bränt barn brukar sky elden; och jag hoppas, att även mången av denna kammares ledamöter, som i följet förläda sig till att i en liknande situation giva sin röst för en nödlidande industri — jag tänker på fönsterglasindustrien — genom ett onaturligt högt tullskydd, jag hoppas, säger jag, att man till följd av den erfarenhet, man numera har av det beslutet, aktar sig för att i dag fatta ett

*I fråga om
tullen
å automobiler
och automobil-
delar.
(Forts.)*

liknande beslut, som icke kommer att bli till nytta för vårt land och icke ens till gagn för den industri, som tillverkar automobiler. Tanken på att införa ett tullskydd eller höja ett tullskydd blott under några få, i detta fall tre till fem år, såsom reservanterna tänkt sig, och sedan borttaga detta tullskydd, är något, som kan låta rätt bestickande. Men nog veta vi, som tillhört denna kammarare ett eller annat årtionde, hur svårt det är att få en dylik uppfostringstill nedsatt eller borttagen, hur befogad en sådan nedsättning än må vara. Jag vill endast påminna om t. ex. sockerstriderna år 1913, när ett ytterst moderat förslag förelåg och då striden endast gällde, vilken utdelning riksdagen skulle genom tullskydd möjliggöra för aktieägarna i Svenska sockerfabriksaktiebolaget å det urvattnade aktiekapitalet 135 miljoner kronor. När vi en gång beslutat en dylik uppfostringstill, kunna vi nog utgå ifrån, att vi icke bliva kvitt densamma, när vi som bäst behöva det.

Ja, herr Lindman började sitt anförande med att belysa importen av bilar. I slutet av sitt anförande betog herr Lindman denna belysning dess effekt genom att framhålla, att även om riksdagen bifaller reservationen eller beslutar ett ännu högre tullskydd, skulle detta medföra, att den inhemska produktionen endast ökades något på importens bekostnad. Har man den uppfattningen, förfaller betydelsen av den belysning, herr Lindman lämnade i sitt anförande. Herr Lindman framhöll dessutom, att riksdagen borde godkänna reservationen, ty då behöfve riksdagen ej biträda Kungl. Maj:ts förslag om förhöjd skatt å bensin och gummiringar. Dessa senare skattefrågor anser jag böra behandlas fristående och icke i detta sammanhang, vilket icke heller de ärade reservanterna gjort, och vilket är fullständigt riktigt. Jag har en avvikande ståndpunkt från herr Lindmans, även i fråga om vilken beskattning är rättvisast. Om man för statsändamål vill tillföra statskassan ett visst belopp, är det angeläget att man ser till, att icke vid sidan av detta belopp ett visst belopp samtidigt rinner in i enskilda aktieägares fickor utan att staten får hela inkomsten. Detta är en av de många nackdelarna med tullbeskattningen, medan i stället den av Kungl. Maj:t föreslagna beskattningen verkar på ett sätt, som jag anser rättvisare.

Jag tillät mig, herr andre vice talman, att i början av mitt anförande uttrycka min glädje över att finna bondeförbundets båda representanter i bevillningsutskottet tillhöra majoriteten inom utskottet i denna fråga. De hava dock avgivit en reservation i slutet av betänkandet, i vilken de uttala som sin åsikt, att utskottets uttalanden i första stycket överst på sid. 12 äro alltför positiva. Jag vill, herr andre vice talman, helt och fullt instämma med herrar Wohlin och Olsson i Golvvasta i detta hänseende. Jag tror, att det varit lyckligare, om denna punkt hade formulerats annorlunda. I ett hänseende nödgas jag också, herr andre vice talman, göra ett yrkande, emedan jag anser, att det knappast är lämpligt, att riksdagen — i händelse utskottets hemställen får majoritet i båda kamrarna, så att motiveringen kommer med i riksdagens skrivelse — gör ett uttalande, som är för vilken regering det än vara månde fullständigt utslutet att kunna tillmötesgå och utföra. På sista raderna i första stycket på sid. 12 yttrar utskottet nämligen följande: »Skulle en dylik utredning därtill giva anledning, lär Kungl. Maj:t icke underlåta att hos innevarande års riksdag göra framställning i ämnet.» Var och en som sysslat med denna ytterst svåra fråga — jag känner väl till, att regeringen under höstens lopp ägnat densamma mycket ingående uppmärksamhet och prövning — vet, att det är fullständigt utslutet för en regering att, i händelse, som vi alla hoppas, riksdagen skall kunna avsluta sitt arbete till pingst, kunna avlämna en kungl. proposition i denna fråga redan vid innevarande riksdag. Då det icke kan vara lämpligt, att riksdagen i en sådan situation gör ett sådant uttalande, anser jag, att denna punkt i motiveringen bör utgå.

Jag tillåter mig därför, herr andre vice talman, att hemställa om bifall till utskottets hemställan med den mindre ändringen i motiveringen, att den av mig angivna punkten utgår.

I fråga om tullen å automobil- och automobil-delar.
(Forts.)

Under detta anförande hade herr andre vice talmannen övertagit ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr Olsson i Golvvasta: Herr talman, mina herrar! Den föregående ärade talaren uttryckt sin glädje över att finna bondeförbundets representanter bland majoriteten inom utskottet, d. v. s. bland dem, som gått på avslagslinjen, när det gäller dessa begärda tullförhöjningar för automobilindustrien. Jag vill bara nämna, att det har dock icke, vad mig beträffar, skett någon förändring i fråga om det intresse, som jag här vid åtskilliga tillfällen visat för våra svenska näringar. Det brister alltså intet i mitt intresse för att våra näringar i fortsättningen skola kunna existera i landet. Men här är det speciella saker, som gjort, att jag icke kunnat vara med om dessa begärda tullförhöjningar.

Om vi se efter något, hur automobilindustrien har utvecklats i världen och hur det för närvarande ter sig inom denna industri, skola vi finna, att det ute i de stora länderna, speciellt i Amerika, bedrivs en masstillverkning, som är möjlig där, därför att den i stort sett baseras på tillverkning för den inhemska marknaden. Här i Sverige råda icke motsvarande förhållanden till dem i Amerika, ty med vårt lilla folkantal och med de små utsikter till avsättning, som vi ha för en dylik fabrikation, är det alldeles klart, att vi icke hava samma underlag för en masstillverkning inom landet och av naturliga skäl icke kunna räkna på att kunna taga upp konkurrens med särskilt automobilfabrikationen inom Amerika.

Vi ha en automobilindustri, som i huvudsak är baserad på tillverkning av tyngre vagnar, särskilt avsedda för vårt klimat och för vägförhållandena här i landet. Denna fabrikation, som specialiserat sig på att tillverka inom Sverige särskilt behövliga vagnar, som motsvara våra speciella behov, har, jag vill icke säga, gått med förtjänst men, enligt de upplysningar vi fått inom utskottet, dock gått för fullt, åtminstone vad beträffar Scania Vabis och även fabriken i Tidaholm. De ha utvecklat full kapacitet, d. v. s. årligen tillverkat så många automobiler, som de kunnat åstadkomma med de maskiner och den personal de ha. De uttalanden, som gjorts av herr Lindman, att det kunde finnas möjligheter att utvidga denna industri, vill jag icke direkt påstå vara oriktiga, men dessa möjligheter te sig åtminstone för mig mycket små. Ty om dessa fabriker nu skulle utvidga sina verkstäder och inköpa nya maskiner m. m., är det givet, att det är förenat med en hel del omkostnader, och om de på samma gång ge sig in på att konkurrera med mindre och billigare vagnar, tror jag säkert, att en tullförhöjning från 15 till 25 procent icke är tillräcklig för att upptaga konkurrens med Amerika.

När jag har den uppfattningen, skulle motivet för mig att gå med på ett ökat tullskydd från 15 till 25 procent för denna speciella industri vara, att dess fabrikation skulle gå med större vinst. Utskottet säger här på ett ställe: »Den sålunda bedrivna tillverkningen har för närvarande sådan omfattning, att fabriksanläggningarna praktiskt taget helt utnyttjas.» Detta har intygats av representanter för denna industri. Men så säger utskottet: »Emellertid anses tillverkningen icke hava givit skälig avkastning.» Skall detta vara ett motiv för att nu höja denna tull med 10 procent? Jag undrar vad man skulle säga, om man kom och begärde tullförhöjning från andra håll, där man nu har synnerligen svårt att reda sig. Det är ju så inom många industrier och även inom den näring, inom vilken jag arbetar, att man icke kan räkna på

I fråga om
tullen
å automobiler
och automobil-
delar.
(Forts.)

vinst. Jag anser därför, att om företagen inom denna bransch icke giva någon vinst, är detta dock ingen anledning för oss att höja tullen.

Nu har man emellertid gjort gällande, att särskilt det nystartade företaget i Göteborg skulle ha möjlighet att kunna utveckla sig till en större industri. Det har tidigare sagts i dag i första kammaren, att den årliga fabrikation, som vi i detta fall skulle kunna åstadkomma inom landet, möjligen skulle komma att motsvara en dagstillverkning i Amerika. Jag frågar mig då verkligen, om icke denna tullförhöjning innebär alltför stora krav på staten.

Det har tidigare från denna talarstol sagts, att med den förhöjda tullen skulle som given konsekvens följa, att vi få dyrare automobiler och att transporten med automobiler kommer att fördyras. Det är naturligtvis en ofrånkomlig sak, och med den utveckling, som detta nya transportmedel tagit, är det verkligen något att räkna med. Bland andra transporter, som i stor utsträckning ske per automobil, äro också transporter av en mycket betydande del av de livsmedel, som produceras ute i landet. Jag vill särskilt påpeka mjölktransporterna. Jag vill begränsa mig till att tala om en trakt, som jag mycket väl känner till, nämligen trakten omkring Uppsala, och vågar därvidlag göra det påståendet, att två tredjedelar av den mjölk, som fraktas in till Uppsala, föres dit förmedelst automobiler. Det är vissa entreprenörer, som åtagit sig att forsla in mjölken från den kringliggande landsbygden. Det är ju givet, att såväl förhöjd tull som ökad skatt på bilar, på bensin och gummi komma att öka omkostnaderna för dessa, och det är också givet, att entreprenörerna skulle slå in på den vägen att bryta sina kontrakt, därför att de icke kunde fullgöra dem med de priser, som uppgjorts. Vilka tro ni, mina herrar och damer, att denna fördyring skulle gå ut över? Blir det över den konsumerande allmänheten, som köper dessa produkter, över dem som frakta dem per bil eller över dem som producera dessa varor? Det är nog ganska lätt att säga, vem som i sista hand kommer att få betala fördyringen. Vare sig den emellertid skulle komma att drabba den konsumerande eller den producerande delen av folket, är det synnerligen osmakligt att i dessa tider vidtaga åtgärder, som medföra en fördyring av mellanhandskostnaderna, fraktkostnaderna och dylikt, när man kan konstatera, att t. ex. smörpriset i vår tid är synnerligen lågt och att mjölkpriset ideligen har sjunkit, så att det nu är nere i förkrigspriser. Man blir då verkligen litet betänksam inför åtgärder, som direkt medföra en fördyring av de omkostnader, jag talat om.

Jag har tidigare omnämnt, att vi numera i Göteborg hava en automobilindustri, som har baserat sin tillverkning dels på inhemsk förbrukning och dels på export. Reservanterna föreslå nu en uppfostringstull på 3 à 5 år för att åstadkomma en möjlighet särskilt för denna industri att kunna leva och utveckla sig. Nå, vad skulle det komma att kosta vårt transportväsende, i den mån det är baserat på automobilismen? Jo, om man räknar med en femårstull, skulle det enligt uppgjorda beräkningar komma att kosta minst 20 miljoner kronor eller, jag kan tryggt säga, mellan 20 och 30 miljoner kronor. Kan det vara rimligt att offra en så stor summa för att åstadkomma denna automobilindustri?

