

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1927.

Första kammaren.

Nr 24.

Onsdagen den 27 april.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollet för den 21 innevarande månad.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran konstitutionsutskottets utlåtanden nr 17 och 18.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtande nr 70, i anledning av Kung. 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.

Vid förnyad föredragning av statsutskottets utlåtande nr 71, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa byggnadsarbeten m. m. vid flottans varv, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo 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 tobakstillverkningen i riket m. m., ävensom i ämnet väckta motioner. *Ang. tobaks-
skatten.*

I en den 22 februari 1927 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 187, hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att

dels antaga vid propositionen fogat förslag till förordning om ändrad lydelse av 18 § 1 mom. i förordningen den 15 december 1914 (nr 436) angående statsmonopol å tobakstillverkningen i riket;

dels ock medgiva, att beträffande tobaksvara, i fråga om vilken jämlikt förordningen den 20 juni 1924 (nr 250) restitution åtnjutits för den del av förvaran erlagd licensavgift, som motsvarat den varan påförda skatt, restitution

Ang. tobaks-
skatten.
(Forts.)

finge av aktiebolaget svenska tobaksmonopolet lämnas jämväl med belopp, som utgjort bolagets andel av licensavgiften.

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

motionen nr 314 i andra kammaren av herr *Lovén*, i vilken hemställts, att riksdagen måtte besluta sådan ändring i Kungl. Maj:ts proposition nr 187, att skattesatserna för importerade cigarrer måtte bestämmas till skatt efter värde 28 procent och för styck 5 öre; samt

motionen nr 336 i andra kammaren av herr *Leffler*, i vilken hemställts, att riksdagen ville ingå till Kungl. Maj:t med en anhållan att till nästa års riksdag inkomma antingen med förslag till en omläggning av tobaksskatterna, så att dessa ej drabbade importen hårdare än att jämviktsläget från år 1916 mellan monolets försäljning och den enskilda importen åter uppnåddes, eller med ett förslag till ordnande av importhandeln på annat sätt, utan äventyrande av denna handels allmänna uppgift, eventuellt i samband med ersättning åt importgrossisterna för det intrång i deras näringsverksamhet, de sedan år 1922 förändrade skattesatserna medfört.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande betänkanudet på åberopade grunder hemställt,

1:o) att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 187, i vad den innefattade förslag till förordning om ändrad lydelse av 18 § 1 mom. i förordningen den 15 december 1914 (nr 436) angående statsmonopol å tobakstillverkningen i riket, icke kunnat oförändrad bifallas, och med avslag å motionen II: 314 av herr *Lovén*, för sin del antaga i betänkanudet infört förslag till förordning om ändrad lydelse av 18 § 1 mom. i förordningen den 15 december 1914 (nr 436) angående statsmonopol å tobakstillverkningen i riket;

2:o) att riksdagen måtte, i enlighet med vad Kungl. Maj:t i propositionen föreslagit, medgiva, att beträffande tobaksvara, i fråga om vilken jämlikt förordningen den 20 juni 1924 (nr 250) restitution åtnjutits för den del av förvaran erlagd licensavgift, som motsvarat den varan påförda skatt, restitution finge av aktiebolaget svenska tobaksmonopolet lämnas jämväl med belopp, som utgjort bolagets andel av licensavgiften; samt

3:o) att motionen II: 336 av herr *Leffler* icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Herr statsrådet **Lyberg**: Herr talman! Jag har att tacksamt notera den enstämmigt välvilliga behandlingen, som bevillningsutskottet ägnat propositionens förslag om förhöjning av skattesatserna å tobaksvaror, och detta ehuru förslaget ursprungligen varit föremål för en ganska skarp kritik, måhända icke utan inspiration från särskilt sakförståndigt håll. Därjämte har jag nöjet konstatera, att utskottet rent av ansett sig kunna i starkare och mera omfattande ordalag understryka de synpunkter, som jag i propositionen framfört till förmån för förslaget om skatteökning. Utskottet har även tillstyrkt de övriga i propositionen ingående, relativt mindre omfattande förslagen, dock med ett undantag, vilket givit mig anledning att begära ordet.

Då jag ansett mig böra tillstyrka, att den gällande värdeskatten å importerade cigarrer skulle sänkas något, så har jag gjort det för att vidmakthålla en av statsmakterna alltifrån tobaksmonopolets tillkomst omfattad mening, att importen av tobaksvaror skall vara en reglerande faktor med avseende på kvaliteten av den inhemska tobakstillverkningen. Det har befunnits,

att importen under de sista åren högst avsevärt nedgått. Den uppgick år 1924 till 32.2 % av tobaksmonopolets försäljning, men har nedgått så, att den år 1926 endast utgjorde 21.2 %. Det har då syntts mig, som om det tenderar därhän, att den reglerande faktorn i vad angår cigarrer är på väg att försvinna. Jag har därför ansett mig skyldig att i enlighet med denna av statsmakterna intagna ståndpunkt ifrågasätta en åtgärd, som skulle kunna motverka denna tendens, nämligen föreslagit, att man skall minska den överbelastning i förhållande till tobaksmonopolets tillverkning, som för närvarande i vad angår värdeskatten åvilar importen av cigarrer. Jag har funnit mig böra göra detta så mycket hellre, som överbelastningen ursprungligen föranletts bland annat av ett förhållande, som numera icke föreligger: de låga valutorna i vissa till Sverige tobaksexporterande länder.

Då utskottet avstyrkt den föreslagna sänkningen — från statsfinansiell synpunkt är den ju relativt underordnad — har utskottet visserligen icke förnekat riktigheten av det resonemang, som jag sålunda fört i propositionen, men utskottet har sagt, att den inhemska tillverkningen av detta varuslag nu har utvecklats därhän, att i fråga om cigarrer i lägre prislägen något egentligt behov av import såsom regulator å tillverkningens kvalitet icke kan anses föreligga.

Häremot vill jag först erinra, att det ju icke enbart är fråga om cigarrer i *lägre* prislägen utan även om cigarrer i *högre* prislägen och framför allt, att man av den *nuvarande* situationen knappast kan draga några bestämda slutsatser angående behovet *framdeles* av en sådan regulator. Om man också vill alldeles bortse ifrån de tobaksimporterandes berättigade intressen såsom näringsutöfvare, så anser jag mig i alla fall icke kunna underlåta att säga, att detta uttalande — som riksdagen nu torde vara beredd att göra till sitt — mot behovet av en regulator i vad avser cigarrer innebär ett *principiellt frånträdande av den hittills av riksdagen omfattade meningen om betydelsen av konkurrens mellan importen och den inhemska tobakstillverkningen*. Jag fruktar, att konsekvenserna härav kunna komma att bli icke i allo gynnsamma.

Herr **Fehr**: Herr greve och talman! Jag har ingenting att erinra mot utskottets kläm, men däremot ber jag att beträffande utskottets motivering få göra ett litet yrkande.

På sidan 5 i utskottets betänkande yttrar utskottet i näst sista stycket, sista punkten följande: »Då staten alltså icke iklätt sig någon garanti för grosshandels bestånd, synes någon ersättningsskyldighet för intrång i importengrossisternas näringsfång icke åligga staten.»

Jag ber att få yrka, att denna punkt måtte få ur motiveringen utgå, och jag vill med några ord angiva skälen för detta mitt yrkande.

Redan från början, då tobaksmonopolet infördes, var det givetvis på tal, att, om grosshandeln skulle hindras genom monopolet, ersättning skulle lämnas. När år 1914 ingen ersättning gavs åt grossisterna, berodde det helt enkelt därpå, att man ändrat förslaget så, att grosshandeln skulle vara fri. Sedermera ha vissa åtgärder vidtagits, som begränsa grossisternas verksamhet, och utskottet säger härom i de båda punkter, som föregå den av mig anmärkta, att utskottet finner inga omständigheter sedan år 1922 hava förekommit, som kunde föranleda utskottet att intaga en annan ståndpunkt i frågan och att den fortgående minskningen i importgrossisternas omsättning icke utgör någon anledning till ersättningsskyldighet för staten.

Mot dessa punkter har jag ingenting att invända, men den sista punkten i näst sista stycket av utskottets utlåtande synes mig innebära ett alldeles onödigt ståndpunktstagande till en ännu icke i alla delar känd fråga. Om

Ang. tobaks-
skatten.
(Forts.)

denna punkt skall ha någon mening, så är det väl den, att staten icke under några omständigheter skulle vara ersättningsskyldig. Då jag icke kan vara med om ett så kategoriskt påstående, har jag begagnat tillfället att föreslå att punkten strykes. Vi få sedan full frihet att pröva saken, om några nya omständigheter skulle inträffa.

Herr Lithander: Herr greve och talman! Herr statsrådet reagerade i början av sitt anförande något emot, att kritiken mot den här ifrågavarande propositionen skulle vara inspirerad från sakkunnigt håll. Motsatsen skulle möjligen ha kunnat föranleda hans anmärkning men ingalunda det förhållandet. Jag kan icke neka till, att det är med en viss betänksamhet, som man går fram i den riktning, som den kungl. propositionen gör. Även med den förklaring, som utskottet ger, nämligen att tobaksmonopolet skall kunna sätta i gång det, utan att det skall gå ut över allmänheten, lär det icke kunna frångås, att så kommer att bli fallet i det ena eller andra avseendet.

Emellertid var det icke, herr greve och talman, för att yttra mig om dessa detaljer i den kungl. propositionen, som bevillningsutskottet har godkänt, som jag begärde ordet. Jag har begärt ordet med anledning av den motion, som väckts inom andra kammaren av herr Leffler och som syftar därtill, att man i fortsättningen skulle försöka att skipa rättvisa mellan de olika parterna. Detta var en av grundförutsättningarna för tobaksmonopolets tillkomst, och det utsades tydligt och klart i den då framlagda kungl. propositionen och underströks ytterligare under debatterna i kamrarna.

Sedermera har man vid olika tillfällen med den maktställning, som tobaksmonopolet haft och har, rubbat något på dessa principer. Man har gått hårdare fram mot handels utöfvare än som mången gång varit nödvändigt och sällan eller aldrig varit rättvist. Jag vill här göra en vördsam hemställan till dem, som ha inflytande på denna sak, att de ville pröva de ursprungliga bestämmelserna och försöka i handling fullfölja, vad som från början var den grundläggande tanken, nämligen att leva och låta leva och försöka att skipa rättvisa mellan de olika parterna.

I detta sammanhang skulle jag också vilja hemställa, att man, då det gäller den svenska tobaksodlingen, en av de få råvaror, som produceras inom landet, icke må gå onödigt hårt fram i sina restriktioner, utan att man även där följer, vad som tydligt och klart framgick vid monopolets tillkomst, nämligen att man, om möjligt, bör söka att bevara denna odling inom landet. Det har under de sista månaderna varit mycken oro nere i Skåne i det hänseendet, och det skulle därför vara glädjande, om herr statsrådet kunde skingra dessa bekymmer liksom även tillgodose handels berättigade krav.

Som frågan nu ligger har jag, herr greve och talman, intet yrkande att göra beträffande föreliggande motion utöver den hemställan jag gjort, men jag ber att få instämma i det uttalande, som gjorts av herr Fehr.

Herr Nilsson, Johan, i Kristianstad: Herr greve och talman! Jag har begärt ordet i anledning av herr Fehrs yttrande.

Det förhåller sig ju så, att, när tobaksmonopolet infördes, grossisterna i tobak fingo ersättning. Man kan icke tänka sig, att ersättningsfrågan skall fortleva i alla tider, utan någon gång måste den väl avvecklas. Frågan har dessutom varit uppe vid åtskilliga tillfällen, senast år 1922, och då ställde sig riksdagen bestämt avvisande mot, att densamma skulle fortleva och tagas upp till ytterligare behandling. Det finnes ingen anledning att nu, flera år efteråt, uttala sig för, att frågan är olöst. Det är med hänsyn till den behandling, som ärendet tidigare rönt, som utskottet gjort det uttalande, mot vilket herr Fehr vänt sig, ett uttalande, som jag dock tror är riktigt.

Vad beträffar den erinring, som statsrådet och chefen för finansdepartementet gjorde med anledning av att utskottet icke följt Kungl. Maj:ts förslag om sänkning av skatten på importerade cigarrer, vill jag i likhet med vad herr statsrådet yttrade erinra om, att finansiellt betyder detta icke mycket. Det rör sig om endast 66,000 kronor, med vilket belopp statskassans inkomster skulle minskas, i fall man ginge på Kungl. Maj:ts förslag.

Meningarna inom utskottet voro mycket delade om, huruvida man borde rubba status quo. Det förelåg inom utskottet ett förslag, att man borde höja skatten i stället för att sänka densamma, och då gjorde man så, som man ofta brukar göra inom ett utskott, att man kompromissade och slutligen stannade vid de nuvarande skattesatserna.

Jag yrkar, herr greve och talman, bifall till utskottets utlåtande oförändrat.

Herr Fehr: Herr talman! Utskottets ärade ordförande har nog missuppfattat mig en smula. Jag har icke begärt något positivt uttalande till förmån för någon som helst ersättningsrätt, utan jag har endast funnit det vara olämpligt, att man nu skulle göra ett uttalande, varigenom man skulle binda sig och icke kunna taga hänsyn till några omständigheter, som framdeles kunna komma att inträffa. Jag finner ingen anledning att se bort ifrån, att framdeles omständigheter kunna uppkomma, som skulle kunna föranleda en ersättningskyldighet från statens sida.

Herr Boman: Herr greve och talman! Med anledning av det uttalande, som gjorts av statsrådet och chefen för finansdepartementet därom, att importen av cigarrer hade sjunkit starkt och numera utgjorde endast 21.2 %, så vill jag säga, att denna siffra nog är riktig, men jag kan icke finna, att den är så särdeles obetydlig. *Antalet* importerade cigarrer utgör ju då fullt $\frac{1}{5}$ av landets förbrukning och går jag till *värdet*, så utgör detta ej mindre än 36 % av hela värdet av försäljningen.

När tobaksmonopolet infördes, bibehölls *importträtten*, och jag tror, att detta var riktigt. Man var då orolig för, att resultatet av monopolet skulle kunna bli synnerligen dåliga varor och ett otillfredsställande tillhandahållande av varorna. Genom att rätten till import bevarades, fanns den säkerhetsventil, som bör finnas, då monopol infördes på ett sådant område. Men nödvändigheten att importträtten begagnas i något större skala och utvecklas, beror på monopolets större eller mindre förmåga att väl sköta tillverkningen och att hålla uppe god kvalitet å varorna. Jag tror, att man med beaktande av den beskattning, som finnes, bör giva monopolet det erkännandet, att detsamma lyckats åstadkomma rimliga priser och nöjaktiga kvaliteter. Och under sådana omständigheter är det mera tillfredsställande för Sverige, att tillverkningen sker inom landet och de arbetstillfällen, som varje industriell verksamhet skapar, bli utnyttjade inom landet, än om tillverkningen sker i utlandet.

Det har av en talare gjorts ett yrkande beträffande utskottets motivering. Han sade, då han andra gången hade ordet, att han icke avsåg att göra något uttalande i motsatt riktning. Men det lär väl icke kunna undgås, att, om förslag till ett uttalande i en viss riktning, såsom här är fallet, gjorts inom utskottet, och kammaren stryker det och låter det falla bort, så innebär detta ett steg i den riktningen, att vederbörande kommer att häri finna anledning till och stöd för att komma med förnyade framställningar.

Såsom utskottets ärade ordförande redan meddelat, utbetalades vid monopolets införande ersättning till de importörer, som till väsentlig del sysslade med importhandel av tobaksvaror. Sedan ordnades försäljningen, så att det blev en differentiering i fråga om rabatten till vissa handlande, och senare skedde en viss avlösning när denna differentiering av rabatterna togs bort.

Ang. tobaks-
skatten.
(Forts.)

Jag tror, att utskottet har alldeles rätt, då det säger, att det är andra orsaker, som göra, att importhandeln nu icke kan bedrivas med framgång. Bland annat vill jag nämna, att det finnes ett ganska stort kooperativt företag, ägt av detaljisterna, vilket nu importerar och besörjer handelns behov av importvaror.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets såväl kläm som motivering.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att, förutom beträffande motiveringen, vartill han ville återkomma efteråt, hade i avseende på det under behandling varande betänkandet annat yrkande ej förekommit, än att utskottets hemställan skulle bifallas.

På gjord proposition bifölls detta yrkande.

Vidkommande utskottets motivering, fortsatte herr talmannen, hade yrkats dels att densamma skulle godkännas, dels ock, av herr *Fehr*, att utskottets motivering skulle godkännas med den ändring att den mening, som å sid. 5 rad 6 nedifrån började med orden »Då staten alltså» och slutade med »alliga staten», utelämnades.

Sedermera gjordes propositioner enligt dessa båda yrkanden; och förklarades propositionen på godkännande av utskottets motivering oförändrad vara med övervägande ja besvarad.

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.

Föredrogs ånyo 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 en den 24 februari 1927 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 171, hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen

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

		Kvantitet för tullbe- räkningen.	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 $\frac{1}{2}$	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. Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

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

1:o motionen nr 59 i första kammaren av herrar *Åström* och *Carl Eriksson*, i vilken hemställts, att riksdagen måtte besluta

dels en sådan revision av tulltaxan, att tullen å importerade för sammansättning avsedda delar och material tillhopa bleve väsentigt lägre än den medtull å dessa delar, som för närvarande funnes,

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

2:o 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 tillverkning 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 höjning 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

3:o De likalydande motionerna nr 111 i första kammaren av herr *Johan Bernhard Johansson* m. fl. och nr 164 i andra kammaren av herr *Christenson* i Södertälje 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 hade i det nu föreliggande betänkandet på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte,

1) med avslag å de likalydande motionerna I: 111 av herr *Johan Bernhard Johansson* m. fl. och II: 164 av herr *Christenson* i Södertälje m. fl. 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 erhålla den ändrade lydelse, som i propositionen angivits;

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

2) med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 171, i vad densamma avsåge tulltaxans rubrik 1098^{1/2}, icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas, ävensom i anledning av motionerna I: 59 av herrar *Åström* och *Carl Eriksson* samt II: 163 av herr *Thore*,

a) besluta, att nämnda rubrik 1098^{1/2} skulle erhålla följande ändrade lydelse:

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

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

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

Reservationer hade avgivits

1:o) av herrar *Johan Nilsson* i Kristianstad, herr *Boman*, friherre *Beck-Friis* samt herrar *Jönsson* i Boa, *Nylander* och *Fjellman*, vilka av angivna orsaker hemställt,

vid punkten 1):

att riksdagen måtte, i anledning av motionerna I: 111 av herr *Johan Bernhard Johansson* m. fl. och II: 164 av herr *Christenson* i Södertälje m. fl. 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 spårvägsbagnar i förening med motorer eller ångmaskiner; åkdon och fordon, ej särskilt nämnda, även med motor försedda, samt underreden och med gummiringar försedda hjul därtill, ej avsedda till flygplan; ävensom karosserier till automobiler 100 kr. 25:—

Anm. 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 bestämde; samt

vid punkten 2):

under förutsättning att riksdagen bifölle vad reservanternas 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 av herrar *Åström* och *Carl Eriksson* samt II: 163 av herr *Thore*,

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:—

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;

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

På framställning av herr talmannen beslöts att betänkandet skulle företagas till avgörande punktvis.

Punkten 1.

*Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)*

Herr Nilsson, Johan, i Kristianstad: Herr greve och talman! Våra trafikförhållanden hava under de senast förflutna åren undergått en förändring i den riktningen, att ett tidigare icke anat och än mindre beräknat behov av motor-drivna trafikvagnar uppstått. Detta gäller icke blott den trafik, som har den mer eller mindre viktiga persontrafiken till sin uppgift, utan även godstrafiken förmedlas numera i stor utsträckning landsvägsledes och med motorfordon. Följden härav har blivit, att en oerhört stor industri för tillverkning av dessa fordon uppstått. Önskvärt hade väl varit, förmodar jag, från alla håll, att denna industri hade kunnat växa upp och utveckla sig inom vårt lands egna gränser. Men så har tyvärr ingalunda blivit förhållandet, utan den ojämförligt största delen av dessa nya fortskaffningsmedel hava importerats från andra länder, under det att betalningsmedel i motsvarande grad exporterats och under det att arbetslösheten särskilt bland det yngre uppväxande släktet ökats.

Att konkurrensen från utlandet på detta område blivit så stor, torde väl till stor del bero därpå, att företagsamheten i utlandet måhända varit större, att under utvecklingstiden kapital varit lättare att anskaffa i utlandet och att anläggningarna kunnat givas ett sådant omfång, att man kunnat åstadkomma en massfabrikation, som i sin mån bidragit till fabrikatens förbilligande.

Inom vårt land bedrivs visserligen en tillverkning av motorfordon, men på grund av den svåra konkurrensen från utlandet har denna tillverkning i huvudsak blivit hänvisad till att framställa sådana motorfordon, som vårt lands trafikförhållanden och klimat ha ett särskilt behov av, under det att den större åtgången tillgodoses genom import.

Man kan nu fråga, vad anledningen till detta är och om icke en ändring till det bättre kan åstadkommas. Anledningarna har jag redan hänsyftat på, och det tjänar icke mycket till att tala om dem. Det torde vara mera behöfligt att uttröna, huruvida det kan vara möjligt att få denna stora tillverkning i ökad grad förlagd till vårt eget land. Ingen kan väl bestrida, att vi icke ha anledning att besinna oss med avseende härpå.

Behovet av nyanskaffning har under de senaste åren varit stort, och efter allt att döma kommer detta behov att fortfarande finnas till. Att vi från början icke kunnat stå oss i konkurrensen utgör intet skäl till, att vi icke böra göra ansträngningar.

När vi nu i vårt eget land ha tillräcklig tillgång på dugliga och kunniga ingenjörer och konstruktörer och överflöd på mänsklig arbetskraft, som tigger och ber om sysselsättning — råmaterial för denna tillverkning finnes också inom landet, och om erforderliga anläggningar kunna anses lönande, så torde icke heller kapital numera saknas — så vore det väl naturligt att se till, om icke dessa tusentals svenska armar kunde sysselsättas här hemma hellre än att de skola tvingas över till främmande länder och där utföra detta arbete för vår egen räkning. En trygghet och säkerhet för landet måste det också innebära, att den industri, som det här är fråga om, i största möjliga utsträckning bedrivs inom landet. Denna synpunkt bör icke åsidosättas eller underskattas.

Den kungl. propositionen och de i ämnet väckta motionerna anvisa flera olika vägar. Vad den kungl. propositionen beträffar, så får man väl förvänta, att, om det däri framlagda förslaget vinner riksdagens bifall, något till det bättre därav skall bliva följden. Utskottets majoritet har ju också för sin del lämnat sitt stöd åt detta förslag och i motiveringen uttalat, att ytterligare åtgärder böra vidtagas för att stödja hemmaindustrin.

Den kungl. propositionen innebär, som bekant, att en så kallad sammansättningsindustri skall uppammas, och någon fördel för landet skall väl en sådan industri också innebära. Vi reservanter ha emellertid ansett oss i främsta

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

rummet böra gå den av vissa motionärer anvisade vägen, nämligen att genom ett ökat tullskydd giva denna industri det erforderliga stödet. Andra länder ha omgärdat sig med ett betydligt högre tullskydd än vi, och det finnes ingen anledning för oss att icke tillgripa den utväg, som enligt vårt förmenande är den mest prövade och lättast framkomliga.

Det enda skäl, som torde vara bärande mot en tullförhöjning, får väl anses vara den prisförhöjning på anskaffningskostnaderna, som därav beräknas bliva en följd. Men det är icke så alldeles visst, att hela tullförhöjningen komme att verka prisfördyrande. Ty, även om en prisförhöjning skulle bliva följden, så torde i detta sammanhang få erinras därom, att Kungl. Maj:ts också föreslagit en ökad beskattning på motorfordon, som beräknas skola inbringa mellan 4 och 5 miljoner kronor. Vår import av automobiler och vad därtill hörer uppgår för närvarande till den oerhörda värdesumman av 50 miljoner kronor årligen, och 10 % tull härå utgör 5 miljoner kronor.

Om jag nu ställer dessa två förslag mot varandra, så vågar jag göra den reflexionen, att i enlighet med Kungl. Maj:ts skatteförslag de svenska motorvagnsägarna icke undgå den merutgift, som beräknats — den kommer alldeles säkert — men om dessa medel inbringas genom ökad tull, är denna merutgift för oss själva icke så alldeles given.