Jag får i likhet med den föregående talaren erkänna, att jag är mycket intresserad av att denna industri kommer till stånd, och jag har i huvudsak gått med på utskottets yttrande och den kläm, det kommit med, men i en liten punkt, som herr Röing också var inne på, har jag tillsammans med herr Wohlin avgivit en reservation, där vi säga, att vi icke vilja uttala oss så positivt som utskottet. Jag vill emellertid ha sagt ifrån, att jag icke under alla förhållanden är obenägen att gå med på statshjälp, ty enligt de upplysningar, som inom utskottet lämnats av direktör Gabrielsson, som väl är den drivande kraften inom företaget, skulle det med ett kapital av mellan 2 och 3 miljoner kronor vara möjligt att få till stånd denna automobilindustri utan något som helst tull-

skydd. Är icke detta en för själva automobilismen, jag vill icke säga smakligare, men betydligt billigare väg att gå än tullvägen? Jag har en viss sympati för att något göres, det vill jag ärligen ha sagt ifrån, trots att jag i en reservation vänt mig mot det alltför förbehållslösa yttrande, som utskottet fällt.

Nu hava de talare, som stå på reservanternas sida, ställt upp denna fråga i en viss problemställning. De ställa upp ett antingen eller. De säga: är det icke mycket klokare och förståndare att taga denna tullförhöjning än att taga det andra förslaget om förhöjd viktskatt på automobiler, förhöjd skatt på bensin och gummi? Är det icke betydligt mer smakligt att gå den förra vägen, tullvägen? Om icke denna problemställning enligt min uppfattning vore felaktig, skulle jag möjligen kunna reflektera på saken. Jag har emellertid den uppfattningen, att om man tager denna tull i år i form av en uppfostringstull, så kan man nästan vara säker på — däri instämmer jag med den föregående ärade talaren — att denna tullförhöjning blir permanent. Om man ser på utvecklingen, på det ekonomiska läget rent budgetmässigt, så skulle jag tro, att vi kanske redan nästa år eller åtminstone om ett par år hava denna förhöjning av såväl viktskatten på automobiler som bensin- och gummiskatterna. Alltså, sväljer riksdagen tullförhöjningen, så får den troligen ett annat år också svälja den ökade skatten på automobiler. Det kan ju låta bestickande, när man resonerar som så, att vi böra hellre taga den förhöjda tullen på automobiler än dessa skatter, som komma att permanent drabba hela transportväsendet. Men när jag nu har den uppfattningen, att, oavsett om vi antaga tullförhöjningen, en ökad skatt på automobilismen kommer till stånd inom en snar framtid, har jag icke velat vara med om den fördyring, varom i dag är fråga.

Jag ber därför, herr förste vice talman, att få yrka avslag på de i ämnet väckta motionerna.

Herr förste vice talmannen återtog nu ledningen av förhandlingarna.

Herr Fjellman: Herr talman, mina damer och herrar!

Det har av flera talare i dag framhållits, vilken oerhört stor betydelse en inhemsk automobilindustri skulle få för vårt land: hurusom vår handelsbalans därigenom skulle förbättras, hurusom arbetslösheten skulle minskas o. s. v. Men det finns ännu ett tungt vägande skäl, som jag icke kan underlåta att påpeka, även om jag vet, att majoriteten här i kammaren icke anser det vidare starkt. I händelse av ett större krig ute i världen — vare sig vi bleve inblandade i detsamma eller ej — kommer bilimporten till Sverige att bli icke blott försvårad utan nästan omöjliggjord; de krigförande länderna komma nämligen med säkerhet att få användning för alla automobiler som äro att uppbringa.

Under försvarsdebatten år 1924 uttalade en av det frisinnade partiets mest framskjutna män här i kammaren den önskan, att vår armé skulle erhålla följande egenskaper: den skulle vara liten, den skulle vara god, och den skulle vara försedd med nutidens tekniska och maskinella hjälpmedel. Ja, i fråga om arméns litenhet, har han blivit rikt bönhörd; den andra önskan, rörande arméns godhet, får man väl hänföra till de fromma, ouppnåeliga önskningarnas område. Vad emellertid den tredje punkten angår, beträffande de tekniska förbättringarna och utrustningarna, är det att märka, att vårt land kan tillverka allt i den vägen såväl vapen som flygmaskiner och tanks m. m., men automobiler kan man icke åstadkomma. Skulle tilläventyrs vårt land komma med i ett krig — vilket jag visserligen vet, att många anse omöjligt — kommer detta säkerligen att föras rörligt, och vi behöva därför en oerhörd massa automobiler, som äro konstruerade på ett för vårt lands särskilda naturförhållanden anpassat sätt.

I fråga om tullen å automobiler och automobildelar.

(Forts.)

I fråga om
tullen
å automobil-
och automobil-
delar.
(Forts.)

Icke minst på grund av detta skäl anser jag, att vi icke få lämna något medel oförsökt att få igång ifrågavarande industri.

En tullförhöjning uppgående till 25 % skulle, enligt vad man förklarar, göra åsyftad verkan och undanröja svårigheterna både i det ena och andra avseendet. Och när nu denna tull är avsedd att vara en uppfostringstull och äga giltighet endast för tre eller fem år, förvånar det mig, att man icke kan i denna viktiga fråga lämna de frihandelsvänliga principerna och gå in för reservationen.

Den s. k. sammansättningstullen tilltalar mig åter mindre. Säkerligen ha herrarna fått åtskilliga broschyrer från utländska automobilbolag sig tillskickade, och man kan läsa mellan raderna, vilken oro man å dessa håll känner för att vi kunde komma på egna fötter med hänsyn till tillverkning av automobiler. Nu har man i sammansättningstullen fått ett medel, varigenom man tror sig kunna sätta krokben för det hela. För en dylik sammansättningsindustri kan vår inhemska industri erhålla endast en mycket liten avsättning; och vad arbetslösheten beträffar, kommer den att spela en ytterst obetydlig roll. Även om ett förbilligande av automobilerna därigenom skulle komma till stånd, bör man icke bara se på den detaljen och släppa det *stora* önskemålet, nämligen att få i gång en inhemsk automobil tillverkningsindustri. Om man återigen *vid sidan av denna* kan erhålla en sammansättningsindustri, kommer frågan i ett annat läge. Men vi skola icke låta prata ikull oss av en massa utländska bilfirmor och deras agenter, som försöka beröva oss tron på oss själva och på våra arbetsmöjligheter i detta avseende. Givetvis förefinnas stora svårigheter, men dessa anses på sakkunnigt håll möjliga att övervinna, om staten vill medverka.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Chefen för finansdepartementet herr statsrådet **Lyberg**: Herr talman! Den lilla jämkning i avfattningen av den bestämmelse i tulltaxan, som skulle avse att ge Kungl. Maj:t en viss befogenhet med hänsyn till tillämpningen av den ifrågasatta enhetliga tullsatsen, torde måhända komma att ge anledning till vissa komplikationer vid fixering i praktiken av tullsatsen å automobil delar. Men jag tror, att därmed förbundna svårigheter kunna övervinnas, och jag anser mig därför utan någon direkt invändning kunna acceptera utskottets tillstyrkande hemställan jämväl med denna jämkning.

Vad utskottets motivering beträffar, bjuder mig ärligheten göra den personliga bekännelsen, att jag icke mycket tror på tanken, att det ifråga om svensk bilfabrikation, huru önskvärt det än är att uppamma en sådan, föreligger ett sådant exceptionellt undantagsfall, då direkt statssubvention är försvarlig och påkallad. Men, såvitt jag förstår, utgör icke detta något hinder för regeringen att, om riksdagen nu så önskar, upptaga till mera ingående utredning detta spörsmål. Dock tror jag i alla fall i likhet med några tidigare talare, att utskottets uttalande på denna punkt är för positivt, och att, alldeles frånsett den konstitutionella sidan av saken, det knappast är möjligt att eventuellt bringa frågan om statssubvention under nu pågående riksdags prövning. Enligt uttalandet skulle det ju *först* ankomma på ifrågavarande företags ledare att visa, att erforderligt kapital icke kan från enskilt håll erhållas. *Därefter* skulle regeringen förebringa utredning angående sakens olika sidor i övrigt. Och *slutligen* skulle proposition utarbetas och slutbehandlas, allt under den tid av riksdagen, som återstår. Som sagt, någon anledning att motsätta sig tanken på en dylik utredning torde dock icke förefinnas.

Beträffande högerreservationen så synes densammes förespråkare vara mycket angelägna att lägga saken, som om det här gäller *antingen tullförhöjning eller skatteförhöjning*. Jag tror mig naturligtvis icke om att kunna rubba

denna reservanternas ståndpunkt utan är övertygad om, att de vidhålla den och komma att handla i konsekvens med denna ståndpunkt. Men enligt min mening är frågeställningen icke riktig. Frågan om bilskatten har hittills av svenska statsmakterna behandlats och har i den kungliga propositionen angående höjning av skatten behandlats såsom *en del av vägtrafikproblemet* och icke som en del av statsregleringsproblemet, låt vara att frågan naturligtvis indirekt inverkar på lösningen av detta senare problem. Jag upprepar detta, som sagts redan i remissdebatten och som också sagts i nyss omtalade proposition. Alltså: motiverar vägtrafikproblemet en skattehöjning, så bör den tagas. I annat fall skall den avvisas. I bägge fallen oberoende av tullen och oberoende av svårigheterna att balansera budgeten. Detta innebär emellertid givetvis icke, att jag vill säga, att icke dessa två frågor ha beröringspunkter, vilket är uppenbart, då bägge röra skadebelastningen i en eller annan form av motortrafiken. Men vad jag vill säga är, att det icke gäller något antingen — eller med den ståndpunkt, som ligger bakom propositionen om höjd automobilskatt.

Men är nu överhuvud beskattningen av motortrafiken — jag avser då både tull och skatt — framför allt en fråga om anskaffande av medel till *vägbyggnader och vägunderhåll* och icke en fråga om inhöstande av skattemedel till statskassan ungefär på samma sätt, som man skaffar sådana medel genom inkomst- och förmögenhetsskatten, så är det uppenbarligen oriktigt att, som reservanterna vilja, lägga hela den ökade belastningen på själva fordonen i proportion till deras värden, och närmast då på de importerade fordonen, i stället för, som hittills skett, i första rummet på vad som är den egentliga mätaren av vägnarnas belastning genom motorfordonen, bränslet och hjulringarna. Jag har därmed icke alls velat närmare ge mig in på den fördelning av skadan mellan de olika skatteföremålen, som må anses riktig, men vill i förbigående understryka, att om man lägger skatten på det sätt, jag antytt, blir det utan tvivel en s. k. övervältringsskatt i de fall, då en sådan bör ifrågakomma. Jag tänker därvid närmast på drosk- och omnibustrafiken. Givet är, att skatten på denna icke slutligen drabbar fordonsägarna utan trafikanterna.

Reservanterna åter vilja helt enkelt genom en nästan fördubblad tull å fordon och tillverkningsdelar utan att alls beakta spørsmålet om fördelningen av skattebelastningen på de olika bilskatteobjekten och utan att förbehålla intäkten åt vägväsendet — den skall ju gå in i statskassan utan vidare liksom andra tullar — taga ut ett belopp av cirka 4,000,000 kronor om året av bilköparna. Man kan naturligtvis säga ungefär detsamma, göra samma erinran mot den nuvarande biltullen. Men den har tillkommit mera som en finanstull på en tid, då man ansåg, att bilarna huvudsakligen voro lyxsamfärdsmedel. Och det har ju, som bekant, alltid sina svårigheter att avskaffa en tull, som sedan avsevärd tid verkat.