En olikhet, där den ökade utgiften drabbar, finnes också mellan dessa bägge förslag, en olikhet, som enligt mitt förmenande är till fördel för tullförhöjningen. Den ökade skatten drabbar dem, som redan äro ägare till motorfordon och som inköpt dessa med beräkning att skatten är så och så stor, under det att tullen drabbar dem, som hädanefter göra inköp och som sålunda ha att kalkylera med kommande priser. Dessa senare torde också komma i åtnjutande av lägre priser än de förra, på grund av att det allmänna prisläget nu är lägre än det var tidigare.

När riksdagen inom den närmaste tiden ställes inför att besluta i skattefrågan, så kommer säkerligen strid att uppstå om, huruvida en ökad skatt är befogad eller icke och om den skall disponeras i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag. Jag skall nu icke ingå på detta spörsmål i annan mån än att jag påstår, att, om man tager ut de behöfliga medlen tullvägen, så kan en strid om ökad skatt för närvarande undvikas. Jag tillåter mig utgå ifrån, att i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag statskassan behöver en inkomstökning på 4 à 5 miljoner kronor. Genom att taga ut dessa tullvägen uppstår, så vitt jag kan se, ingen annan risk än att vi på så sätt även skulle stödja svensk industri. Om så skulle komma att ske i sådan utsträckning att tullmedlen skulle förminskas, ja då synes det mig, att vi böra taga en sådan utveckling med jämnmod.

Efter hand som motortrafikanterna få förmånen av att få trafikera väl planlagda och väl underhållna vägar, torde en eventuellt behöflig ökning i beskattningen icke ha så stor betydelse, och det torde därför nog finnas möjligheter att även för framtiden justera den andel, som denna motortrafik själv bör betala till vägunderhållet.

Herr talman! På grund av vad jag nu anfört och med stöd av innehållet i motiveringen till den av mig m. fl. avgivna reservationen tillåter jag mig att yrka bifall till denna reservation i vad avser nu föredragna första punkt.

Herr Wohlin: Herr greve och talman! För att kunna fatta ståndpunkt till detta viktiga och ganska svåra ärende fordras att man fäster uppmärksamheten på företrädesvis tre punkter. Den första frågan gäller, huruvida en tullförhöjning är en rationell väg för uppnående av det önskemål, som man i detta fall hyser. Den andra frågan är de verkningar, som en tullförhöjning skulle få med avseende å anskaffningskostnaderna för det ytterst viktiga samfärdselmedel, som automobilen utgör. Den tredje frågan slutligen,

som äger sammanhang med den sist nämnda, har avseende å sambandet mellan å ena sidan en tullförhöjning och å den andra sidan den av Kungl. Maj:t i en särskild proposition föreslagna skärpnigen av automobilbeskattningen.

Vad nu den första frågan angår, så är det givet, att ståndpunktstagandet för mitt vidkommande icke berott på någon principiell obenägenhet gentemot tullar eller tullförhöjningar. Sådana har jag under de gångna åren understundom förordat. Nu liksom vid föregående tillfällen håller jag emellertid före, att man gör riktigast i att icke binda sig vid den ena eller andra doktrinära tullpolitiska åskådningen, utan att man fastmer bör betrakta de tullpolitiska åtgärderna såsom praktiska frågor, vilkas lämplighet eller olämplighet bör bedömas i varje särskilt fall med hänsyn till föreliggande omständigheter. Jag tror, att en sådan syn på tullfrågorna icke endast är nationalekonomiskt riktig utan även ägnad att bättre befrämja en samverkan i näringspolitiska spörsmål.

I nu föreliggande fall gäller det faktiskt, huruvida man bör genom en generell tullförhöjning på automobiler stödja ett nystartat företag i Sverige. Det har sagts, att en tullförhöjning, såsom varande av generell natur, skulle vara att föredraga framför andra åtgärder, därför att i förra fallet skulle man bereda hjälp åt bilindustrin i allmänhet, i senare fallet komme endast ett enda företag i fråga. Denna uppfattning är icke riktig. Saken är som bekant den, att här i landet finnas två fabriker — Aktiebolaget Scania-Vabis i Södertälje och Tidaholms Bruks Aktiebolag — vilka sedan några år tillbaka upptagit en specialtillverkning av tyngre lastautomobiler och automobilomnibussar på två ton och däröver. Enligt vad inom utskottet upplysts av representanter för dessa fabriker, går fabriksdriften i dessa företag för närvarande för fullt. Ingen enda arbetare, som kan sysselsättas i denna tillverkning, är, enligt uppgift från det förstnämnda företaget, permitterad eller arbetslös. Beställningar förekomma i sådan omfattning, att det disponibla utrymmet för driften praktiskt taget fullständigt utnyttjas. Det är vid sådant förhållande en smula svårt att bygga tanken på en tullförhöjning på ställningen vid dessa fabriker. Visserligen har det sagts, att det ekonomiska resultatet av driften vid dessa företag, och särskilt vid fabriken i Södertälje, icke är synnerligen gott, men fabriksdriften fortgår likväl. Någon ljusning har också, enligt uppgift, inträtt under de sista åren, och det skulle leda till rätt egendomliga konsekvenser, om man med hänsyn till en industri, som har det så ställt, skulle skrida till en avsevärd höjning av tullskyddet. Jag kan icke underlåta att säga, att om vi se på vårt svenska näringsliv och nu närmast på vår svenska industri i stort, så är det dock så, att den svenska järnhanteringen är för landet ojämförligt mycket viktigare samtidigt med att denna industris ställning är ekonomiskt sett ojämförligt mycket svagare, och det skulle vara en ganska inkonsekvent tullpolitik, om man läte järnhanteringens ställning i fråga om tullskyddet vara oförändrad, medan man för dessa två specialfabriker inom verkstadsindustrin skrede till en avsevärd tullförhöjning.

Nej, det är icke på dessa fabrikers förhållanden, som man i detta fall har att tänka, utan det är praktiskt taget uteslutande på den nystartade fabriken i Göteborg för tillverkning av svenska personautomobiler. Jag kan uttrycka saken så, att hade icke denna sistnämnda fabrik tillkommit, så skulle väl ingen här i riksdagen fallit på den idén att yrka tullförhöjning på automobiler. I varje fall skulle den frågan hava avfärdats mycket hastigt här i kammaren. Är då, frågar jag, en tullförhöjning rätta vägen att stödja denna nystartade fabrik i Göteborg och bör detta företag överhuvud stödjas av staten? Jag har den uppfattningen, att våra stora svenska specialfabriker inom den mekaniska verkstadsindustrin och därmed jämförliga områden under de gångna åren

Ang. tullen
på
automobiler
m. m.
(Forts.)

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.

kunnat utvecklas till världsindustrier, med för vårt lands handelsbalans och ekonomiska ställning så gagneliga verkningar, företrädesvis och i främsta rummet på grund av geniala svenska uppfinningar, dessutom på grund av tillgången på utmärkt svenskt kvalitetsmaterial, skickliga svenska arbetare och utmärkta arbetsledare. Dessa svenska världsomfamnande industrier — telefonindustrien, motorindustrien och därmed likställda — ha icke i någon nämnvärd mån för sin uppkomst och utveckling haft att tacka det tullskydd, som har kunnat finnas på deras produkter under den gångna tiden. Det är ett vanskligt försök, när man tror sig kunna, så pass sent som tio eller femton år efter Förenta staternas framträdande på världsmarknaden, upptaga en svensk exportindustri av personautomobiler i större omfattning. Vad detta fabriksföretag skall kunna komma att producera under ett år, när det nått sin fulla utveckling, det är ungefär samma tillverkningsmängd, som Förenta staterna producera under en dag, enligt vad man från samma håll upplyst. Automobilindustrien i världen är ju av särskild beskaffenhet. Förenta staterna ha på detta område på grund av kända omständigheter fått ett enormt försprång framför andra länder i världen, och detta beror, utom på där förefintliga framstående initiativtagare, på Förenta staternas kolossala inrikesmarknad och på den utomordentliga massfabrikation, vari man där kan driva denna verksamhet. Man får nog i sin entusiasm för nya svenska specialindustrier icke förlora de praktiska och något dämpande synpunkterna ur sikte. Man får erinra sig, att det är ett mycket djärvt företag att anno 1927 söka i konkurrens med de stora världsnationerna i vårt lilla land skapa en inhemsk tillverkning av personautomobiler, väsentligen baserad på export till ett visst transoceanskt land, vars inre förhållanden och möjligheter att mottaga denna export icke kunna av någon här närvarande med någon grad av visshet bedömas. Naturligtvis önskar man all framgång åt detta dådkraftiga företag. Men jag tror, att det från de svenska statsmakternas sida vore en något för dryg hjälp åt detsamma, när man vill för detta syfte införa en uppfostringstull på exempelvis fem år, vilket skulle betyda en merbelastning av den svenska automobilismen på omkring 20 miljoner kronor eller däröver. Jag tror, att denna summa är för stor, när det gäller att taga ståndpunkt till ett företag som det ifrågavarande med dess visserligen i många avseenden, som det säges, goda förutsättningar, men med dess likväl från min synpunkt ovissa framtid. Därför har jag i detta fall, utan att det strider mot min näringsvänliga uppfattning, ansett situationen vara sådan, att tullvägen i detta fall icke är att rekommendera. Jag stöddes i riktigheten av denna min uppfattning, när jag tänker på att vad Aktiebolaget Volvo behöver egentligen är kapital och icke tullskydd. Kapital finnes som bekant här i landet, om också för produktiv verksamhet icke i så stor utsträckning, som man många gånger föreställer sig, så likväl i tillräcklig omfattning för att vara disponibelt för ett företag som detta. Befinnes det efter sådana affärsmässiga kalkyler, vilka alltid äro vägledande för kapitalanskaffning inom det privata näringslivet, att företaget i fråga icke har den bärkraft eller de framtidsförutsättningar, att det kan och bör understödjas av den enskilda finansvärlden, då är det en ganska stor risk att engagera statsverket i ett sådant företag. Vi ha dess värre haft exempel på fall, där det enskilda kapitalet varit ovilligt att engagera sig på grund av företagets osäkra, framtida räntabilitet, för att vara varmade. Vi ha förlorat tillräckligt många statsmiljoner på dylika företag, och jag tror det skulle vara mindre lyckligt, om vi i detta fall fortginge på en väg, som enligt vad erfarenheten visat, icke länt statsverket eller näringslivet självt till någon verklig nytta.

Så tillkommer dessutom, att denna tullförhöjning på tre eller fem år, som föreslås som en uppfostringstull, enligt min tanke utan minsta tvivel kommer att förbli permanent, om den nu införes. Det är en illusion att tro, att en tull-

förhöjning, beslutad av svenska riksdagen för stödjande av denna industri, skall komma att efter proposition av Kungl. Maj:t om tre eller fem år återigen upphävas. Det är en illusion bl. a. av den grund, att sedan en dylik tullförhöjning genomförts och produktionskostnaderna blivit till viss grad där- efter anpassade, en nedsättning av tullsatsen kommer att stöta på det starkaste motstånd, kanske icke från företagarnas sida inom respektive industri, utan från de i fackföreningar organiserade arbetarna, vilka under mellantiden tillgodogjort sig tullskyddet i form av förhöjda och i viss grad monopolistiska arbetslöner, som det blir mycket svårt att åter få ned. Jag är sålunda övertygad om att den svenska automobilismens representanter, dit lantbefolkningen ju i hög grad hör, nog icke komma att få se denna uppfostringstull gladeligen tagas bort av representanterna för de organiserade fackföreningarna inom landet.