Att enbart av statsfinansiella skäl salta på tullen vill ju däremot numera just ingen, sedan bilen i hög grad blivit en nödvändighetsartikel. Och när reservanterna föreslå en tullförhöjning, är det ju så, att trots den frågeställning, som man gärna vill framhäva, »tull eller skatt», det dock ytterst är *skyddssynpunkten*, som varit avgörande. Möjligheten att skydda och uppamma svensk industri är ett i och för sig synnerligen behjärtansvärt syfte. Men det måste, även om man icke alls urgerar en principiell frihandelssynpunkt, först anmärkas, att reservanterna icke presterat, såvitt jag kunnat se, någon utredning, som styrker eller ens gör sannolikt, att detta stöd är av beskaffenhet att uppamma en stor exportindustri, något som man ju här åsyftat. Jag skulle önskat närmare kunna ge mig in på denna delikata sak, men tiden — och kanske min egen förmåga — tillåter det icke. I stället skulle jag vilja hemställa, att kammarens ledamöter, när första kammarens protokoll kommit i tryck, ville läsa den exposé av de faktiska förhållandena på detta

I fråga om tullen å automobiler och automobil-delar.
(Forts.)

I fråga om
tullen
å automobiler
och automobil-
delar.

(Forts.)

område, som förutvarande handelsministern Wohlin för en stund sedan lämnat i första kammaren, och som icke torde kunna motsägas, så nedslående den än är beträffande våra möjligheter att konkurrera med särskilt den amerikanska fabrikationen av personbilar.

De huvudsakliga verkningarna av eventuellt höjda tullsatser bli då, att köpare av motorfordon få betala närmare dubbelt så stor tull som hittills för att skaffa svenska tillverkare av bilar och bildelar — vare sig tillverkningen redan går bra eller icke — en sannolikt i jämförelse med beloppet 4,000,000 kronor om året mycket blygsam förbättring i det ekonomiska utbytet av deras tillverkningar. Vidare bleve följden, att denna indirekta subvention komme att drabba, icke bilägarna och trafikanterna över huvud utan blott dem, som efter tullförhöjningen köpa fordon. Den komme, om, som reservanterna ställa i utsikt, höjningen endast behålles såsom en uppfostringstull under tre eller fem år för att sedan eventuellt efterträdas av en *skattehöjning*, att innebära, att icke de bilar, som i huvudsak trafikera våra vägar under dessa tre till fem år, komma att betala subventionen utan de bilar, som under den tiden *köpas* och som till väsentlig del komme att trafikera vägarna *efter* uppfostringstidens utgång och därför komme att träffas jämväl av den i utsikt ställda skatteökningen efter denna tidsperiods utgång. Genom att följa reservanterna sönderbryter man, såvitt jag förstår, det nuvarande systemet för biltrafikens beskattning, frånsett då den tull, som en gång är satt på bilarna. Och man gör det, utan att man vet, om man vinner något därmed och framför allt om man vinner, vad man egentligen åsyftade, och utan att man — bortsett från de okontrollerbara beräkningar, som enligt uppgift stödjade sig på huvudsakligen konfidentiella upplysningar — kunnat prestera någon uttömmande utredning om verkningarna.

Den siste ärade talaren sade — tydligen apropå utskottets förslag och propositionen — att man icke skall låta prata ihjäl sig av cirkulärskrivelser och annat dylikt, som vi riksdagsmän rikhaltigt erhålla. Ja, det är riktigt. Men cirkulärskrivelser och prat serveras nog även högermännen. Och det kan ju tänkas, att dessa i den här frågan icke varit mindre utsatta och oemottagliga för sådant än vi andra. Då denne talare dessutom sade, att de amerikanska cirkulärskrivelserna, som kommit till oss, och som icke heller jag tyckt vara vidare tilltalande, skulle ange, att amerikanerna äro ytterst oroliga för att den svenska bilindustrin skall göra dem förfång — han använde icke det uttrycket, men innebörden var ungefär densamma — så får jag säga, att jag tror, att oron bland de amerikanska bilfabrikanterna för att svensk bilindustri skulle kunna göra den amerikanska bilfabrikationen något väsentligt avbräck nog är bra liten.

Bakom regeringspropositionen och utskottetsförslaget stå riksdagens tidigare gjorda uttalande och därefter verkställda offentliga utredningar. Och det kan icke förnekas, att ett bifall till utskottets förslag dock ställer i omedelbar utsikt rätt avsevärt ökade arbetsmöjligheter i detta land.

Jag tillåter mig, herr talman, att hemställa, att kammaren ville ansluta sig till utskottets förslag.

Herr **Björklund**: Herr talman! Efter herr statsrådets anförande kan det icke falla mig in att hålla något längre föredrag. Herr statsrådet har i väsentliga delar sagt åtskilligt av vad jag ämnade säga och även mycket därutöver.

Vad är det egentligen man från reservanternas sida åsyftar? De göra gällande, att den automobilindustri, som för närvarande finnes inom landet, icke kan med det nuvarande tullskyddet klara sig, och det föreslås fördenskillen en tullförhöjning från 15 till 25 %. Jag har talat med ett par representanter för de svenska automobil-tillverkningsföretagen, nämligen cheferna för Scania Va-

bis och Tidaholmsbolaget. Det har då upplysts — jag förmodar, att övriga herrar i bevillningsutskottet också haft tillfälle resonera med dessa representanter — att man strängt taget icke anser sig ha någon nytta av en tullförhöjning, understigande 30 % av varans värde. Och samtidigt som man å reservanternas sida vill sätta tullen till 25 %, anser man sig säker på att priset på automobiler här i landet ingalunda skulle komma att höjas i samma omfattning som tullen. Men vad kommer då det hela att praktiskt utmynna uti? I stället för den nuvarande värdetullen å 15 %, skulle vi, om reservanternas tankegång hölle streck, få en sådan å 20 %, och därmed hade vi icke hjälpt de nuvarande fabrikena, ty man kan förutsätta, att i den mån ingen prisförhöjning kommer till stånd möjligheter att utöka tillverkningen icke föreligga för den svenska lastbilsindustrien. Industriernas egna representanter ha alltså, som jag nämnde, förklarat, att en tullförhöjning av 30 % vore det minimum, som behöves för att rörelsen skulle kunna gå för fullt.

Det är tre företag, som beröas av den föreslagna tullförhöjningen, nämligen dels Scania Vabis, dels Tidaholmsbolaget och dels en nystartad fabrik i Göteborg. Jag anser mig icke röja några hemligheter, när jag säger, att chefen för Tidaholmsföretaget på direkt fråga, huruvida man kunde klara sig utan någon tullförhöjning, yttrade: nog klara vi oss alltid. Men han tillade, att om riksdagen ville höja tullen på bilar, skulle detta naturligtvis vara synnerligen angenämt för industrin, och det kan jag väl förstå.

Reservanterna förutsätta, att tullen bleve en s. k. uppfostringstull, och den skulle utgå å det nuvarande värdet eller å något annat värde — vilket detta borde vara, har man icke fixerat — och efter tre år skulle en nedsättning äga rum. Chefen för den nystartade fabrik, som jag nyss talade om och som driver tillverkning av personautomobiler, uttalade inför bevillningsutskottet, att tullförhöjning vore det sista medel, som han för sin del ville vara med om, emedan en dylik tidsbegränsad tull ovillkorligen skulle komma att skada hans företag; han hade nämligen lagt upp tillverkningen på det sättet, att industrin skulle bli en exportindustri.

Om nu den äskade tullförhöjningen komme till stånd och efter tre år chefen för Volvo i Göteborg ville ha bort tullen på grund av den skada, som densamma då förorsakade, skulle naturligtvis icke Scania Vabis och Tidaholmsbolaget, vilka under dessa tre år dragit fördel av de ytterligare 5 % ökning, som reservanternas förslag skulle medföra, vara med om ett dylikt borttagande (ökningen blir nämligen icke 10 % utan 5 % på grund av att priset å vagnarna icke kan ökas med hela tullen och tullskyddet sålunda icke utnyttjas i sin helhet). Då man därtill under åtskilliga år haft ett tullskydd av 15 % å värdet och det dock icke lyckats att i högre grad utveckla industrin, kommer det säkerligen icke heller att lyckas att på tre år med en ytterligare höjning av 5 % uppnå ett sådant resultat, att tullen kan avskrivs helt eller delvis. Saken ligger nog icke så till, att man bara med tullskydd skulle kunna såväl hålla den förutvarande industrin i gång som även understödja den nystartade fabrik, varom jag här talat.

Jag är nu för min del optimistisk nog att tro på möjligheterna för Volvo-fabriken i Göteborg att komma fram till ett resultat på detta område, ehuru jag erkänner, att jag icke kan lägga upp några kalkyler härvidlag. Jag vågar som sagt tro på saken, och jag tycker det är skönt, att svenskt näringsliv äger sådana karlar, som försöka med alla till buds stående medel tvinga fram ett företag och som sätta in hela sitt kapital, sitt arbete och sin ärelystnad på att pressa fram en industri till konkurrenskraft med de utländska företagen. Men under sådana förhållanden vill jag icke gå med på den linje, som chefen för nämnda företag först i sista hand ville tillgripa. Tvärtom tror jag, att det bör bli möjligt för den nu sittande regeringen, om utskottets förslag bifal-

I fråga om tullen å automobiler och automobil-delar.
(Forts.)

I fråga om
tullen
å automobiler
och automobil-
delar.

(Forts.)

les, att taga det föreliggande problemet under övervägande och sedan eventuellt framlägga förslag på området. Jag hoppas, att utredningsresultatet skall bli sådant, att man på grund av detsamma kan få till stånd en inhemsk automobilindustri.

När man slutligen från reservanternas sida trycker på den synpunkten, att arbetslösheten motiverar ifrågavarande tullförhöjning, vill jag pointera, att man med utskottets förslag i lika hög grad bekämpar arbetslösheten, nämligen på grund av möjligheterna för en sammansättningsindustri på detta område. Det är förklarligt, att man icke är så böjd för en dylik, och jag kan erkänna, att bevillningsutskottet och riksdagen i någon mån blevo förda bakom ljuset den gången, då vi härutinnan hade att göra med vissa representanter för Ford-firmor i Amerika. Den saken har emellertid utskottet nu rättat till, och om riksdagen bifaller utskottets hemställan, tror jag, att man gått den väg, som lämpligen bör vid detta tillfälle ifrågakomma.

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

Herr Hamrin: Herr talman! Som kammarens ledamöter torde finna vid genomläsande av den kungl. propositionen, har jag funnit mig nödsakad att vid behandlingen av denna fråga inom regeringen vidtaga den i och för sig icke alltför ovanliga åtgärden att låta anteckna till statsrådsprotokollet en avvikande mening, i det jag ansett, att den föreliggande propositionen icke bort till riksdagen framlämnas. Det må tillåtas mig, herr talman, att ifrån den plats i kammaren, där jag har yttranderätt, framföra de synpunkter, som varit vägledande för mig, då jag vidtagit den åtgärd jag nyss nämnde.

Innan jag gör detta, ber jag emellertid att med tillfredsställelse få konstatera det stora intresse, som knytes till föreliggande fråga. Jag för min del fick uppmärksamheten riktad på denna sak långt innan jag tillträdde den befattning, som jag för tillfället bekläder. Första uppslaget var egentligen en tidningsartikel, en ledare i det socialdemokratiska huvudorganet i Stockholm, där man tog till orda för skapande av en inhemsk bilindustri. Sedan jag tillträtt min befattning som chef för handelsdepartementet, har jag också i stor utsträckning haft tillfälle att syssla med denna fråga, i det industriens män och även andra hänvänt sig till mig och i viss mån rådgjort med mig om vilka vägar, som eventuellt vore framkomliga för att skapa en svensk bilindustri. Att intresset för frågan är stort, är också ganska naturligt, särskilt om man tager i betraktande de siffror, som här i dag blivit omnämnda. Men det är icke nog med att vi för år 1926 importerat bilar för omkring 45 miljoner kronor — jag skall strax återkomma till denna siffra — utan kurvan har under de sista åren alldeles tydligt visat, att vi kunna räkna med högst väsentligt ökad import under kommande år. Detta är också min personliga uppfattning, och utvecklingen i andra länder visar otvetydigt, att bilbeståndet kommer att ökas år efter år.