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

Den andra frågan gäller tullförhöjningens inverkan på kostnaderna för automobiltrafiken. Redan före kriget gjorde jag på offentligt uppdrag en större utredning om livsmedelstransporterna inom riket i samråd med experter på olika områden, och jag kom till det resultatet, att landsvägstrafiken per automobil skulle komma att i stor utsträckning övertaga dessa livsmedelstransporter, vilka dittills skett per järnväg. Utvecklingen har fullt bekräftat riktigheten av denna då uttalade uppfattning. Som vi alla veta, spelar bilen en utomordentligt stor roll för landsbefolkningens transport av livsmedel till städerna och därmed även för städernas konsumenter. Varje åtgärd, som är ägnad att fördyra transporten av livsmedel, är också ägnad att antingen sänka jordbruksalsternas pris hemma på lantmannens gård eller höja de pris, som konsumenten får betala för livsmedlen, vilket just i dessa dagar vore synnerligen olyckligt. Sedan många år ha statsmakterna arbetat på att nedbringa mellanhandsvinsten inom livsmedelsdistributionen, och hela detta arbete måste alltjämt betraktas som ett av de allra viktigaste, såväl för jordbrukarna som för de konsumerande folklagren. Jag är övertygad om, att en fördyring av detta transportmedel vore olämplig just i dessa dagar, när priserna på animaliska produkter falla och det svenska jordbruket arbetar under tryckta förhållanden. Under sådana omständigheter bjuder det mig ganska mycket emot att vara med om någon åtgärd, som är ägnad att ytterligare skärpa dessa redan nu mycket stora svårigheter. Jag får ytterligare påpeka, att den vara, som jämte smöret står lågt i pris och för vilken det framför allt är av vikt, att transportkostnaden hålles låg, är mjölken, och för mjölkpriset spelar det en mycket stor roll, att befordringen av varan inom stora delar av Sverige sker medelst automobil. Jag kommer till det resultatet, att ur synpunkten av bilen som ett samfärdsmedel av ytterst stor vikt är det svårt att förorda en sådan allmän tullförhöjning, som här ifrågasättes.

Slutligen den sista frågan, som egentligen torde vara den, som gör det starkaste intrycket på en del av kammarens ledamöter: det är sammanhanget mellan denna automobil-tullförhöjning och den föreslagna skärpningen i automobilbeskattningen. Ja, vore det så, att vi här stode, som i reservationen anföres och som utskottets ärade ordförande nyss också utvecklade, i valet mellan å ena sidan en höjd automobil-tull och å andra sidan den skärpta automobilbeskattningen, då kunde man nog måhända på olika håll ställa sig tveksam, huruvida man icke komme ifrån hela problemet lättare genom att gå tullförhöjningsvägen, eftersom man därigenom borteliminerade en snart uppkommande tvistefråga angående ianspråktagande av de genom skatteförhöjningen inflytande automobilskattmedlen för det ordinarie vägnätets utfyllande. Jag måste säga, att vore det så, då skulle jag trots de betänkligheter jag nu anfört ändock vara något osäker om min ställning i denna stund. Men saken ligger enligt min uppfattning något annorlunda. Den ligger nämligen, enligt min

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

tro så — mera positivt har man ju knappast rätt att uttrycka sig — att det icke är fråga om ett antingen — eller, när man ser saken för några år framåt, utan om vi nu besluta en ökning av tullen på automobiler, så få vi om ett par år eller något sådant därjämte en skärpning av automobilbeskattningen. Utskottets ärade ordförande hade också nog fin uppfattning för denna sak, då han i sitt anförande sade: Striden om ökad skatt kan *för närvarande* undvikas. Jag fäste särskild uppmärksamhet vid detta uttryck, *för närvarande*. Det är riktigt, men vi få lov att tänka på icke blott hur denna fråga ligger just i detta ögonblick, utan även hur den kommer att utveckla sig under de närmast följande åren, och då får jag säga, att den brist i budgeten, som nödgat herr statsrådet och chefen för finansdepartementet att genom förslaget om skärpt automobilbeskattning täcka det uppkomna hålet, det är dock icke en brist, som uppstår endast i år. Sådana brister kunna dess värre komma att framträda även i följande års statsbudgeter, och det ligger nära till hands att i så fall befara en dylik automobilskatteskräpning något följande år vid bibehållen permanent förhöjd tull på automobiler.

Jag kommer alltså på grund av vad jag nu anfört till den slutsatsen, att jag i det särskilda fall, varom här är fråga, anser övervägande skäl tala till förmån för uppfattningen att icke nu biträda förslaget om förhöjd tull på automobiler. Jag ber, herr greve och talman, att få yrka avslag å de i denna fråga om tullförhöjning å automobiler väckta motionerna.

Herr Björnsson: Herr talman! Sedan nu för ovanlighetens skull en representant för en moderat skyddsvänlig åskådning har utvecklat många och goda skäl för avslag å motionerna om tullförhöjning på automobiler, så kunde det ju vara överflödigt att från min sida försöka öka skälens antal. Jag hade visserligen väntat, att den föregående ärade talaren skulle ha opponerat sig mot den motivering, som majoriteten inom utskottet har, men fastän han icke har gjort det, skall jag med anledning av den kritik, som sannolikt kommer att riktas mot densamma, be att få säga några ord.

Jag har liksom den föregående ärade talaren den bestämda uppfattningen, att vi aldrig kunna hoppas på en svensk bilindustri, om denna skall fylla villkoret att ha sin huvudsakliga avsättning på den svenska marknaden och på samma gång också det villkoret att den skall arbeta efter rationella metoder. Detta beror helt enkelt därpå, att vår avsättningsmarknad för bilar är både för liten och för litet enhetlig.

Det företag, som ligger bevillningsutskottets majoritet närmast om hjärtat, är aktiebolaget Volvo. Detta företag beräknar icke att grunda sin ekonomi på avsättning enbart i Sverige av sin fabrikation, utan man har redan från början tagit sikte på export. Vi ha i bevillningsutskottet hört en framställning av den plan, som är uppgjord för detta företag, och den planen har visserligen i och för sig ingivit förtroende, framför allt grundat på det förhållandet, att arbetslönerna här i Sverige icke äro mer än hälften eller två tredjedelar av arbetslönerna i det land, från vilket bolaget har att räkna med den skarpaste konkurrensen. Dessa hos oss lägre arbetslöner taga sig också bestämt uttryck i ungefär samma skillnad i priset på de färdiga produkterna, då det gäller varor som äro framställda under i övrigt samma villkor, till exempel kullager. Men jag litat emellertid ingalunda på mitt eget omdöme, då det gäller att i detalj nagelfara en sådan plan, utan jag har mera satt min tilltro till ett indirekt bevis, som ligger däri att ett av vårt lands framgångsrikaste exportföretag har i denna industri investerat ett belopp av 1 miljon kronor. Detta är för mig en säker borgen för att detta stora företags ledning har tilltro till aktiebolaget Volvos framtidsmöjligheter, och den ledningen har visat sig i ekonomiska och tekniska ting omdömesgill i en sådan grad, att jag anser mig lugnt kunna lita

på dess auktoritet. Jag är naturligtvis fullt på det klara med att de räknat med risker, men jag vill erinra om att denna kapitalinsats gjorts utan någon som helst förutsättning om statens hjälp i ena eller andra formen, och detta vittnar om att man tänker draga sig fram med detta företag även utan statens hjälp.

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

Då frågar man sig: Vad kan det finnas för anledning för utskottsmajoriteten att icke desto mindre förorda en statshjälp i form av kapitalinsats, och därpå vill jag svara, att vi blivit övertygade om att man först om och i den mån man kan få upp en fabrikation för avsättning av bilar i stor skala kan få fram tillräckligt billiga och konkurrensdugliga bilar. Det är därför för företaget ett mycket stort intresse att så snart som möjligt komma igenom detta portföre, som naturligtvis är dåligt just därför att tillverkningen icke kan drivas i stor skala. Det är på denna punkt som det enligt min mening föreligger ett samfällt intresse för företaget och för staten, ty kan företaget snabbt komma upp till en stor produktionskapacitet, vinner företaget en billigare produktion, bättre ekonomi eller större konkurrenskraft eller båda delarna å ena sidan, men å andra sidan vinna vi från statens synpunkt ett mycket snabbare avverkande av arbetslöshet än vi eljest skulle kunna räkna med från denna industri. Jag tror därför att staten icke bör av principiella skäl avvisa ett förslag att göra en kapitalinsats i detta företag.

Det är klart att man närmast tänker på den formen, att man skulle bevilja ett lån. Då har det redan från början invänts, att är företaget så bra som vi tro, kan det naturligtvis få bankmässig kredit. Jag vill emellertid i det sammanhanget erinra om att det är icke blott fråga om att kunna skaffa kredit utan också på vilka villkor man kan skaffa den, och det torde herrarna i allmänhet medgiva, att de räntor våra banker nu föra icke äro uppfostringsräntor för någon industri. Den marginal bankerna tillämpa är så pass stor, att den naturligtvis är avsedd att användas för betalning av lidna förluster, men den lämpar sig icke alls för att stödja en spirande industri.

Till en början kan man naturligtvis tänka sig, att ett statslån skulle ha en ganska stor betydelse därigenom, att det skulle lämnas på hyggligare räntevillkor än man kan räkna med på den enskilda kapitalmarknaden. Men jag tror att man får gå ett steg längre. En överslagsräkning visar, att tillverkningsvärdet per år för detta företag redan vid så liten produktion som 1.000 bilar per år går till 4 miljoner kronor, och företaget har fast förfoganderätt över ungefär 1 miljon kronor. Det är alldeles självklart, att det behöves mycket mera kapital för att man skall komma upp i en årstillverkning av 6.000—8.000 bilar, vilket anses vara om icke det minsta möjliga så i varje fall det minsta antal, vid vilket man kan fullt utnyttja massfabrikationens fördelar. Då föreställer jag mig, att till och med 1 miljon är för litet som bottenkapital, och jag skulle tro att man borde lämna statens insats på det sättet, att i händelse företaget skulle misslyckas, skulle det redan nu i företaget investerade kapitalet tagas i anspråk i första hand och därefter statens. Man kan givetvis icke räkna med att ett företag sådant som detta kan lämna sedvanlig in-teckningssäkerhet för sin skuld. Jag tror att man enklast kan ange den ställning, som skulle vara lämplig för en sådan kapitalinsats, om man jämför den med ett preferensaktiekapital, men som jag kan föreställa mig att åtskilliga ledamöter av riksdagen finna en teckning av aktiekapital överhuvud taget mindre tilltalande, tvivlar jag icke på att det skall vara möjligt för Kungl. Maj:t att finna en form för lån, som tillmötesgår ungefär samma önskemål, som skulle kunna tillmötesgåas genom en teckning av preferensaktiekapital.

Ja, herr talman, man skall alltid hoppas på det bästa, men det är minst lika viktigt att vara beredd på det värsta, och jag har klart för mig, att det kan hända åtskilliga saker, som rubba de beräkningar, på vilka detta före-

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

tags start har grundats. Det är, som en föregående talare uttrvckte sig, utan tvivel ett djärvt initiativ. Men då säger jag: Skulle i ogynnsamt fall en kapitalinsats från statens sida verkligen gå förlorad, så har den icke gått förlorad alldeles utan nytta. Jag tror tvärtom att alla i riksdagen och för övrigt alla i detta land betrakta vår nuvarande arbetslöshet som en den tyngsta landsolycka som man kan tänka sig, och jag tror också, att även de som ställa sig helt solidariska med den arbetslöshetspolitik som nu föres, äro villiga att medge, att denna arbetslöshetspolitik är att betrakta som ett ont, om det också är ett nödvändigt ont. Jag tror, att det för samförståndet i vårt land olika samhällsklasser emellan skulle vara utomordentligt gynnsamt, om man kunde komma ifrån att driva en sådan arbetslöshetspolitik som vi nu för tiden föra och i stället få i gång arbete, som enligt vanlig terminologi är produktivt och som kunde utföras under den normala arbetsmarknadens villkor. Jag är övertygad om att, om ett insatskapital på 2 miljoner kronor i ett företag sådant som detta skulle gå förlorat, hade det för bekämpandet av arbetslösheten gjort mera nytta än om samma belopp hade offrats på improduktiva kostnader för den vanliga arbetslöshetspolitiken.

Därför, herr talman, har jag i bevillningsutskottet icke tvekat att i så pass positiv form som här skett förorda ifrågavarande åtgärd och i utskottets motivering ge uttryck för densamma.

Herr **Rune**: Herr greve och talman, mina herrar! Jag har icke deltagit i utskottets behandling av detta ärende, men då man har varit ledamot av bevillningsutskottet i många år, får man ett levande intresse för sådana frågor som den nu föreliggande, särskilt som det är fråga om att gå in på en så ny väg som att lämna pekuniärt understöd till en nystartad industri. Jag har därför ett visst behov att i detta fall säga några ord.