Jag nämnde, att denna siffra om 45 miljoner kronor betecknar importen för år 1926, men jag vill erinra därom, att det här gäller en deklarationssiffra och icke den definitiva siffra, som anger de summor, vilka gå ur landet i form av likvid för inköpta bilar. Jag ber att särskilt få understryka detta, då det enligt min uppfattning har ganska stor betydelse, när man behandlar utskottets utlåtande i frågan. Beloppet är en deklarationssiffra, som huvudbolagen i Amerika, Frankrike och Tyskland uppgiva till sina dotterbolag här i Sverige eller till sina auktoriserade försäljare. Jag skulle kunna nämna ett ganska drastiskt exempel, som visar, huru väl t. ex. amerikanarna ha kännedom om våra tullförhållanden i detta avseende — ett exempel som jag har från egen erfarenhet — men jag skall icke upptaga kammarens tid med den saken. Jämte

denna siffra på 45 miljoner kronor ber jag att få erinra därom, att vi under loppet av förra året importerade för ungefär samma belopp bensen, bränsle till bilarna. Vi äro sålunda för motortrafikens vidkommande uppe i ett kapital på omkring 80—90 miljoner kronor, som går till utlandet.

Det är ganska naturligt, säger jag, att man inför sådana siffror verkligen frågar sig: är detta ovillkorligen nödvändigt? Borde icke en kraftansträngning göras för att i någon mån åt landets folk bevara detta kapital? Jag ber att få erinra därom, att riksdagen tidigare gått in för premiering eller låt mig säga protektionism, när det gäller en visserligen mycket ringa del av bränslet, nämligen motorspriten; det är nämligen endast 2—3 % av allt motorbränsle, som kommer på motorspriten, ehuru även den kurvan visar något uppåtgående. Och jag skulle vilja se den riksdag, som icke gärna skulle avstå från vart enda öre av bensintullen, därest det vore möjligt att till drivande av våra bilar och motorer vinna användning för en råvara, som nu till ingen nytta utan snarare i många fall till skada rinner ut i våra älvar. Där har, som sagt, riksdagen gått in för ett protektionistiskt system så till vida, att man åtminstone tillfälligt avstått från den särskilda beskattningen av den svenska motorspriten.

Nu tager sig detta stora intresse för skapandet av en svensk bilindustri olika uttryck. Naturligtvis är det ett uttryck av intresse jämväl från regeringens sida, att den proposition framlagts, som vi här behandla och diskutera. Denna går som bekant ut därpå, att man beträffande automobiler här i landet skall skapa en hopsättningsindustri. Man slog in på den vägen redan år 1925, då ju riksdagen fattade ett beslut, som praktiskt taget innebar, att den sammanlagda tullen för hopfogade automobil-delar sänktes från 26 % eller 23 % ned till 13 %. — Jag måste ange siffrorna med reservation, därför att det förekommer två siffror i bevillningsutskottets betänkande, och jag har icke kunnat kontrollera vilken som är riktig. Det företogs alltså nyssnämnda är en betydande sänkning av tullen för att åstadkomma en sådan hopsättningsindustri i landet. Nu föreslås en ytterligare sänkning från 13 till 12 %. Härtill skulle komma vissa fördelar, därigenom att man kunde tullbehandla en serie av automobil-delar efter enhetlig rubrik.

När jag för min del reflekterat över denna framställning och innehållet i kungl. propositionen, har jag naturligtvis frågat mig: Vinner man syftet nu, då man icke gjorde det år 1925 genom den betydande sänkning, som då ägde rum? Ja, därpå kan naturligtvis ingen svara något bestämt, men det förefaller mig ytterst problematiskt, att ett bifall till bevillningsutskottets betänkande i den punkten kan inverka på frågans lösning. Det har emellertid åberopats en cirkulärskrivelse, som en stor bilsammanslutning sänt till svenska riksdagen. Däri heter det, att om tullen kunde sänkas, så att en enhetstull av låt oss säga 5 % av värdet komme att tillämpas, skulle förutsättningar finnas för att skapa en inhemsk hopsättningsindustri. Jag vill blott tillägga, att innehållet i denna skrivelse har åtminstone på mig verkat raka motsatsen till vad den avser. När man icke kommer med några som helst garantier, utfästelser eller positiva uttalanden, tror jag nämligen icke man har anledning fästa alltför stort avseende vid densamma, vare sig vid denna punkt eller vid någon annan.

Dessutom vill jag göra gällande, att alldeles oavsett den lilla tullsänkning, som nu ifrågasättes — från 13 till 12 % —, skulle en hopsättningsindustri komma till stånd vår bön förutan under den förutsättningen, att detta befinner från de stora bilkoncernernas sida vara fördelaktigt och för dem ekonomiskt. Den lilla skillnaden på 1 % kan givetvis icke ens sammanslagen med lättnaden i tullbehandlingsavseende åstadkomma en dylik kraftig verkan. Lika litet skulle en sänkning kunna skapa en sådan industri som ett avslag i sådant avseende förhindra dess uppkomst. Men vad innebär då i själva verket detta förslag? Jag sade nyss, att den undantagslagstiftning, som gäller för motor-

I fråga om tullen å automobiler och automobil-delar.

(Forts.)

I fråga om
tullen
å automobil-
och automobil-
delar.

(Forts.)

sprit, alldeles uppenbart är en protektionistisk åtgärd. Precis samma beteckning kan man enligt min mening fästa på en åtgärd som den här föreslagna; den är en skyddsåtgärd, en ren premiering åt en viss industri med ett visst antal arbetare.

Jag har begärt av vederbörande och fått en hel del uppgifter och siffror, som belysa vad jag nu syftar på. Om jag ser på en färdig automobil, som vid förtullningen deklarerats till ett värde av 2,000 kronor, finner jag, att densamma betingar en tull om 300 kronor. Vad den serie delar, som sammanfogade utgjorde denna bil, komme att deklarerats för, vet ingen. För övrigt, huru skall någon tullmyndighet överhuvud taget kunna göra invändningar mot den deklaration, som de stora bilkoncernerna komme att avgiva i det hänseendet? Klart är emellertid, att det deklarerade värdet för en serie delar skulle väsentligt understiga värdet av den färdiga bilen. Om jag nu tager siffran 1,500 kronor, så utgår tullen på detta belopp med 12 %. Det blir 180 kronor, och skillnaden mellan 180 kronor och 300 kronor utgör alltså det belopp, som svenska statskassan efter de nuvarande bestämmelserna skulle avstå för att skapa en hopsättningsindustri här i landet. Jag vågar knappast använda de siffror, som jag fått ifrån vederbörligt håll rörande de deklarerade värdena för dessa serier av sammansättningsdelar i andra länder. Då kommer jag nämligen fram till det resultatet, att man genom en dylik åtgärd skulle premiera 500 arbetare med ett par tusen kronor per år och man. Jag måste alltså säga till de herrar, som — i likhet med mig själv för all del — äro i teorien frihandlare, att det här rör sig om en tydlig och klar protektionistisk skyddsåtgärd; det kan man aldrig komma ifrån. Man premierar en viss industri med ett visst antal arbetare genom att avstå en del av de inkomster, som staten skulle ha i tull, om varan i färdigt skick importerades till landet.

Vidare gör man gällande, att genom en sådan hopsättningsindustris skapande skulle man få avsättning för svenskt material. Det finnes dock icke den ringaste garanti för den saken. På en sida i denna cirkulärskrivelse talas det vitt och brett härom, men på en annan säges det, att får man endast en lägre tull å dessa serier av bildelar, så komme det att importeras så kolossalt hit till landet, att därmed skulle för det svenska statsverkets vidkommande uppvägas vad man kunde förlora i tull genom nedsättningen.

I England t. ex. där man har en stor sammansättningsindustri, har man helt enkelt tvingat vederbörande att i ganska stor utsträckning använda engelskt material och inom landet tillverkade delar, men här har man icke ansett sig kunna göra så. Jag förmodar, att vederbörande icke kunnat eller velat lämna några som helst dylika garantier.

Nu säger man, att om vi sänka tullen på bildelar och få till stånd en dylik sammansättningsindustri, så kommer därmed den färdiga bilen att förbilligas och alltså en förmån beredas de svenska biltrafikanterna eller konsumenterna, om jag får använda det uttrycket. Men, mina herrar, tro ni, att amerikanarna äro så ädelmodiga mot oss, att de sänka priset på den färdiga varan i samma utsträckning som vi här sänka tullen och genom att statskassan avstår låt mig säga 1 1/2 miljon kronor bereda dem möjligheter att sammansätta bildelarna i Sverige? Det är kanhända möjligt, att en del av denna ökade förtjänst genom förbilligande av den färdiga bilen skulle komma konsumenterna tillgodo, medan en annan del skulle givetvis tillfalla fabrikanterna. Men i varje fall kommer man, om man studerar problemet närmare, till det resultatet, att detta icke motsvarar den upppoffring, som man från statens synpunkt här gör.

För övrigt vill jag påpeka en annan sak — kanhända den diskuterats redan i bevillningsutskottet. Jag tror, att de av herrarna, som haft tillfälle att taga kännedom om bilförsäljningens läge för närvarande, ha klart för sig, att det finnes en oerhörd marginal utöver importpriset plus frakt och assurans, på vil-

ken det kan tummas ganska betydligt. Därför behöver icke priset stiga ens genom den tullförhöjning, som här föreslås och som jag sedan skall något beröra. En 20—25—30 % på det deklarerade importpriset torde väl vara den förhöjning, man räknar med, innan bilen bjudes ut till den svenska köparen.

Jag anser dessutom, herr talman, att när vi nu vilja giva uttryck åt vårt stora intresse för skapande av en bilindustri inom landet, så sker detta genom att vi öppna stora famnen mot utlandet och säga: Varsågod och kom hit och arbeta allt vad ni kan! Vi inbjuda utlandet att frakta hit de utländska bil-delarna och sammanfoga dem under utländsk ledning, med hjälp av utländskt kapital, under utländska verkmästare men med svenska arbetare. Men en vacer dag, sedan det skapats en sådan industri, befinnes det kanske vara fördelaktigare att flytta densamma till ett grannland. Man genomför då en enkel omorganisation, och så stå vi där med denna tullrubrik men med tomma verkstäder. Icke ens den allmänna svenska opinionen skulle kunna öva något som helst inflytande på en utveckling i den riktningen. Vi bliva ställda utanför.

Men, säger man vidare, riksdagen har dock gått in för den lösning av ifrå-gavarande problem, som propositionen angiver. Ja, detta skedde, såsom redan nämnts, 1925. Vidare har riksdagen förra året uttalat sig för framläggande, efter utredning, av en sådan proposition, som nu föreligger. Ja, jag vill öppet bekänna, att förra året var det en försummelse å min sida, att jag då icke upp-trädde mot det förslag, som då förelåg. Jag nämner detta för att framhålla, att det icke är något nytillkommet intresse, som jag ger uttryck åt i dag. Läget är väl nu i varje fall ganska annorlunda i jämförelse med vad det var, då riksdagen avlät sin skrivelse. Här har ju dock från enskilda intressenters sida gjorts eller göres ett allvarligt försök att skapa en svensk bilindustri, och med hänyn härtill instämmer jag fullt och helt i den stora västkusttidningens, Göte-borgs Handels- och Sjöfartstidning, uttalande häromdagen, då den just på tal om propositionen framhöll, att tidpunkten icke kan vara olyckligare vald än den nuvarande att gå in för det system eller det försök, som framförts i år.

Beträffande utsikterna för en svensk bilindustri skall jag sannerligen icke söka uppträda som någon sakkunnig eller ens ställa mig på den ena eller andra sidan. Jag har lyssnat med stort nöje till de något säkra uttalanden, som här göras på både det ena och det andra hållet. Men jag måste säga, att när jag väger de uttalanden, som komma från en person, vilken står alldeles främman-de för såväl denna industri som kanske för industri i allmänhet, mot de utta-landen, som göras av experter, av personer, som vistats i Amerika i flera år, som studerat tillverkningen av bilar, som äro tekniskt utbildade och som sedan associerat sig med personer, tillhörande ledningen för landets främsta indu-strier, kan jag såsom lekman icke annat än taga intryck av dem, som ha de större förutsättningarna att bedöma saken.

Jag har här i min hand en avskrift av ett utlåtande från kommerskollegium, som avgavs i samband med frågan om beviljande av ett litet manufaktur-lån till göteborgsfabriken. Kollegium hade sänt framställningen till Järnkonto-ret, vilket å sin sida utremitterat skrivelsen till en hel del av de svenska indu-strierna inom järnhanterings område. Det är intressant att taga del av sva-ren och se vad som däri framhålles, men jag skall icke trötta kammaren med att redogöra därför. Jag vill blott citera några ord med hänsyn till den föreliggande frågan, ord, som jag icke återfunnit i utskottets utlåtande. Det heter i denna handling på följande sätt: »Beträffande slutligen motionen — motio-nen 1926 — om sänkningar av vissa nu gällande tullavgifter i syfte att be-främja uppkomsten inom landet av en industri för sammansättning av automo-biler, torde vara uppenbart, att en dylik sänkning skulle minska utsikterna för etablerandet av en självständig biltillverkning inom landet. Den redan nu svåra

*I fråga om
tullen
å automobil-
och automobil-
delar.
(Forts.)*

I fråga om
tullen
å automobil-
och automobil-
delar.
(Forts.)

konkurrensen bleve därigenom ändå kraftigare och, när det för landet i alla avseenden bör vara fördelaktigare att söka uppmuntra en verklig fabrikation av färdiga bilar, vore att beklaga, om motionen vunne riksdagens gehör.» Nu ha de båda intressena kommit att stå mot varandra: det ena avseende en hopsättningsindustri, och det andra, avseende en svensk tillverkningsindustri, och i det valet måste jag ansluta mig till den tanke, som ligger bakom det allvarliga försöket att skapa en svensk tillverkningsindustri.

Jag skall sedan, herr talman, yttra några ord om den reservation, som är bifogad bevillningsutskottets betänkande. Jag skall icke använda mig av de siffror, som visa, att vårt land har en av de lägsta biltullarna i världen, från vilken synpunkt det kunde finnas ett visst motiv för en tullförhöjning. Jag skall icke heller närmare ingå på sambandet mellan den föreslagna tullförhöjningen och den av Kungl. Maj:t föreslagna skatteförhöjningen. Jag vill dock betona, att om jag tager 4 miljoner kronor ur en viss grupps fickor på det ena eller på det andra sättet, har jag svårt att förstå, att detta i ena fallet skulle vara en protektionistisk och förkastlig åtgärd, under det att i det andra fallet åtgärden skulle vara alldeles utomordentlig. Det är i alla fall så, att det blir bilägarna, som få bära utgifterna i båda fallen. Och driver man resonemanget därhän, att det icke blir bilägarna utan de, som begagna bilarna, tillfälligt eller i större utsträckning, som få dragas med denna börda, ställer det sig likväl på samma sätt: utgifterna komma att fördelas på precis samma personer. Det är därför, menar jag, en lek med ord, när man gör gällande, att det ena är utomordentligt bra och det andra fullständigt förkastligt. Jag kan icke bibringas en sådan åsikt; ehuru bilägare sedan många år tillbaka är det mig alldeles egalt, om jag en gång för alla får betala en summa, när jag köper en bil, eller om jag år efter år får bära en viss ökad skattebörda. Naturligtvis ger jag mig i detta sammanhang icke in på frågan om vägskatten och vad därmed sammanhänger; detta ligger här utanför min uppgift.

Vidare några ord, herr talman, om det resonemang, som förts i bevillningsutskottets betänkande och likaså här i kammaren därom, att en biltull icke behöves med hänsyn till de gamla industrier, som vi äga på området. Man säger t. o. m., att dessa industrier för närvarande äro utnyttjade upp till sin fulla kapacitet och att något mera icke kan göras. Men, mina herrar, är det verkligen så ställt i vårt land, att vi icke skulle behöva utvidga åtskilliga närings- och industrigrenar, för att därigenom vinna sysselsättning för flera arbetare än hittills? Det synes mig vara ett problem, vilket överskuggar alla de andra frågor, som vi överhuvud taget här diskutera, huru man skall kunna få arbete och utkomst för flera av landets medborgare än nu är fallet. Och icke vore det väl då så »farligt», om man kunde utvidga jämväl de industrier, som redan finnas på förevarande område?

Herr talman! Jag slutar såsom jag började med att säga, att det är ett stort intresse, som samlas kring föreliggande fråga. Det är bara nedstämmande och vemodigt att finna, att de olika synpunkterna icke kunna enas kring någon framkomlig linje, utan att man skall splittra sig på olika linjer. Naturligtvis resulterar detta uti — jag inser det mycket väl — att ingenting beslutes och att ingen åtgärd vidtages, som verkligen kunde gagna landet och folket med hänsyn till arbetslösheten, med hänsyn till behovet av ökad produktion och med hänsyn till det önskemålet, att svenskarna även på detta område borde i någon mån bli självförsörjande.

Herr Månsson i Furuviik: Herr förste vice talman! Nu är det ju så, att första kammaren tagit utskottets förslag och strukit motiveringen, varigenom såvitt jag kan se subventionsvägen är stängd för i år.

Jag har inte reserverat mig vid det här betänkanudet, men jag har ingalunda

varit enig med mina kamrater i utskottet om den hemställan, som här gjorts. Jag är icke hemma i frågan tillräckligt för att avgöra, huruvida en industri avseende personbilar är möjlig att under fri konkurrens upparbeta här i landet eller icke. Jag har därför i utskottet gått på den vanliga vägen, som jag slagit in på det här året och sagt, att jag vill inte, för att icke få skenet emot mig, motsätta mig någonting, som industrien skulle kunna ha nytta av. Jag har dock samtidigt sagt ifrån, att den väg, som utskottet här går in för, icke är den rätta.

Anledningen därtill är, att den väg, som utskottet har anvisat med subvention av denna industri, är den rent kapitalistiska vägen. Jag tror, att vi ha tillräcklig erfarenhet nu utav de kapitalistiska småindustrierna här i landet, stödda med tullskydd, för att inte behöva vara osäkra om, hur detta verkar. Den nuvarande ordningen verkar så, att sedan man kommit och begärt understöd, så har detta i regel konsumerats av den som fått detsamma, därigenom att aktierna eller hela företaget säljas; och den, som kommer efter honom, blir sedermera lika illa ställd i konkurrensen, som han var förut. Det enda som är vunnet är att varan fördyras till förmån för den, som ätit upp fördyringen i förskott.

En annan sak, som kapitalismen har medfört inom småindustrien och som skadat dess ställning i mina ögon, är att den faktiskt vant arbetarna av med arbetsmoral, med att arbeta. Man har bedrivit det systemet under trettio å fyrtio år här i landet, att när arbete utförts på ackord och en arbetare gnott redligt och hederligt, så har han, när han skulle få sin avlöning, funnit, att ackordet varit nedsatt, han har icke fått vad han skulle ha. Efter det nya priset har han satt i gång och arbetat ännu värre med samma resultat: om en tre, fyra å fem månader har han åter igen mött ett nytt ackordspris. Detta har upprepats så länge, att det blivit ett axiom för arbetarna i allmänhet, att man icke kan skada sig själv och arbetarklassen på ett effektivare sätt än genom energiskt arbete. Ty klart är, att en sådan trafik, med nedsättning av ackordet undan för undan, för till absolut säker undergång av moralen på alla arbetsplatser.

Det är den andra orsaken, varför jag icke kan gå med på att med tullar understödja en kapitalistisk småindustri.

Vidare har jag märkt, att man genom de tullförhöjningar, som vi gjort i fjol och förfjol, icke har vunnit någonting. När man hör efter på de skilda arbetsplatserna, finner man t. ex., när det gäller glasindustrien, att arbetarna icke alls fått någon hjälp genom en sådan tullförhöjning. De ha delvis fått betala den dyrare tullen med avdrag på sina avlöningar. Ungefär hälften av de fabriker, som det sades, att riksdagen skulle stödja i och med den höjda glastullen, fick man släppa helt och hållet, medan, om man följt mitt förslag, man i alla fall räddat de mest arbetsdugliga av dessa fabriker. I de andra fabriker åter, där arbetet pågår, har man måst taga rubb och stubb. Även dessa få fabriker, som fingo tillfällig hjälp genom denna stora tullförhöjning i fjol inom glasindustrien, även dessa fabriker ha inte fått någon nämnvärd nytta därav — tidvis ha de gått och tidvis inte.

Beträffande åter den stora tullförhöjning, som gjordes i förfjol genom en rubrikförflyttning, precis som i dag i viss mån en rubrikförflyttning föreslås, ligger det så till, att den väldiga förhöjning i textilindustrien, som uppkom den gången, faktiskt åts upp av aktieägarna, som stodo tämligen främmande för denna industri, och arbetarna och tjänstemännen i industrien fingo icke ett dyft med av denna förhöjning.

Emellertid vet jag, att den linje, som jag här går in för, den är för ögonblicket av många anledningar omöjlig att få igenom och vinna gehör för i kammaren. Detta beror för det första därpå, att man inte vill erkänna, att kapitalismen har misslyckats; man vill fortfarande försöka att köra på i samma gamla

I fråga om tullen å automobil- och automobil-delar.
(Forts.)

*I fråga om
tullen
å automobil
och automobil-
delar.
(Forts.)*

trasiga system; man vill inte erkänna, att man måste övergå till en ny arbetsform och att kapitalismen ätit upp icke bara de materiella utan även de andliga värdena. Faktiskt taget har arbetslusten inom fabriker och förärvats genom detta system att ideligen sänka arbetarnas löner och ideligen lura dem på vad de förtjäna.

Vidare beror det därpå, att enligt mitt förslag skulle vi få ett kooperativt-kommunistiskt system här i landet. Jag har för min del yrkat på ett kommunistiskt arbetssystem. Man skall säga till arbetarna: Ni skola få hjälp, men sedan få ni arbeta och klara er bäst ni kunna, varom icke så få ni gå under. Men detta vill man icke vara med om av partifördomar. Man anser nämligen, att om en liten gnista sunt förnuft finnes häfta vid namnet kommunism, så kommer detta att psykologiskt hos de breda lagren inom landet ha den påföljd, att de vända sig till kommunismen.

Nu ligger det så till, som vi veta, att kommunismen är något helt annat, än vad man här kallar kommunism. Vad vi här i landet kalla kommunism är icke annat än ren, tvättakta statssocialism. Vi kunna i det hänseendet se på Economists redogörelser för den ryska kommunismen under senare tid. — Herr Lindman sade för en stund sedan, att det blir för dyrt med kommunistisk produktion. Vad menade då herr Lindman med detta? Jo, att försöken att i Ryssland tillverka traktorer i vissa fall slagit illa ut — ja, detta må ha skett i början av helt naturliga skäl — och vidare har det gjorts anmärkning på kvaliteten hos en del varor, som tillverkats i Ryssland. Men jag skall genast be att få erinra, att Ryssland aldrig utgivit sig för att vara ett kommunistiskt land. Ryssland kallar sig för ett socialistiskt land: de socialistiska sovjetrepublikernas förbund. Lenin säger visserligen, att man strävar efter kommunismen, men det är ju en rasande skillnad att sträva efter kommunismen och att ha den genomförd. Vi ha här i landet i ett fall en renodlad kommunism: det är Bohusläns fiskares arbetsordning, vilken arbetsordning har hållit sig sedan urminnes tider tillbaka. Det är en arbetsform, som framkallar arbetslust samt skapar reda och ordning. Då får varje människa vad hon förtjänat och ingenting mer.