Jag vill då börja med att säga, att utskottet tycks ha varit nästan enigt om att det i fråga om automobilindustrien borde finnas vissa förutsättningar i vårt land, därför att vi ju ha utmärkt gott material för automobiler, utmärkt skickliga verkstadsarbetare samt utmärkt skickliga och erfarna ingenjörer. Det borde därför finnas förutsättningar för att driva en sådan industri här, det har utskottet nästan varit enigt om, men när det sedan gäller att se till, hur man skulle förfara för att möjligen kunna uppamma en sådan industri, gå meningarna inom utskottet tydligen isär.

För min del måste jag säga, att då vi ha två gamla automobilfabriker, som ju tillverka tyngre lastautomobiler och omnibussar, och därjämte en nystartad fabrik för personautomobiler, borde man väl, om man vill uppmuntra automobilindustrien överhuvud taget, tillse vilket som är nödvändigast och lämpligast för landets och näringslivets behov. Jag tänker närmast på vad en framstående talesman för bondeförbundet nyss yttrade om vikten av landsvägsbefraktning med automobil, och jag tror han har rätt däri. Men jag håller före, att från den utgångspunkten är det nyttigare att se till att man kan bringa framgång och förkovran för den automobilindustri, som tillverkar lastautomobiler, än för den, som tillverkar bra nog eleganta personautomobiler, ehuru jag icke vill förneka att båda delarna kunna vara berättigade intressen. Jag menar därför, att det redan från denna synpunkt efter mitt förmenande icke kan vara lämpligt att koncentrera sig enbart på den nya fabriken i Göteborg och framför allt icke att ge den statsunderstöd i någon form. Understöd är understöd, vare sig det sker i form av lån eller i annan form.

Här talades nyligen om att man kunde i alla fall göra det experimentet och att man ju kunde se till, att staten hade vissa garantier och säkerheter för sina penningar. Ja, vi talade här nyligen om Spetsbergshistorien. Jag misstänker att det är så, att om man lånade detta automobilbolag 1 miljon kronor och bo-

laget kanske icke kunde se sig i stånd att fortsätta med driften, så skulle, om det bleve fråga om driftsinställelse, de personer som varit med om att bevilja ett sådant statsunderstöd, möjligen komma åter och säga: nu förlora vi våra pengar, om vi icke satsa nya, och på det viset skulle vi stå inför en eventualitet som vi varit med om förr — jag målar alltså inte hin på väggen, som det heter — och som skulle vara ganska tråkig.

När man sålunda väljer mellan dessa båda utvägar att försöka uppamma en automobilindustri, då synes det mig som om det i många avseenden vore bättre att välja utvägen att införa en tullförhöjning. Därigenom skulle man i alla fall gynna alla tre industriföretagen ungefär i samma mån, och när det särskilt här framhållits, att det icke bör vara mer än en uppfostringstull på tre eller fem år, ber jag att få taga fasta på detta och säga, att jag för min del endast under denna förutsättning kunnat förena mig med dem, som i detta fall föreslå en tullförhöjning.

Nu har det sagts från ett håll, att dessa gamla industrier i Södertälje och Tidaholm gå för fullt och att de därför icke skulle vara i behov av något understöd för sin förkovran och utveckling. Då vill jag säga, att för mig står det klart, och det har också här påpekats, att det är av mycket stor vikt för en automobilindustri att man kan bedriva den i något så när stor skala, och detta är ju rätt svårt i ett land med så liten hemmamarknad som Sverige har. Jag tror att det är mycket viktigt, att dessa fabriker kunna utvecklas till att driva sin tillverkning i större skala. Det är alldeles uppenbart att om de det kunna göra, kunna de bringa ned tillverkningspriset, och på det sättet skulle de möjligen kunna åstadkomma, att åtminstone icke priset höjdes med fullt det tullskydd som gäves. Jag menar att det är väl typen för en uppfostrings-tull att på detta sätt hjälpa en fabrik att utvidga sin rörelse, att bli konkurrenskraftigare och nedbringa tillverkningskostnaderna. Man kan väl i detta fall icke tala om en massproduktion, men fabriken skulle åtminstone kunna betydligt öka sin tillverkning.

Det är av dessa skäl, herr greve och talman, som jag har funnit att övervägande skäl synas tala för reservanternas ståndpunkt. Deras resonemang, att genom en tullförhöjning tullinkomsterna skulle ökas, så att man icke skulle behöva någon ökning av skatten på bilar, bilringar, bensin och motorsprit, tror jag visserligen icke håller streck. Jag vill åtminstone hoppas, att om man ökar tullen på detta sätt, skulle de inhemska fabrikerne kunna öka sin tillverkning så att importen skulle bli betydligt minskad, och därigenom skulle måhända inte tullen ökas alls. Detta vore ju ingen olycka, utan det är tvärtom dit man syftar. För övrigt kommer nog budgeten att visa att vi behöva även de ökade skatterna, och jag tror därför inte så mycket på den delen av motiveringen.

Jag ber, herr greve och talman, att på de skäl jag nu anfört få yrka bifall till reservationen.

Herr Lithander: Herr greve och talman! Utskottets ärade ordförande och nu senast herr Rune hava framfört de skäl som tala för att tillmötesgå denna verkligt lilla och obetydliga tullförhöjning. Jag skall emellertid be att få taga upp till bemötande några av de yttranden som äro fällda under debatten.

Professor Wohlin frågade i början av sitt anförande, om någon ledamot av denna kammare skulle ha velat biträda ett förslag om denna tullförhöjning, där-est det inte gällt exempelvis detta bolag, Volvo, som skall starta. Ja, om man ser på statistiken och finner att importen har ökat från cirka 2 miljoner kronor år 1912 till nu omkring 50 miljoner, är det icke uteslutet att man av statsfinansiella skäl hade företagit en tullförhöjning för att få någon ökning av statens inkomster som motvikt mot de oerhörda utlägg, som importen förör-

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

sakar, även om man icke sett någon möjlighet att få fram en inhemsk industri. Nu ha vi den möjligheten; nu finns det ett bolag som först och främst genom sin organisation inom landet men även genom sina förbindelser i utlandet har möjlighet att göra någonting, och det behöves icke mera än något litet tullskydd i början. Vi kunna gärna låta var dag hava sin omsorg. Ha vi kunnat giva dem det erforderliga stödet och det visar sig att den svenska industrien kan stå på egna ben, må vi om fyra eller fem år gärna taga bort det; det behöva vi inte vara oroliga för nu.

Herr Wohlin jämförde Amerikas produktion på en dag med den som vi här vid en nystartad fabrik skulle kunna komma upp till under ett år, och jag fick det intrycket av tonfallet, att det var med litet ringaktning, han såg på det slutresultat, vi då skulle kunna komma till. Men jag får lov att säga, att kunna vi få fram någonting sådant med en så liten anordning som den nu föreslagna, att vi kunna komma upp till en enda dags produktion i Amerika, böra vi icke låta det försöket vara ogjort, ty en sådan produktion skulle innebära mången arbetsdag och mången arbetsförtjänst för svenska yrkesmän, som nu få gå utan sysselsättning. Vi skulle ej behöva se denna ständigt ökade ström av utländsk import, som vi faktiskt här ha en möjlighet att möta, om vi vilja.

Det har framhållits att tullen skulle betyda en merbelastning av konsumtionen. Jag skall emellertid be att få erinra om att för helt få dagar sedan fördes en debatt i underhuset, där det påvisades att sedan England till 33 procent höjt samma tull, som vi nu föreslå att höja från 15 till 25 procent, hade den inhemska industrien där fått sådan luft under vingarna, att den icke endast kunnat sänka sina pris, utan även kunnat gå ut på exportmarknaden mer är förut, precis som det nu är fråga om att vi skulle möjliggöra för ett svenskt företag. Utvecklingen där har alltså slagit bort huvudskälet för oppositionen här.

Jag är ense med professor Wohlin och hans meningsfränder om att vi icke böra fördyra transportererna för jordbruket. Men vi göra dem säkerligen en större tjänst, om vi söka mana fram en inhemsk kvalitetstillverkning, som även utlandet har att tävla med och som säkerligen skulle ha till följd, att transportmedlen bleve icke endast billigare, men framför allt av en helt annan kvalitet. De svenska bilarna skulle icke efter några år bli en skrothög, och detta tror jag skulle innebära ett vida större värde för de svenska lantmännen.

Den ärade talaren sade, att om valet stode mellan tull och skatt, skulle han icke hava tvekat, men han var rädd för att om vi nu få denna tullförhöjning med 10 procent, få vi kanske om några år skatten i alla fall. Jag tror att sedan man vunnit erfarenhet av följderna av ett bifall till den föreslagna lilla tullförhöjningen, kommer man att finna sig i dessa följder och vara glad över dem. Jag tror således icke att det kommer att riktas någon vidare opposition på den punkten, men alldeles säkert är, att den opposition, som redan nu från många håll här inom landet och icke minst från dem som driva automobilismen i yrkestrafik riktas emot den pålaga som anses orättvist drabba dem, den oppositionen kommer att växa, och det är möjligt att den så småningom kommer att antingen förhindra en sådan skatteförhöjning eller eventuellt medföra dess upphävande, om den skulle beslutas. Man gör därför efter min mening i alla avseenden klokt, om man bifaller vad reservanterna inom bevillningsutskottet föreslagit. Man skapar inkomster åt staten, man bereder möjlighet för en svensk industri att växa sig fast och undviker att ytterligare betunga trafikanterna, icke minst de lantmän som den ärade talaren var talesman för.

Jag ber, herr greve och talman, att få varmt hemställa till första kammaren, att den ville bifalla en tullförhöjning på så litet som 10 procent, märk väl icke på ett bruttopris, utan på ett nettoimportvärde. Denna höjning kommer ganska säkert, med den starka tävlan de olika tillverkningarna emellan som

här är rådande, icke att i sin helhet tagas ut av allmänheten. Allmänheten får känna mycket litet av den, men vi fatta vid bifall till reservanternas förslag ett beslut, som innebär fördelar av annan och värdefull art.

Jag ber, herr greve och talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr statsrådet **Lyberg**: Herr talman! Den jämkning, som utskottet i sin hemställan föreslagit beträffande avfattningen av anmärkningen i tulltaxan om Kungl. Maj:ts befogenhet vid tillämpningen av den ifrågasatta nya tullsatsen, kan måhända komma att ge anledning till vissa komplikationer vid fixeringen av de tullsatser, som böra tillämpas. Men då jag tror, att svårigheterna nog kunna övervinnas, vill jag icke nu göra någon invändning mot att utskottets hemställan även med denna jämkning godkännes av riksdagen.

Vad motiveringen till utskottets hemställan beträffar, bjuder mig ärligheten bekänna, att jag personligen åtminstone icke för närvarande mycket tror på tanken, att det i fråga om den svenska bilfabrikationen föreligger ett sådant exceptionellt undantagsfall, då en direkt statssubvention bör ifrågakomma och kan försvaras. Men det förefaller mig dock, som om regeringen saknar anledning att avvisa tanken på en mera ingående utredning av detta spörsmål. I likhet med herr Wohlin tror jag i allt fall, att utskottets uttalande på denna punkt är alltför positivt. Bortsett från den konstitutionella sidan av saken, synes det knappast vara stora utsikter för att frågan, såsom utskottet velat, kan bringas inför denna riksdags prövning. Enligt utskottets uttalande skulle ju vederbörande företag först visa, att erforderligt kapital icke kunnat erhållas från enskilt håll; därefter skulle regeringen föranstalta om utredning, och så skulle slutligen proposition utarbetas och slutbehandlas av innevarande års riksdag. Jag anser mig som sagt hava bort ärligt säga min mening, men understryka, att detta givetvis icke innebär, att regeringen, såvitt jag känner, har någonting emot att, om riksdagen så önskar, taga upp detta spörsmål.