Vidare förhåller det sig så, att mot min idé står den dumma hopens tankelettja. Man vill trampa banade stigar och icke gå in på andra. Detta är blandat i viss mån med skadeglädje ifrån korttänkt borgerligt håll över arbetslösheten. Man hoppas, att genom en stor arbetslöshet kunna proletarisera arbetarklassen och få den att arbeta för vad som helst, ungefär som före 1879.

Till sist får man också räkna med arbetarklassens dogmbundenhet. Den som varit med här i andra kammaren i fjol och i förfjol, när jag fört fram dessa idéer, han vet, att det sorl, som har växt upp här i kammaren vid varje sådant tillfälle, varit organiserat från arbetarhåll och därifrån sedermera spritts vidare. Den som observerat detta, han har också fått klart för sig, hur pass intresse arbetarrepresentanterna i andra kammaren ha att bara höra på och pröva nya förslag. Det är partifegheten, som gör detta. Den enskilde mannen vågar nämligen icke ha en egen mening, utan han skall ha en officiell parti-hallstämpel på att detta får han tro och detta får han icke tro för att han överhuvud taget skall — icke gå med på saken, utan bara höra på.

Sedan vill jag säga ett par ord mot herr Lindman, gentemot hans två vägar: antingen att gå med utskottets förslag eller att bifalla reservationen. Då får jag bara säga, att ingen av de vägarna bära till målet. Han talar om att vi, i stället för att importera bilar här i landet, skulle tillverka sådana hemma med reservdelar och därigenom kunna ge arbete till omkring 40.000 arbetare. Nu är detta ungefär vad vi ha av arbetslösa här i landet. Förhållandena i världen i det avseendet äro ju ytterst förtvivlade. Jag har här några anteckningar över arbetslösheten i världen. Jag ser då härav, att för närvarande finnes det

t. ex. i Tyskland 2,053,000 arbetslösa, ungefär 6 procent av de i fackföreningarna inskrivna arbetarna; i Österrike går siffran upp till 81,000, i Danmark till 33,000, o. s. v. Vilket land jag vänder mig till och ser på arbetslösheten, så finner jag, hur förfärligt svåra förhållandena äro i världen. Under sådana förhållanden menar jag — och jag vill ännu en gång understryka det — att vi ha inte råd att köra så slött och utan vidare in på de vägar, som ha fört till ökad arbetslöshet, till ökad olust för arbetet, till ökat förakt för arbetet, till ökad övertygelse om att det icke lönar sig att arbeta utan bara att jobba och skoja.

Det finnes en tredje väg, enligt vilken man säger till arbetarna: Ni få klara er bäst ni vill, vi kan icke hjälpa er mer. Men vill ni ta nya tag och arbeta skuldra vid skuldra, så få ni av riksdagen 20 procents tull, om ni garantera, att ni gör en hederlig vara och att ni gör en vara, som endast med 20 procent överstiger världsmarknadspriset. Gör ni däremot varan ohederligt eller om den med mer än 20 procent överstiger världsmarknadspriset, släpper ni in utländska varor, ja, då ha vi hjälpt er en gång för alla och hjälpa er icke mera, då få ni klara er själva — detta är det enda system, som är bärande. Detta måste vi gå med på i fråga om handelsjärnet, i fråga om pianoindustrien, i fråga om glas- och bilindustrierna. Naturligtvis måste det under sådana förhållanden garanteras arbetslugn, d. v. s. i huvudsak importförbud på de varor, som vi tillverka.

Nu säger man visserligen, att här komma handelstraktaterna i vägen och hindra detta. Ja, hela den tid jag varit i riksdagen och deltagit i behandlingen av handels- och tullfrågor, har jag bekämpat den grova humbug, som handelstraktaterna utgöra. De äro en ren förevändning för att lura på massorna höga tullar. Det var endast sista gången, som det gjordes ett undantag härifrån för Sveriges vidkommande i det avseendet. Naturligtvis måste dessa traktater uppsägas och revideras. Ty liksom vi ha rätt att neka icke önskvärda människor tillträde till vårt land, så ha vi också rätt att neka icke önskvärda varor tillträde. Vi se sålunda, att t. ex. Amerika, Sydafrikanska Unionen och flera andra länder i världen nu börja med dessa dumpingparagrafer i tulltaxeingresserna, varigenom de förklara varor, som säljas till lägre pris än tillverkningspriset i hemlandet, såsom icke önskvärda och man vägrar att taga emot dem — och vi ha för Sveriges vidkommande rätt färska exempel på den saken.

Herr Lindman frågade, varför man icke för en gångs skull kan vara med om att betvinga sin ovilja mot tullarna. Jag skall be att få göra en motfråga till herr Lindman: Varför kan han icke för en gångs skull betvinga sin motvilja mot kommunism eller kooperation? Vi kunde väl göra ett försök, då vi ha så många kapitalistiska företag, där vi ha en mängd dugliga ingenjörer och arbetare. Kan man icke låta företagen arbeta i fred och lugn, kan man icke hjälpa dem att sätta i gång? Det är verkligen synd, att de här fabrikerne icke kunna komma i gång, på det sätt vi tänkt oss. Jag betonar ännu en gång, att jag icke har någon tilltro till de kapitalistiska företagen, därför att de, när de kommit till ett tillverknings sätt för produktionen, gärna kasta om detta sätt. Vi veta ju nu t. ex., hur oerhört dyr landets bilpark är. Vi veta, av vilken vikt det är för bilägarna att köpa reservdelar till rimligt pris. Det är just styrkan med Fordbilen, att den praktiskt taget är evig, därför att man kan placera in nya bitar ideligen till billiga priser. Det är en sådan bil vi behöva, men en sådan kunna vi icke göra på kapitalistisk väg, därför att när vi kommit till en viss tillverkning och fabrikerne icke kunna sälja flera bilar, så kastar man om och tillverkar icke längre samma bilar utan gör en ny, och om någon tid kan man då icke få några reservdelar till de gamla bilarna. Vad jag önskar är stabilitet i industrien, icke en tillfällig industri utan en ständig industri.

*I fråga om
tullen
å automobil-
och automobil-
delar.
(Forts.)*

I fråga om
tullen
å automobil-
och automobil-
delar.
(Forts.)

Om reservationen skulle genomföras, så är det efter mitt förmenande ingenting annat än en ren gåva till dem, som handla med reservdelar. Det är nämligen de, som komma att hösta in de stora vinsterna.

Dessutom må jag säga beträffande utskottets utredning, när den vilar på konfidentiella grunder, att det överhuvud taget är en skam, att ett riksdagsutskott mottager papper, som förklaras vara konfidentiella. Det betyder strängt taget lögnaktiga. En utredning, som vilar på sådana papper, kan icke tillmätas någon nämnvärd betydelse.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr *Olsson* i Gävle: Herr talman! Jag begärde ordet med hänsyn till att herr *Nylander* i förmiddags riktade den anmärkningen mot utskottsmajoriteten, att vi bitit oss fast vid gamla fördomar och att den fråga, som här i dag föreligger till behandling, utgjorde ett bevis på att ställningskriget mellan protektionister och frihandlare alltjämt påginge. Jag skulle — i likhet med vad den föregående talaren gjorde gentemot herr *Lindman* — vilja rikta en motsvarande fråga till herr *Nylander*, nämligen frågan om icke det är reservanternas, som bitit sig fast vid gamla fördomar i ännu högre grad än utskottsmajoriteten gjort.

Jag vill erinra om, att det dock icke var längre tillbaka än år 1924, då riksdagen biföll förslaget om en uppfostringstull eller uppfostringsskatt för motorspriten med en vänstermajoritet såväl i bevillningsutskottet som i riksdagens kamrar. Om ärendet i dag legat till i ungefär samma skick, som frågan om motorspriten då gjorde — ett spörsmål, som herr *Hamrin* i Jönköping förut i dag varit inne på — skulle jag, och jag tror många med mig, varit villiga att resonera därom. Den gången gälde det nämligen att ge svenskt motorbränsle ett handtag i konkurrensen med bensinen för att skapa den organisation, som behövdes för ändamålet. Man kunde då räkna med, att om man beviljade den ifrågakvarande industrien fem års skattefrihet, så skulle under denna tid skapas en konkurrenskraftig organisation, så att industrien därefter kunde taga upp striden och det beviljade skyddet automatiskt bortfalla.

Men hur blir det i den föreliggande frågan? Är det rimligt att tänka sig, att vi överhuvud taget skulle kunna genomföra en uppfostringstull härvidlag? Finns det någon som helst möjlighet till jämförelse mellan frågan om tull i nu förevarande avseende och frågan om motorspriten år 1924? Enligt min mening icke. Det har nämligen upplysts inom bevillningsutskottet, att de båda äldre fabriker, som för närvarande arbeta på området, praktiskt taget icke kunna tillverka en enda automobil mera än de för närvarande göra, om de icke skulle utvidga sina fabriker. Den nya fabrik, som är startad i Göteborg, har meddelat, att när den kommer upp i sin fulla utveckling om 3 eller 4 år, kan man uppnå en tillverkning av ungefär 8,000 bilar om året. Av dessa skulle cirka 65 % gå till export och 35 % användas inom landet. Beträffande de för export tillverkade bilarna förklarade företagens representant, att man om tre år icke hade någon som helst nytta av tullen utan måste kräva dess avskaffande.

Jag vill gentemot herr *Nylander* också påpeka, att direktör *Hugo Hammar* i Göteborg, svenska industriförbundets ordförande, framhållit under diskussionen om förevarande spörsmål i pressen, att om man överhuvud taget skulle föreställa sig den nya bilindustrien som en exportindustri, skulle det tullskydd, man här kräver, vara till uppenbar skada. Är det nu tänkbart, att om vi genomföra en uppfostringstull på tre eller åtta år och Volvo sedan kräver tullens avskaffande, medan *Scania Vabis* och *Tidaholmsbolaget* under skydd av tullen utbyggt sina fabriksanläggningar, är det tänkbart, säger jag, att man kunde skapa fram en riksdag, som med dessa fakta för ögonen ryckte

undan det stöd, som man en gång givit och varigenom möjligheter skapats att utvidgda vederbörande fabriksanläggningar.

Det finnes därjämte ytterligare ett bevis på att reservanterna mena synnerligen litet med sitt tal om uppfostringstull, nämligen att man sammanknutit förslaget härom med frågan om bilskatten. Vi kunna väl ändå vara övertygade därom, att om vi lösa bilskattefrågan på det sätt reservanterna föreslagit, blir det ingenting av med tullens upphävande om tre eller fem år och om dess ersättande med en bilskatt, sådan som Kungl. Maj:t föreslagit i propositionen nr 173.

Herr Hamrin slutade sitt anförande med att säga, att alla uttala vi intresse för att giva den svenska bilindustrien hjälp, men att inga åtgärder komma att bli vidtagna i det hänseendet. Här ligger väl dock saken till på det sättet, att det finns en möjlighet att räcka den svenska bilindustrien i det läge, som är svårast för densamma, nämligen i portgången, en hjälpande hand, något som även bevillningsutskottets majoritet framhållit i utlåtandet. Om kammaren följer utskottet, vill jag hoppas och tro, att det intresse, som herr Hamrin i Jönköping i dag understrukt från sin plats här i kammaren, skall ha möjligheter att bli fruktbarande hos chefen för handelsdepartementet, herr Hamrin, samt därigenom också leda till resultat genom regeringen. Om man sålunda i det nuvarande läget verkligen vill gagna vad vi alla ha intresse för, och ge den svenska personbilindustrien ett handtag, sker detta lämpligast och bäst genom att bifalla vad utskottet här föreslagit.

Jag hemställer alltså om bifall till utskottets hemställan.

Herr Nylander: Herr talman! Herr Röing har i högst allvarlig ton förebrått mig, att jag i egenskap av chef för Exportföreningen i annat sammanhang velat verka för handelns frihet, under det att jag i dag som riksdagsman kunnat vara med om ett förslag om ökad tull, som alltså skulle strida mot vad jag exempelvis i måndags vid föreningens årsstämma var med om. Jag vill emellertid försäkra de närvarande, att om de närmare studerade herr Röings anmärkning mot mig mot bakgrunden av vad som i måndags förekom, skulle de finna att den faller platt till marken. Det framhölls vid de förhandlingar, som jag nyss nämnde, att man betraktade de åberopade uttalandena såsom varande av opinionsbildande karaktär, och att man å svenskt ansvarskännande industrihåll förstod, att det skulle taga lång tid, innan de olika planerna kunde realiseras. Den karta, som herr Röing omnämnde rörande de i Europa förefintliga tullmurarna, torde tala sitt tydliga språk härutinnan. Man finner nämligen, att de svenska tullmurarna — från min synpunkt sett lyckligtvis — äro betydligt lägre än de flesta andra länders, varför jag för min del i detta speciella fall icke alls bör ha några samvetsförebräelser för att jag vill vara med om att höja en smula på en tullmur, som i alla fall kommer att ligga betydligt under andra länders.

Herr Röing yttrade, att riksdagen borde tänka sig för, då, som han uttryckte sig, »bränt barn skyr elden», varvid han åberopade det beslut, som riksdagen förut fattat angående fönsterglasindustrien. Jag vet icke riktigt, vad det är för en olycka, som skulle ha inträffat på detta område och som herr Röing syftade på. Det är visserligen sant, att det visade sig svårare att få i gång ifrågavarande industri än man då beräknade, beroende på det följande belgiska valutafallet, men så vitt jag vet, är industrien nu i gång; är det detta förhållande, som herr Röing beklagar, då finner jag detta beklagligt.

Opponenterna mot reservanternas förslag om höjning av automobiltullen till 25 % äro, som man finner, delade i två läger. Den ena gruppen, representerad exempelvis av herr Björklund, uttalar sig optimistiskt i den riktningen, att om man gäve vår automobilindustri ett stöd på ett eller annat sätt — därvid

*I fråga om
tullen
å automobiler
och automobil-
delar.
(Forts.)*

I fråga om
tullen
å automobil-
och automobil-
delar.
(Forts.)

man närmast tänker på Volvo — borde man ha grundade förhoppningar att få till stånd en gynnsam vidare utveckling. Hör man däremot på herr Olsson i Golvvasta och även herr finansministern, tycks man å detta håll se mycket pessimistiskt på förutsättningarna för att i Sverige skapa en svensk bilindustri och hålla de nu existerande, i gång varande företagen i full konkurrenskraft gentemot utlandet. Herr Olsson i Golvvasta utvecklade denna sin tankegång i ett längre anförande och framhöll, att det vore otänkbart för svensk bilindustri att kunna taga upp konkurrensen med exempelvis Amerika. Jag fick i föl, när vi behandlade det tyska traktatförslaget, den gliringen av herr Olsson i Golvvasta, att om jag uppträdde och talade för jordbrukets intressen, hade man icke någon anledning att tro på mig. Jag skall nu be att få sända den repliken tillbaka och säga, att när herr Olsson i Golvvasta uppträder och resonerar om kalkyler och förutsättningar för en svensk exportindustri av den invecklade natur, varom här är fråga, tror jag verkligen icke lika mycket på honom som på de fackmän, vi inför utskottet åhört.

Herr finansministern framhöll, att vi reservanter icke presenterat någon utredning om möjligheten att få till stånd en livskraftig svensk automobilindustri. Jag erkänner detta, men förhållandet har sina naturliga orsaker. Vi ha haft tillfälle att inför utskottet få de mest detaljerade redogörelser angående hit hörande priskalkyler, ett material, som jag personligen genom ingående samtal sedermera försökt att vidare utbygga. Detta material är emellertid självklart av så konfidentiell och ömtålig natur, att det är komplett omöjligt att offentligt framlägga detsamma. Jag har dock för min del någon erfarenhet i fråga om kalkyler inom industriell verksamhet, och jag kan icke annat än uttala den åsikten, att jag funnit det material, som förebragts i utskottet och sedermera inför mig personligen, vara av den art, att jag icke tvekar att föreslå en tullförhöjning, för att därigenom svenska riksdagen må kunna bidra till försöken att här i landet skapa en livskraftig bilindustri varmed också nya arbetstillfällen kunde skapas.

Herr finansministern hade nog rätt i sitt antagande, att det skulle bli för honom svårt att rucka på vår övertygelse, att vår frågeställning är riktig. Jag har icke genom hans argumentering kunnat bibringas den uppfattningen, att vi skulle ha lagt upp problemet på ett felaktigt sätt, då vi här ställt mot varandra å ena sidan tullen och å andra sidan skatten. Nog sammanhänga dessa två frågor så nära med varandra, att vi haft skäl att ställa dem i det motsatsförhållande, som skett. Om man vill, kan man ju budgettekniskt behandla tullinkomsterna så, att vägväsendet erhåller ökat anslag, även om det icke direkt bestämmes, att detta skall tagas ur ökade tullinkomster.

Herr Olsson i Gävle anförde mot slutet, att han läst ett tidningsuttalande av industriförbundets nye ordförande, i vilket denne framhållit, att en tull skulle bli till uppenbar nackdel för det ifrågavarande nya bilföretaget, som till stor del skulle inrikta sig på export. Detta uttalande har gått mig förbi, men jag vill mot herr Olsson åberopa, vad den viktiga avdelning inom industriförbundet, som heter maskinindustriföreningen, anfört, och som återgives i den kungl. propositionen nr 171. Däri säges bl. a., »att därest en större marginal än den nuvarande mellan tullsatserna å färdiga automobiler och delar till sådana kunde anses ändamålsenlig för beredande av skydd åt en sammansättningsindustri inom landet, densamma måtte åstadkommas genom höjande av tullsats för färdiga automobiler».

Herr Olsson i Golvvasta och herr Björklund åberopade, vad chefen för Volvo skulle ha anfört, nämligen att det för honom framstått som att den sista utväg, man borde tillgripa, vore att anhålla om ökat tullskydd. Utan att jag går utskottssekretessen för nära, kan jag gent emot detta erinra därom, att han vidare ungefär yttrade: »Jag hoppas, att utskottet icke skickar mig till något

annat utskott för vidare utredning då andra vägar än tull knappast tyckas vara framkomliga», och att han framhöll, att här verkligen finnes ett medel att snart få tillverkningen inom ifrågavarande industri upp till en omfattning, som vore önskvärd ur synpunkten av att snarast möjligt priset å automobilerna kunde nedbringas, varigenom konkurrensen med utländska bilföretag bleve bättre avvägd.

Jag vidhåller, herr talman, mitt yrkande om bifall till reservationen.

Herr **Pettersson** i Hällbacken: Det är av ett visst intresse att följa med en debatt sådan som denna. Här söker man från protektionistiskt håll att få igenom en tullförhöjning, som man kanske icke skulle ha framkommit med, om man icke tänkt att just på det sättet, i samband med en annan fråga, som ligger litet kinkigt till, man måhända skall lyckas i spekulationen. Under en tid, när industrien på detta område måhända var betydligt mera betryckt än nu, när Scania Vabis praktiskt taget stod stilla och det vid Tidaholm rådde arbetslöshet, då framkom inte någon sådan här motion i riksdagen med begäran om tullförhöjning. Nu förhåller det sig så, att verkstäderna till den högsta kapacitet utnyttja de möjligheter de ha att tillverka automobiler. Men just i detta sammanhang har det startats en ny bilindustri, som satt som sin uppgift att tillgodose behovet inom landet av personvagnar, och genast är man då inne med den här framställningen om tullförhöjning. Man skulle kunna fordra att man, innan man gick in för en tullförhöjning, skaffar sig någon erfarenhet, huruvida icke denna industri har möjlighet att reda sig utan en sådan tullförhöjning.

I detta sammanhang, herr talman, erinrar jag mig just det svar, som gavs av chefen för den nya Volvofabriken, när en av pressens representanter frågade honom, om han trodde på industriens framgång och utveckling; han svarade då, att »trodde jag icke därpå, så skulle jag naturligtvis icke startat den här affären».

Nu ha motionärerna anfört mycket olika skäl för sina framställningar, men om alla dessa skäl gäller precis detsamma som om vad som brukade förekomma i en del församlingar för många herrans år tillbaka; det fanns där någon ting som hette »svar och frågor i religionsspörsmål», och man hade då en sådan där bok, som skulle svara på frågor som respektive själasörjare framställde till sina konfirmander. På samma sätt är det här: Man kan finna alla skäl framdragna och på förhand få svar på alla frågor, som kunna framställas, rörande tullarnas välsignelser för näringslivet. Det är förklarligt, om man, då man med ledning av riksdagens protokoll ställer argumenten för tullförhöjningar i verklighetens ljus, blir synnerligen tveksam mot alla protektionistiska åtgärder. Den tulltaxa vi ha i detta land ger på synnerligen många och anmärkningsvärda punkter anledning till väsentliga ändringar. Detta har tull- och traktatkommittén senast pekat på, då den avgav sitt utlåtande 1924. Men jag skulle vilja fråga: Ligger det icke på det sättet till, att det kanske dröjer inte så länge, innan det kommer en kungl. proposition i anledning av tull- och traktatkommitténs betänkande? En väsentlig reduktion av tulltaxan lär då icke kunna undgå. I väntan på en sådan revision bör tullförhöjningar eller nya tullar undvikas.

Att som i förevarande fall motivera en tullförhöjning under hänvisning till att man härigenom skulle slippa undan bilskatten, borde om man vore konsekvent beledsagas av yrkande, att den sålunda föreslagna tullen skulle gå till vägunderhållet. Men nu kommer man här, utan att göra något direkt yrkande, och påstår, att, därest vi antaga tullen, så behöva vi icke vara med om någon förhöjd beskattning på bilar här i landet. Ja, det är väl ändå att försöka

I fråga om tullen å automobiler och automobil-delar.
(Forts.)

I fråga om
tullen
å automobil-
och automobil-
delar.

(Forts.)

smussla in något på en väg, som icke är förutsedd. Ty för min del tror jag, att det förhåller sig nog så, att, om nu denna tullförhöjning skulle genomföras, så kommer icke därmed automobilismen inom landet att undgå förhöjd beskattning, utan det blir säkerligen så, att vi inom några få år komma att få en förhöjd skatt på just dessa saker som Kungl. Maj:t yrkat i den proposition, vilken avser förhöjning av skatten på gummi, bensin och vagnar.

Vad som säkerligen är största olägenheten för en ny industri torde nog vara bristen på tillräckligt rörelsekapital. Kan sådant anskaffas, då är industrin bättre hjälpt än genom förhöjda tullar, i all synnerhet som man har inriktat sig för export. Det gäller även att icke i onödan fördyra anskaffandet av motorfordon. Jag tänker då närmast på de bygder i landet, som äro svårt lottade med avseende å kommunikationer både i fråga om person- och lasttrafik. Det trafikbehov, som i många fall är synnerligen trängande, bör kunna tillgodoses på billigaste och lämpligaste sätt. Den ifrågasatta tullförhöjningen skulle verka i motsatt riktning. Jag kan, herr talman, icke förstå annat, än att en tullförhöjning i här föreslagen riktning skulle komma att gå ut just över detta mycket nödvändiga behov av tillgång på motorfordon i landet och komma att tynga på dem som ha svårt att anskaffa kapital för att tillgodose detta behov av kommunikationsmedel.

Nu är man i detta sammanhang inne på det kapitlet och antagandena att här rent av skulle ur arbetslöshetssynpunkt åstadkommas lindring. Gentemot dessa antaganden bör man också ställa ett annat problem, som icke får förbises, nämligen att man genom en förhöjd tull också kommer att fördyra en hel del saker, som äro beroende av biltrafiken. Det är här den eviga kretsgången som kommer igen: man botar det ena men blottställer samtidigt något annat. Gentemot detta att vi skulle gå in för alla projekt, som framkomma från protektionistiskt håll, där man gör gällande att en förhöjd tull driver fram större företagsamhet och frammanar en ökad industri på alla möjliga områden och att man därmed borttager arbetslöshet, gentemot detta må det, herr talman, vara befoगत att säga, att det är en Döbelns medicin, vars verkan det svenska folket sanerligen flera gånger har funnit och ännu mer komme att finna synnerligen ödesdiger.