Vad så beträffar högerreservationen, synas mig förespråkarna för densamma vara särskilt angelägna om att göra gällande, att det nu är fråga om *antingen tullförhöjning eller skatteförhöjning*. Jag tror mig naturligtvis icke om att kunna rubba reservanterna från deras ståndpunkt, utan jag är övertygad om att de under alla omständigheter komma att vidhålla denna och även handla därefter. Naturligtvis ha dessa frågor ett visst samband med varandra, så tillvida som bägge röra skattebelastning av motortrafikanterna. Men, såvitt jag förstår, är frågeställningen icke riktig, åtminstone om man vid bedömandet av frågan om automobils katt använder samma utgångspunkt som statsmakterna hittills haft och som även regeringens proposition om skatt å automobiler har. Denna innebär, att frågan om automobils katten utgör en del av *vägtrafikproblemet* och icke en del av statsregleringsproblemet, låt vara att den naturligtvis indirekt inverkar på lösningen av det senare problemet. Jag upprepar detta, som redan sagts under remissdebatten och i propositionen angående förhöjd automobils katt. Om vägtrafikproblemet alltså motiverar en skatteökning, bör en sådan vidtagas, i annat fall bör den avvisas, i bägge fallen oberoende av frågan om tullen och svårigheterna att balansera budgeten. Liksom i många andra punkter av vad herr Wohlin nyss andragit vill jag sålunda instämma med honom i det avseendet, att här icke föreligger något »antingen — eller». I *motsats* till vad han tycktes mena hoppas jag däremot att frågeställningen icke blir: varken — ej heller.

Men är nu överhuvud taget beskattningen av motortrafiken — vare sig genom tull eller förbrukningsskatt — framför allt en fråga om anskaffande av *medel för vägbyggnader och vägunderhåll* och icke om inhöstande av medel till statskassan ungefär på samma sätt som genom inkomst- och förmögenhetsskatten, så är det uppenbarligen oriktigt att, såsom reservanterna vilja,

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

lägga hela den ökade belastningen på själva fordonet i proportion till fordonets värde och närmast på de importerade fordonen, utan det rätta måste väl vara att, såsom hittills, i främsta rummet lägga skatten på vad som dock är den bästa mätaren för vägkostnadsbelastningen till följd av motortrafik, nämligen bränsle och hjulringar. Utan att beakta frågan om den fördelning av belastningen utav de olika skatteföremålen, som påkallas av vägtrafikproblemet, och utan att förbehålla intäkterna åt vägväsendet, vilja reservanterna genom en nästan fördubblad tull på fordon och tillverkningsdelar helt enkelt taga ett belopp av ungefär 4 miljoner kronor från bilköparna för att låta det ingå i statskassan. Herr Lithander ansåg, att detta var ett litet belopp, men det förefaller mig, som om man knappast kan säga, att ungefär en fördubbling av tullen är en *liten* förhöjning. Även mot den nuvarande tullen å automobiler kan man naturligtvis göra de erinringar, som jag nu gjort mot en förhöjning av densamma. Men denna automobil-tull har ju tillkommit på en tid, då automobilerna ännu betraktades mera såsom lyx-samfärdsmedel och tullen mera såsom en finanstill; och det har som bekant alltid sina svårigheter att avskaffa en tull, isynnerhet om den har verkat någon längre tid. Att enbart av statsfinansiella skäl salta på tullen vill i själva verket numera ingen, sedan automobilerna blivit i allra högsta grad en nödvändighetsartikel eller åtminstone en nyttighetsvara.

När reservanterna föreslå en tullförhöjning, är det ju också, trots den frågeställning, som man gärna vill skjuta i förgrunden, i alla fall ytterst *skydds-synpunkten*, som varit avgörande. Även om man icke urgerar någon principiell frihandelsständpunkt, måste då anmärkas, att reservanterna icke presterat någon utredning, som styrker eller ens gör sannolikt, att detta stöd är av beskaffenhet att på detta område framkalla en lönande export- och storindustri inom Sverige, vilket ju åsyftas. Jag kan i detta avseende inskränka mig till den förkrossande — skulle jag nästan vilja säga — eller nedslående exposé av de faktiska förhållandena, som nyss lämnats av herr Wohlin och som tyvärr nog torde vara riktig. Den huvudsakliga verkningen av de höjda tullsatserna, om sådana skulle fastställas, blir under sådana förhållanden, att köparna av motorfordon få betala nästan dubbelt så mycket i tull som hittills för att skaffa svenska tillverkare automobiler eller automobil-delar en sannolikt mycket blygsam förbättring i det ekonomiska utbytet av deras tillverkning, om man jämför förbättringen med de fyra miljoner kronor om året, som det skulle kosta trafikanterna. Vidare betyder detta, att denna indirekta subvention kommer att drabba icke bilägarna eller trafikanterna överhuvud taget utan blott dem, som *efter tullförhöjningen köpa fordon*, göra detta under den i utsikt ställda uppföringsperioden av 3—5 år. Om man, såsom reservanterna ställt i utsikt, efter dessa 3—5 år skulle förvandla tullen, i vad den nu kan komma att höjas, till en automobilskatt, bleve följden, att icke främst de bilar, vilka komma att gå i trafik under dessa år, lämna subventionen. Det blir blott sådana bilar, som köpas under perioden och som sedermera, om skatten höjes, därjämte få vidkännas denna skatteökning.

Genom att följa reservanterna sönderbryter man i varje fall, synes det mig, det nuvarande systemet för beskattning av automobiler. Man gör det utan att veta, om man därmed vinner vad man vill vinna, nämligen skydd och framgång åt svensk industri, vilket vi ju alla önska, och utan att man kunnat prestera någon uttömmande utredning om verkningarna, fränsett de alldeles okontrollerbara beräkningar, som reservanterna stöda sig på och som huvudsakligen synas vara grundade på konfidentiella uppgifter. Bakom *utskottets* förslag i vad det avser bifall till propositionen stå dock riksdagens tidigare gjorda uttalanden och därefter verkställda officiella undersökningar rörande de spörsmål, som tidigare närmast påkallat uppmärksamhet från statsmakternas sida,

nämligen åstadkommandet av en arbetstillfällen i hög grad givande sammansättningsindustri i detta land.

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

Jag hoppas, att kammaren vill biträda utskottets hemställan.

Herr Wigforss: Herr talman! Jag behöver icke taga kammarens uppmärksamhet i anspråk någon längre stund. Efter herr Wohlins anförande, som i hög grad klarlade situationen, och efter vad finansministern nu anført finns det praktiskt taget ingenting att tillägga. Jag skall likväl be att få understryka några punkter, som tydligen även efter herr Wohlins anförande icke blivit fullt klarlagda, åtminstone att döma av de anföranden, som hållits av herrar Rune och Lithander.

När herr Rune sade, att han icke varit närvarande i bevillningsutskottet, då frågan där behandlades, kan jag mycket väl förstå detta, ty där ha vissa förhållanden kommit fram, som skulle ha åstadkommit, att herr Rune icke kunnat yttra sig såsom han gjort, om han varit närvarande. Herr Rune förutsatte, att om vi få en tull, vare sig permanent eller provisorisk, skulle vi därigenom kunna uppamma en betydande svensk industri av lastautomobiler. De upplysningar, som föreligga från existerande företag, visa närmast, att den utvidgning av lastautomobilindustrien, som det kan bli tal om, är av synnerligen blygsamma proportioner. Den är så liten, att jag icke tror, att herr Rune skulle vara villig att för den sakens skull bryta mot sina principiella frihandelsåsikter.

När man däremot kommer över till frågan om personbilsindustrien, föreligger ett annat missförstånd. Man tycks förutsätta, att en svensk personbilsindustri skulle kunna skapas och vidmakthållas under fortsatt tullskydd eller, rättare sagt, att man skulle gå in för en svensk personbilsindustri med tanke på att skapa en svensk, skyddad marknad. Men var och en förstår, att vi aldrig här i Sverige med den lilla avsättning, varmed vi kunna räkna inom landet, kunna tänka oss, att svenska personautomobiler skulle kunna tillverkas med ekonomisk vinst, om de bara skulle försälgas i den lilla skala, som den svenska marknaden erbjuder. Jo, om vi tänka oss, att vi här i Sverige ville nöja oss med en personautomobil av en enda typ och sålunda utestänga alla andra automobiler. så att varje svensk, som ville ha en bil, måste köpa en Ford, en Chevrolet eller en Volvo, då kan man tänka sig, att avsättningen skulle kunna få en sådan omfattning, att tillverkningen av en viss standardtyp kunde drivas därhän, att den kunde tillverkas med fördel. Men detta är ett fullkomligt orimligt antagande. I samma ögonblick som vi vilja köpa t. ex. 10 olika typer, så är det uppenbart, att vår svenska industri icke kunde tillverka så många olika automobiltyper, ty tillverkningen av varje typ skulle ske i så liten skala, att produktionen aldrig kunde bli bärkraftig. Förutsättningen för att man överhuvud taget skulle vilja med statsmakternas hjälp stödja en svensk personbilindustri måste vara den, att man räknar med att automobilerna skulle kunna säljas väsentligen på världsmarknaden. Det är inte tu tal om att detta icke är ett djärvt företag. Men just därför att företaget är djärvt, ställer sig frågan så: skall staten för att stödja detta synnerligen djärva företag gå in för en provisorisk tull, vilken — såsom herr Wohlin nämnde — säkerligen kommer att kosta konsumenterna minst 20 miljoner kronor under 5 år? Skall staten tvinga fram dessa 20 miljoner kronor för att en del av pengarna skall gå till hjälp åt exportindustrien? Är det rimligt framför allt för dem som äro tveksamma om möjligheterna att lyckas? Är det icke då bättre att säga, att om överhuvud taget någonting skall göras, låt oss då göra det i minsta möjliga skala och satsa precis så mycket som samhället vågar riskera? Man kan vara tveksam därom, det erkänner jag, fastän jag hör till majoriteten inom utskottet, som förordar ett sådant statsunderstöd. Är man sålunda tveksam om huruvida ett

Ang. tullen
å
automobilerna
m. m.
(Forts.)

understöd kan sätta i gång en svensk personbilindustri för export, skall man icke tillgripa denna väldiga apparat, utan taga det minsta medlet, nämligen statssubvention.

I likhet med herr Wohlin tror jag, att hela denna sak skulle ha utan vidare avfärdats här i kammaren med avslag på motionerna även av herr Rune, om det icke vore för kombinationen av skatt och tull. Även den, som icke är så rädd för automobilskattens höjning, känner ju till, att det är lockande att slippa undan denna skattehöjning och särskilt förslaget, att en del av automobilmedlen skall gå till den vanliga budgeten. Men nu får jag för min del säga — det kanske är en rent privat ståndpunkt, men jag tror att den har vissa skäl för sig — att ännu i detta ögonblick är det icke klart, huruvida vi ha att välja mellan tull och skattehöjning. Att det kommer i framtiden är jag viss om, men jag skulle icke anse det osannolikt, att denna riksdag kan slippa undan båda linjerna, både tull och skatt.

Men om vi skulle gå in på linjen att mera beskatta trafiken, skulle jag gärna vilja för dem, som reflektera på en tull i stället för en skatteförhöjning, stryka under, vad finansministern sade: Är det rimligt att skapa en alldeles ny form för automobilbeskattningen? Skola vi verkligen säga, att alla som köpa automobiler skola lika mycket bidra till att täcka kostnaderna för vägunderhållet, vare sig de använda sina bilar mycket eller litet? Skall den, som sällan använder sin bil, betala lika mycket som den, som dagligen och stundligen sliter på vägarna?

Om man ser saken såsom en ren beskattningsfråga, måste jag hävda, att tullförhöjningen är ett irrationellt sätt att fördela vägbördorna mellan automobilägarna. Låt oss då taga sakerna var för sig och endast tänka på industriens behov. Då förefaller det mig som om skälen mot en tullförhöjning vore alldeles övervägande. Låt oss sedan vid frågan om automobilskatten taga upp detta problem för sig. Jag tror, att man därigenom bäst gagnar såväl den svenska industrien som ock automobilägarna.

Jag vill tillägga, att i denna diskussion misstänkas de olika sidorna för att tala ur principiella och dogmatiska synpunkter. Men så är icke läget i detta fall. Det visar redan det faktum, att professor Wohlin, som icke är känd för att vara någon outrerad frihandlare, kunnat gå på denna linje. Debatten i denna kammare har också visat, att det har anförts praktiska argument och egentligen ingenting annat. När herr Johan Nilsson i Kristianstad och andra icke vilja gå in för en permanent förhöjning, utan endast tala för denna tull såsom en provisorisk uppfostringstull, så är det uppenbart, att vi kunna mötas. Någon principiell invändning mot en uppfostringstull kan jag icke från mina synpunkter prestera, utan för mig ha rent praktiska argument spelat en avgörande roll. Till sist vill jag tillägga, att argumenten från bondeförbundshället icke spelat den minsta rollen. Det är nämligen sannolikt, att om vi få denna tull, kunna vi inte så lätt få bort den, därför att löner och alla ekonomiska ting komma att anpassa sig efter de nya förhållandena. Däri instämmer jag med herr Wohlin, fastän jag kan ha olika mening om industriens löneförhållanden. Men jag vill också ge bondeförbundarna inom utskottet rätt i, att det är motbjudande att i en situation, då det stora problemet i vårt ekonomiska liv är den stora splittringen mellan jordbrukspriserna och råvarupriserna å ena sidan och industripriserna å den andra, passa på att pressa upp en industritull, endast därför att man lockas av att därigenom slippa en höjning av automobilskatten. Det förefaller mig icke vara i denna riktning, som vår ekonomiska politik bör drivas.

Herr von Sneidern: Herr talman, mina herrar! Herr Wigforss har nog fullkomligt rätt då han säger, att denna fråga icke skulle hava tilldragit sig

den uppmärksamhet, som den nu gjort, om den icke förts tillsammans med frågan om höjningen av automobilskatten. Då herr Wigforss yttrade, att vi skulle se frågorna var för sig och sålunda först behandla tullfrågan och sedan komma till skattefrågan och taga ställning till denna, så kan jag omöjligt gå honom till mötes i detta avseende. Ja, herr Wigforss, det blir så dags då att taga ställning till automobilskatten i slutet på riksdagen, då vi behöva 4 miljoner kronor och kanske icke ha någon annan källa att taga dem ur. Det är mycket sannolikt — jag vet det icke så noga — men det är stora möjligheter, att riksdagen kommer i samma nödläge som finansministern, då han föreslog den ökade automobilskatten. Såsom jag sade, är det då för sent att komma till frågan, om vi nu skjuta undan möjligheten att få en annan inkomst för att undvika höjningen av skatten.

Om denna fråga sålunda hade förekommit förra året, är det sannolikt, att jag nu stått på utskottets sida, d. v. s. jag skulle i varje fall haft mycket svårt att vara med om den passus i motiveringen, där det talas om direkt statsbidrag till en av dessa automobilindustrier. Men jag kan icke vara så doktrinär, att jag säger nej till en ökning av en tull, även om den är mig motbjudande, om den dock ger medel till någonting, varigenom jag kan undvika något, som jag tycker ännu sämre om, och därjämte lämnar en om ock svag möjlighet att åstadkomma något för vår svenska industri gagnande.

Det har sagts, att om man tar tullen, åstadkommer man en belastning av automobiltrafiken, som är irrationell. Man lägger den uteslutande på vagnarna och icke någonting på trafiken, på den slitning som åstadkommes genom automobilerna. Ja, däri ligger naturligtvis någonting, men man får se till, huru den redan nu existerande skatten verkar. Då återkommer man till det problem, som tidigare varit före och som ännu är brännande, nämligen förhållandet emellan lyxtrafiken, om jag så får kalla den, och yrkestrafiken. Redan nu torde yrkestrafiken, genom de åtgärder som från statsmakernas, särskilt Kungl. Maj:ts, sida ha vidtagits, på många håll och icke minst här i Stockholm befinna sig i en tämligen brydsam situation, så brydsam att man har all anledning att överväga, huruvida en ökad belastning kan vara lämplig. Jag tror därför, att den belastning av bilväsendet, som åstadkommes genom en ökning av tullsatsen, är väl så rättvis som den av Kungl. Maj:t föreslagna åtgärden.

Det yttrades här av herr finansministern, att man får lov att besinna, att det icke är av alla bilar, som äro i rörelse, som dessa ökade medel skola uttagas, utan endast av de personer, som hädanefter komma att skaffa sig nya bilar eller bildelar. Det är naturligtvis sant, men man får därvidlag ihågkomma, att en bils livslängd icke är så synnerligen lång. Under de fem år, varom nu närmast är fråga, kommer nog ett stort antal av dem, som använda bilar, att bli nödgade att skaffa sig nya, och sålunda drabbas av denna ytterligare kostnad.

När på sin tid bilskatten antogs, fördes bilskattemedlen helt och hållet utanför budgeten. Det var en lycklig anordning. Då var man fullt säker på, att medlen ringo till det ändamål, till vilket de voro avsedda, nämligen till vägförbättringar och vägunderhåll. Jag tror icke det var Kungl. Maj:t, som föreslog, att de skulle flyttas in i budgeten, utan att denna inflyttning var resultatet av en viss riksdagsformalism. De flyttades emellertid in i budgeten, och därmed var gärdet uppgivet. Man kunde när som helst vänta, att en fattig finansminister, och sådana finnas ju alltid till hands, icke skulle kunna motstå frestelsen att ta av dessa medel till ändamål, som ditills uteslutande finansierats av andra inkomster i budgeten. Han måste täcka ett uppkommet hål, som han icke kunde få täckt på annat sätt och som måste fyllas för att kunna få de 30 procent, som sedan åtskilliga år utgår till vägnarnas underhåll,

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

och vilka 30 procent naturligen, absolut taget, med åren kommit att representera allt större belopp på grund av den ökade slitningen av vägarna.

Jag vill icke förneka, att den motivering, som finansministern presterade, är ganska långt bärande, men jag kan icke annat än beklaga för vägväsendets egen skull, att det icke är möjligt att ännu en tid undvika, att bilskattemedlen direkt användas för denna gamla statsutgift. Vägväsendet hade åtminstone för några år framåt väl varit i behov av att få utnyttja bilskatten i dess helhet och därutöver erhålla de 30 procenten ur de vanliga statsinkomsterna. Genom att nu taga den föreslagna tullförhöjningen återför man endast läget till det, som var rådande, innan den nuvarande budgeten framlades. Man får en ökad statsinkomst på 4 miljoner kronor, och denna ökade statsinkomst täcker budgetbehovet så till vida, att man av ordinarie statsinkomster kan betala 30 procent i bidrag till vägs-katten. Detta innebär, såvitt jag kan finna, intet sönderbrytande av något system, som herr finansministern ville göra gällande, åtminstone icke av något annat system än det, som fått sin motivering i den senaste statsverkspropositionen. Men det står fullt i överensstämmelse med de principer och de regler, som varit gällande dessförinnan.

Nu har sagts, att det här icke gäller antingen — eller, utan både — och. Men skulle här verkligen nu finnas en majoritet för en tullförhöjning, kan jag icke förstå, varför denna majoritet icke skulle kunna bestå, då det gäller att taga ställning till den ökade bilskatten. Detta gäller visserligen endast för innevarande år. Vad sedan beträffar de närmast kommande åren uttalade herr Wohlin sina stora farhågor för, att en sådan höjning trots allt icke skulle kunna undgås. Behovet skulle ånyo göra sig gällande, och man måste framkomma med förslag till ökad skatt. Naturligtvis kan detta sägas. Men finns det icke några synpunkter, som man skulle kunna framdraga till stöd för ett antagande om en utveckling i annan riktning? Så vitt jag kan förstå, ha vi att vänta alltså stegrade inkomster av vår nuvarande bilskatt. Samtidigt pågår år för år ett förbättringsarbete på våra vägar. Givetvis var behovet av dessa förbättringsarbeten störst i början. Behovet kommer visserligen alltid att finnas, men det kan dock i någon mån sänkas. Man måste rätta mun efter matsäcken, och man bör naturligen så småningom komma därtill, att en minskning kan ske beträffande de medel, varmed man årligen tillgodoser kraven på vägförbättringar. Härigenom bli ökade medel tillgängliga till underhåll, och möjlighet vinnes att bidra såväl till det underhåll, vilket direkt utgår av bilskattemedlen, som det underhåll, som hittills utgått med 30 procent av ordinarie statsmedel. Bilskatten är visserligen en särskild skatt, men det är dock även beträffande den en folkets skattekraft som tas i anspråk. Man måste ha för ögonen, att man icke driver skatten allt för mycket i höjden i omsorgen om att skaffa medel till vägarna och deras förbättring. Vi få moderera våra anspråk och tänka på att hålla oss inom vad bärkraften kan tillåta.

Det är alltså min motvilja mot den ökade bilskatten, som är närmaste anledningen till att jag ställer mig på reservanternas sida. Men jag hoppas även, att ett eventuellt bifall till detta yrkande skall bereda möjligheter för en ny, gagnande svensk verksamhet, och jag ber därför att få yrka bifall till den reservation, som är avgiven av herr Johan Nilsson i Kristianstad m. fl.

Herr Johansson, Johan Bernhard: Herr talman! Sedan jag begärde ordet, har herr von Sneidern redan anfört det, som jag här egentligen tänkte framhålla. Det förefaller, som om under diskussionen åtskilliga talare velat göra gällande, att ett bifall till förslaget om tullförhöjning skulle rubba grunderna och principerna för bilarnas bidrag till vägunderhållet. Så är emellertid icke fallet. Vad som däremot rubbar de principer, som legat till grund vid bilskattens införande, det är Kungl. Maj:ts förslag. Hittills utgår nämligen statens

bidrag till vägunderhållet, 30 procent, direkt i form av statsbidrag; nu föreslår Kungl. Maj:t, att för lättande av detta statsbidrag till vägunderhållet skall utgå ett belopp av bilskattemedlen, låt vara med en enligt Kungl. Maj:ts förslag förhöjd skatt. Detta innebär en ny användning av automobilskattemedlen. När bilskatten infördes var avsikten den, att den i främsta rummet skulle komma väghållarna till godo, och jag undrar, om lantmännen här i kammaren för vilka herr Wohlin gjorde sig till tolk, kunna känna sig tillfreds med att man nu i realiteten minskar på statsanslaget genom att till lättnad för detta anslag taga av dessa bilskattemedel, som från första stund voro ämnade att i sin helhet utgå till lättnad av väghållarnas vägtunga.

Det är ju klart, att man icke kan komma fram med ett yrkande om avslag på propositionen om förhöjd bilskatt, om man icke kan anvisa något annat sätt för staten att täcka det hål i budgeten, som förefinns och som man hade avsett att täcka genom denna skatt. Då ha vi motionärer ansett det ligga närmast till hands att här söka gagna två intressen; man gagnar genom en förhöjd tull den inhemska bilindustrien, och man åstadkommer samtidigt den ökade inkomst för statskassan, som erfordras för att staten alltför, utan ökning av budgeten, skall kunna lämna sitt bidrag till vägunderhållet. Herr Wohlin, som i sitt anförande var ovanligt pessimistisk, när det gällde detta näringspolitiska spörsmål, gjorde gällande, att det vore ett alltför djärvt företag, om riksdagen år 1927 skulle försöka att inom landet skapa konkurrens till de utländska bilindustrierna — han nämnde särskilt Amerikas. Jag undrar, om man skall se så pessimistiskt på saken. Han sade, att vad bilindustrien behöver är kapital och icke skyddstullar. Skall man se ett näringspolitiskt spörsmål på detta sätt, då kan jag förstå ett sådant yttrande! Men jag undrar, om herr Wohlin i fortsättningen, när vi komma in på andra näringspolitiska spörsmål och andra tullfrågor, kommer att yttra sig på samma sätt. Kan man verkligen säga, att det endast är kapital, som behövs, och icke tullskydd? Vi ha en mycket stor arbetslöshet, och här diskuteras frågan om nödhjulsarbeten eller kontant understöd från kommunerna eller kontant understöd från staten. Det är också en kapitalinvestering att ge kontant understöd åt det överskott av arbetare, som icke kan placeras inom näringslivet och produktionen! Men vore det icke bättre att ge näringslivet — i detta fall den här diskuterade bilindustrien — ett skydd, som icke bara bereder större möjligheter åt den industri, som redan finns, utan som kanske skapar en liten gnista av optimism bland finansmän och industriidkare och kommer dem att ytterligare utbygga dessa industrier, ja, kanske rent av skapa nya företag, där arbetarna kunna placeras och finna en helt annan och värdigare utkomst än att gå som nödhjulsarbetare eller njuta kontant understöd?