Det förslag, som här föreligger har visserligen redan fallit i första kammaren, vilket icke hindrar att man kan ha sina spekulationer på andra kammaren. Men jag tror, herr talman, att om detta förslag skulle genomföras, så skulle det icke bli så som här framhållits från de herrar, som talat för motionen, utan det skulle snarare verka i den riktningen, att det bleve mera till skada än till gagn för den svenska industrien.

Herr Röing: Min högt ärade vän herr Nylander antog, att mitt yttrande genom hans anförande skulle falla platt till marken, och han försökte draga upp ett motsatsförhållande mellan mitt anförande och det uttalande som gjorts vid Exportföreningens möte i måndags. Det är alldeles riktigt som herr Nylander framhöll, att man icke, hur frihandelsvänlig man än är i sin uppfattning, vågar hoppas att den internationella handelskammarekonferensens arbete inom den närmaste framtiden skall medföra en sänkning av tullarna i de olika länderna, utan att det i år gällde ett arbete av opinionsbildande natur.

Men, herr Nylander, jag frågar då: När meningen är att vi som deltaga i detta internationella arbete skola arbeta därpå att en opinion bildas för den fria handels återinförande, är det då riktigt, att någon av oss några få dagar efter det angivna mötet medverkar till ett steg *mot* den fria handels återinförande, ett steg som innebär att tullmuren skall höjas ytterligare mellan Sverige och utlandet?

Herr Nylander reagerade också mot mitt anförande till följe riksdagens beslut om en avsevärd förhöjning av tullen å fönsterglas i fjol, och han undrade, om jag var ledsen över det förhållandet att de svenska fönsterglasfabrikerna nu äntligen i viss utsträckning fått sin produktion i gång. Den lilla gottköpskvickheten kunde herr Nylander ha besparat sig. Ty vi ha tillräcklig erfarenhet, herr Nylander, att trots detta enorma tullskydd, som ungefär motsvarar hela arbetslönens höjd, har denna industri icke annat än i mycket ringa utsträckning lyckats upprätthålla produktionen. Och varför, mina damer och herrar? Jo, därför att vår fönsterglasindustri arbetar med omoderna produktionsmetoder. Enligt vad jag erfor vid ett telefonsamtal i går helt tillfälligt — jag hade icke då en aning om att jag i dag skulle komma att yttra mig om glasindustrien — så har ledningen för Glava nu kommit till den uppfattningen att en av huvudanledningarna varför även det bruket icke bär sig, som ändock, om jag icke missminner mig, var det enda fönsterglasbruk som, då riksdagen i fjol fattade sitt beslut, ägde en vannaug, just var de omoderna arbetsmetoderna, varför nödvändiga ombyggnader nu verkställas, så att produktionen äger rum efter fullt moderna metoder. Det är en av de många nackdelarna med det protektionistiska systemet, att tullarna ofta konservera omoderna, föråldrade arbetsmetoder, i stället för att industrien alltid bör införa de mest moderna anordningar, man överhuvud kan tänka sig.

Sedan jag sist hade ordet, har jag hört, att första kammaren med stor majoritet genom uppresning har bifallit utskottets hemställan med uteslutande av en viss del av motiveringen överst på sidan 12. Det är under sådana förhållanden desto mindre anledning för mig, herr förste vice talman, att frångå det av mig förut framställda yrkandet.

Herr Olsson i Golvvasta: Herr förste vice talman! Jag måste ha uttryckt mig ganska oklart i mitt förra anförande, då herr Nylander med sin kända intelligens har kunnat missuppfatta innebörden av detsamma, såsom han tydligen gjort. När jag var inne på att göra jämförelser mellan den svenska bilindustriens möjligheter och den amerikanska, så gjorde jag detta i samband med tanken på utvecklingsmöjligheterna för Scania Vabis, sådana jag såg dem. Jag tänkte mig då, och jag vidhåller det också fortfarande, att det finns synnerligen små utsikter för den svenska industrien att konkurrera med de amerikanska vagnarna i fråga om de lättaste typerna, då det gäller såväl personbilar som lastbilar. Däremot skulle herr Nylander, om han följt mitt anförande, ha kunnat observera, att jag i slutet av detsamma, när jag kom in på Volvo och dess tillverkningar, hade en helt annan uppfattning, nämligen att Volvos bilar, med den höga kvalitet de ha, kunna ha möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. Och jag uttalade också mina sympatier för att riksdagen i ett eller annat avseende borde stödja denna tillverkning av svenska bilar.

Med detta lilla anförande har jag velat lägga till rätta och komplettera vad som brast i mitt förra anförande.

Härmed var överläggningen slutad. Herr förste vice talmannen gav propositioner på 1:o bifall till utskottets hemställan i förevarande punkt. 2:o) bifall till det förslag, som innefattades i punkten 1) av den utav herr Johan Nilsson i Kristianstad m. fl. avgivna, vid betänkandet fogade reservationen samt 3:o) bifall till det av herr Röing under överläggningen framställda yrkandet; och förklarade herr förste vice talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den förstnämnda propositionen. Votering begärdes likväl av herr Nylander, varför herr förste vice talmannen för bestämmande av kontrapositionen ånyo upptog de båda åtestående propositionerna,

I fråga om tullen å automobiler och automobil-delar.
(Forts.)

I fråga om tullen å automobil- och automobil-delar.
(Forts.)

av vilka därvid den under 2:o) angivna nu antogs till kontraposition. I överensstämmelse härmed blev efter given varsel följande voteringsproposition uppläst och godkänd samt anslagen:

Den, som vill, att kammaren bifaller bevilningsutskottets hemställan i punkten 1) av utskottets förevarande betänkande nr 40, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit det förslag, som innefattas i punkten 1) av den utav herr Johan Nilsson i Kristianstad m. fl. avgivna, vid betänkandet fogade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan i förevarande punkt.

Punkten 2.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 10.

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

från konstitutionsutskottet, nr 139, i anledning av väckt motion om ändring i lagrådets organisation;

från bankoutskottet, nr 138, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående f. d. justitierådet Karl Johan Wilhelm Sjögrens överflyttande å allmänna indragningsstaten;

från andra lagutskottet, nr 140, i anledning av väckt motion angående jordbruksfastigheters delaktighet i och bestämmanderätt över vissa gemensamma tillgångar och rättigheter; samt

från statsutskottet:

nr 2 A, i anledning av vissa av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande utgifterna för budgetåret 1927—1928 under riksstatsens andra huvudtitel, innefattande anslagen till justitiedepartementet;

nr 8 A, i anledning av dels vissa utav Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen under åttonde huvudtiteln gjorda framställningar, dels ock åtskilliga beträffande samma huvudtitel väckta motioner;

nr 118, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ordinarie lärarbefattningar i medicinsk radiologi vid universiteten i Uppsala och Lund samt karolinska institutet;

nr 119, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utvidgnings- och ändringsarbeten vid Malmöhus läns sjukvårdsinrättningar i Lund jämte i ämnet väckta motioner;

nr 120, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under åttonde huvudtiteln gjorda framställning angående understöd åt småskoleseminarier jämte i ämnet väckta motioner;

nr 125, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående beredande av ordinarie anställning åt nomadskolinspektören; och

nr 126, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till bestridande av kostnaderna för trettonde nordiska nykterhetsmötet i Stockholm år 1928.

§ 11.

Fyll bordläggning anmäldes:

statsutskottets utlåtanden:

nr 72, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående de icke rättsbildade domsagobiträdenas avlöningsförhållanden och anställningsvillkor jämte en i ämnet väckt motion;

nr 73, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under femte huvudtiteln gjorda framställning angående anslag till riksförsäkringsanstaltens verksamhet;

nr 74, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till centrala skiljenämnden för vissa arbetstvister m. m.;

nr 75, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till sjuktransporter med flygplan;

nr 76, i anledning av väckta motioner angående avgiften för leverans av vatten från Östersunds hospitals vattenverk till Hornsbergs municipalsamhälle m. m.;

nr 77 i anledning av väckt motion angående avlöningen för kvinnlig innehavare av befattningen såsom förste uppsyningsman å manlig avdelning vid hospital m. m.;

nr 78, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag för kapitalökning å statens under kommunikationsdepartementet hörande utlåningsfonder;

nr 79, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag;

nr 80, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ordnande av bångårdsförhållandena i Göteborg;

nr 81, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statens övertagande av den Limesforsen—Särna järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Limesforsen och Särna;

nr 82, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inköp för statens vattenfallsverks räkning av en fastighet i Trollhättan;

nr 83, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående omorganisation av generalpoststyrelsen m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 84, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående uppförande av ett posthus i Umeå; och

nr 85, i anledning av vissa av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om dyrtidstillägg åt befattningshavare i statens tjänst m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

bankoutskottets utlåtanden:

nr 36, i anledning av vissa framställningar rörande elfte huvudtiteln, innefattande anslagen till pensions- och indragningsstaterna;

nr 37, i anledning av vissa framställningar angående pensioner och understöd, att utgå av vissa affärsdrivande verks medel;

nr 38, i anledning av vissa framställningar rörande pensioner eller understöd åt efterlevande till vissa i statens tjänst anställda personer:

första lagutskottets utlåtanden:

nr 31, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående slakt av husdjur dels ock i ämnet väckta motioner;

nr 32, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fortsatt tillämpning av lagen den 28 april 1926 om inskränkning i rätten till inmutning inom vissa län dels ock i ämnet väckta motioner;

nr 33, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående fastighets befriande i vissa fall från ansvar för inteckning m. m. dels ock i ämnet väckta motioner;

nr 34, i anledning av väckt motion med förslag till lag om ändrad lydelse av 121 § tredje stycket utsökningslagen;

nr 35, i anledning av väckt motion om utredning och förslag rörande föreskrifter angående byarnas organisation för tillgodoseende av gemensamma behov; och

nr 36, i anledning av väckt motion om utsträckt befogenhet för förvaltning av bysamfällighet; samt

jordbruksutskottets utlåtanden och memorial:

nr 41, i anledning av väckt motion om statsverkets övertagande av vägväsendet;

nr 42, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 8 november 1912 om rätt till jakt m. m.;

nr 43, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till grunder för tillgodogörande av kronans jakträtt m. m.;

nr 44, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 30 och 31 §§ i lagen den 1 juli 1898 (nr 66) om de svenska lapparnas rätt till renbete i Sverige;

nr 45, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 6 och 8 §§ i förordningen den 15 juni 1923 (nr 213) angående skogsvårdsstyrelser;

nr 46, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 215, angående försäljning av vissa kronoegendomar och upplåtande av lägenheter från sådana egen-
domar;

nr 48, i anledning av väckt motion angående uthålligt skogsbruk på bolags och enskildes skogar av större omfattning;

nr 49, i anledning av väckt motion angående rationell hushållning å vissa allmänna skogar;

nr 50, med överlämnande till riksdagen av förteckning över försålda krono-
egendomar; och

nr 51, med överlämnande till riksdagen av förteckning över av vattenfalls-
styrelsen under år 1926 försålda eller bortbytta tomter och områden.

§ 12.

Justerades protokollsutdrag.

§ 13.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>Sjöström</i>	under 3 dagar fr. o. m. den 28 april,
› <i>Norsell</i>	› 4 › › › 30 ›
fru <i>Nordgren</i>	› 4 › › › 30 ›

herr <i>Leffler</i>	under 3 dagar fr. o. m. den 30 april,
» <i>Pehrsson</i> i Göteborg	» den 30 april,
» <i>Sundström</i>	» » 30 »
» <i>af Ekenstam</i>	» 3 dagar fr. o. m. den 28 april och
» <i>Eriksson</i> i Grängesberg	» 2 » » » 28 » .

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 3.38 e. m.

In fidem
Per Cronvall.