Vad som här föreslås i tullväg är ingenting för vårt land enastående eller säreget. Alla de stora bilproducerande länderna ha omgärdat sig med höga och starka tullmurar för att skydda sin egen bilindustri. Vi ha, för att nämna några exempel, i Frankrike en värdetull av 45 procent, i Tjeckoslovakien en värdetull av 45—65 procent, i Kanada 35 procent, i Spanien 40—60 procent och i Italien cirka 40 procent. Amerika, detta kapitalstarka och oerhört bilproducerande land, har en värdetull på 40—45 procent, och England, detta gamla frihandelsland, som hållit på frihandeln till det yttersta, har, när det gäller denna industri, en skyddstull av 33 $\frac{1}{3}$ procent. I vårt land ha vi för närvarande en tullsats av allenast 15 procent. Vi ha sålunda bland alla bilproducerande länder en tullsats mindre än hälften av England, som är den lägsta.

Det må vara förlåtligt, om man kommer på tanken, att det måste göras något, när man läser de importsiffror, som redogöra för det kapital, som går ur landet på grund av inköp av bilar. Utskottet har på sidan 10 i sitt utlåtande

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

lämnat en redogörelse härom, som är synnerligen upplysande. Det framgår därav, att vi år 1912 importerade bilar till ett tullvärde av allenast 2.3 miljoner kronor, medan motsvarande siffra år 1926 sprungit upp till 44.6 miljoner. Och denna siffra är stadd i ständig ökning. När man å ena sidan ser dessa siffror på det kapital, som gått ur landet, och å andra sidan ser de stora skarorna av arbetslösa arbetare och hör de bekymmer, som uttalas från den ringa bilindustrin, som finns inom landet, är det förklarligt, att man pekar på möjligheten av att här å ena sidan upphjälpa den inhemska industrien och å andra sidan hämma importen och den kapitalexport, som därigenom äger rum.

Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet pekade på det förhållandet, att endast de bilar, som efter beslutet om förhöjd tull inköpas, skulle drabbas av en eventuell prisförhöjning. Det är ju riktigt. Dock är att märka, att priset på bilar fallit oerhört under senaste tid. De bilägare, som nu äga sina bilar, ha fått betala dem till ett avsevärt högre pris än de personer, som nu och hädanefter köpa sina bilar, även med den ifrågasatta tullförhöjningen. Och det synes mig vara en ännu större orättvisa att införa en förhöjd bils katt, då ju en sådan skatt drabbar såväl de till höga pris inköpta bilarna som de till lägre pris inköpta.

Det förslag, som här framkastats om statssubvention, är i sin mån ett litet varsel om att man även på det hållet börjar inse nödvändigheten av att från statens sida något här göres. Att genom ett direkt statsanslag, eller låt vara lån, av skattemedel lämna hjälp synes mig emellertid icke vara den riktiga vägen. Den riktiga vägen är att skapa själva grunden och förutsättningen för att det enskilda initiativet på detta område helt och fullt skall kunna göra sig gällande, att genom en skyddstull ge möjligheter åt denna industris uppblomstring och att låta industrien begagna sig av dessa möjligheter.

Under den diskussion, som i denna fråga tidigare förekommit, framför allt i tidningspressen, har det med stor tydlighet framgått, att sanningen är på marsch i denna fråga, sedan den senast var uppe i riksdagen. Det har, synes det mig, i tidningspressen från olika läger framförts så vägande argument för att riksdagen nu bör göra något, att det är min övertygelse att frågan, även om den i dag faller, dock faller ett stort steg framåt. Läget är nu icke detsamma, som när den för några år sedan senast var uppe.

Emellertid vore det högeligen önskvärt, att man genast låte gamla fördomar vika och på en gång toge steget fullt ut. Allt sinne för affärer bjuder, att man icke förhalar tiden, ty åren gå, miljonerna rulla ur landet och arbetslösheten ökas. Vad som skall göras bör göras snart, och jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Häri instämde herr *Vrang*.

Herr Björnsson: Herr talman! En föregående talare nämnde något om, att en finansminister i ett visst, icke alltför ovanligt läge kunde falla för frestelsen att på ett behändigt sätt skaffa pengar för något ändamål, även om sättet i och för sig inte vore så bra. Jag tror, att det är andra än finansministrar, som kunna falla för en sådan frestelse. När jag hörde min högt ärade landshövding tala så varmt för ett lösende av bilskattefrågan nu och i sammanhang med tullfrågan, fick jag det bestämda intrycket, att han liksom åtskilliga andra här i kammaren fallit för frestelsen att för tillfället komma undan en svårighet på bekvämaste sätt.

Jag vill emellertid erinra om, att man för en strävan i samma syfte visst icke försuttit tillfället, om man i dag röstar mot en tullförhöjning. Ty det finns ingenting enklare än att införa en styckeskatt på bilar, som utgår på värdet vid inregistreringen av varje ny bil hos Konungens befallningshavande. Det är så-

lunda ytterst enkelt att lägga om skatten så, att man till den nuvarande bilskatten lägger en värdeskatt på inköpspriset. Jag tror, att det skulle ha betydliga fördelar framför att ta ut skatten på det s. k. importvärdet; bland annat skulle man få en smula reda på de dryga mellanhandsvinster, som utgå för att finansiera avbetalningsköp och dylikt. Den utvägen ha vi sålunda kvar, när vi komma så långt. Emellertid kan det då visa sig, vad bokföringsåtgärder kunna betyda. Om vi lägga exempelvis 10 procents värdeskatt på bilarna vid inregistreringen hos länsstyrelsen, få vi en ökning i bilskatten, som genast representerar ett belopp av 5, kanske 6 miljoner kronor. Skall man tillämpa samma princip, som här gång på gång så varmt förordats, vilket innebär, att man icke får taga av bilskattemedlen till att lätta statens utgifter för vägunderhållet, måste man för konsekvensens skull fastslå, att i och med att dessa 6 miljoner kallas bilskattemedel skola de endast avse att hjälpa väghållarna i deras bördor. De få icke räknas som skattemedel i vanlig mening. Man kan taga ut nästan samma summa av bilköparna, vare sig man höjer tullen eller inför en procentuell bilskatt. Men i ena fallet menar man, att summan bör ingå på vanligt sätt i budgeten, i andra blir det bilskattemedel, som väghållarna skulle ha obetingad företrädesrätt till. Det kan vara skäl i att ta sig en funderare på det formella i detta spörsmål. Då blir man måhända icke fullt så säker på, att skillnaden mellan bilskattemedel å ena sidan och andra budgetmedel å andra sidan inte är så stor, som man här vill göra gällande.

Jag tror sålunda, att det är alla skäl i världen att låta vägskattefrågan vara ett problem för sig, eftersom det tekniskt så väl låter sig göra, och eftersom en sammanblandning av olika syften i allmänhet aldrig brukar medföra några fördelar.

Nu framhöll den siste ärade talaren sitt förslag såsom ett utmärkt förslag: man skulle lösa en kinkig politisk skattefråga, man skulle hjälpa en redan befintlig industri, man skulle i viss utsträckning avhjälpa arbetslösheten, och slutligen pekade han på de utmärkta exempel vi ha från utlandet. En sak kan jag helt och hållet vara med om: man kan genom tullförhöjning hjälpa den redan existerande bilindustrin, som producerar 300 å 400 bilar om året. Man kan hjälpa den till att erhålla bättre ränta på det kapital, som är nedlagt i fabriker. Men sedan kan jag inte följa honom längre. Man kan nämligen alls icke på detta sätt i längden hjälpa en exportindustri. Jag kan erinra om ett sådant förhållande, som att detta exportföretag vid inköp av gummiringar måste stå i valet mellan att köpa utländska gummiringar eller svenska. Det skaffar sig då ett lägsta anbud utifrån och visar detta för en fabrikant här i Sverige. Denna förklarar, att han kan leverera till samma pris, om han får lägga på ena gången 25 procent, andra gången 15 eller 12 procent. Vilket är då fördelaktigast för en exportindustri? Visserligen kan man ju tillämpa tullrestitution, men det är i alla fall en gammal erfarenhetssats som säger, att tullar aldrig kunna hjälpa en exportindustri, så snart man icke kan utnyttja den inre marknaden så, att man genom de högre pris, man där kan betinga sig, blir i tillfälle att dumpa på utlandet. Och den svenska marknaden kan ej förbruka mer än en ringa bråkdel av de personbilar, som måste produceras vid en verklig exportindustri.

Representanten för det företag, det här närmast gäller, har förklarat, att han visserligen tycker mycket bra om tull, såframt han bara slipper ifrån den efter tre år. Jag tror icke, att någon av de herrar, som nyss uppträtt här, ha kunnat ge någon bindande försäkran å riksdagens vägnar, att riksdagen om tre år är villig att avskriva denna tull, i all synnerhet om man lyckas binda ihop den med några heliga principer om vägskatt och bilskatt.

Vidare vill jag säga några ord om de utmärkta exemplen utifrån. Det är ju alldeles riktigt, att man har höga tullar i Amerika, England och andra länder.

ing. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

Men det bevisar ingalunda, att det är lika möjligt för oss att reda oss på samma väg, om vi nämligen alltjämt vilja taga sikte på att få en exportindustri till stånd, helt enkelt därför, att dessa länders inhemska marknader äro tio, tjugu gånger större än vårt lands. Jag anser mig icke säga för mycket, när jag påstår, att den amerikanska bilmärknaden är tjugu och den engelska tio gånger så stor som vår — detta om jag endast tänker på hemmamärknaden. Men England har som bekant kolonier, som ha gynnsamma tullar för engelsk exportindustri.

Slutligen tror jag icke heller, att man i dessa exempel utifrån kan finna något stöd för uppfattningen, att man med höga tullar kan komma till rätta med arbetslösheten, så som t. ex. herr Johansson här ville göra gällande. Jag är fullkomligt överens med honom, att man i det hänseendet bör göra allt vad man kan göra i detta syfte. Men det har icke visat sig, att Frankrikes och Englands tullpolitik varit ett lämpligt medel för att komma arbetslösheten till livs. Vilja vi verkligen taga ett krafttag för att avverka arbetslösheten, böra vi försöka åstadkomma en exportindustri. Men en exportindustri kunna vi i längden aldrig rationellt stödja med en tullförhöjning, och därför böra vi icke heller nu efter min uppfattning rösta för en tullförhöjning.

Jag ber sålunda att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Nilsson, Johan i Kristianstad: Herr talman! Det har under debatten antytts, att vi i år lugnt skulle kunna avstå från en tullförhöjning på bilar, och att vi lika litet skulle behöva tillgripa en skatteökning på bilar. För min del tror jag icke, att det budgetära läget ger anledning till sådana förhoppningar. Vill man här icke taga inkomsten av en förhöjd tull, tror jag helt säkert, att vi bli tvungna att taga den föreslagna förhöjda skatten, som senare kommer före till behandling.

Ytterligare har här sagts, att om vi taga denna ökade inkomst på det ena eller det andra hållet, får åtgärden mer eller mindre orättvisa verkningar. Jag vill till detta framhålla, vad jag framhöll redan i mitt tidigare anförande, att om vi tillgripa tullvägen, är det ingalunda säkert, att vi själva få betala hela höjningen på tullen — det kan mycket väl hända, att en del kommer på utlandet. Förutsättningarna för oss att slippa lindrigare undan äro alltså betydligt större, om vi acceptera tullen, än om vi gå skattevägen, då vi ju ha utgiften alldeles bestämt givna.

Vidare har bland argumenten framförts det, huruvida det är rättvist att lägga höjda skatter endast på de nyinköpta fordonen. Jag vill erkänna, att jag å andra sidan icke kan finna det vara någon högre grad av rättvisa att ge den, som köpt en bil under vissa förutsättningar och som kalkylerat med en viss bestämd skatt, helt plötsligt en present på en förhöjd skatt. Det förefaller mig icke särdeles sympatiskt att behandla folk på det sättet — åtminstone är det minst lika rimligt och lika rättvist att ge besked i förväg, innan vederbörande köper sin bil, vad den egentligen kommer att kosta.

Vidare har det sagts här, att den tullinkomst, som vi räkna med, icke är förbehållen vägväsendet. Det har visserligen icke direkt sagts ut, men man syftar på, att ifall man skulle kunna räkna med en förhöjd tullinkomst på 4 å 5 miljoner kronor, skulle man åtminstone för närvarande, som jag tidigare sagt, kunna avstå från en förhöjd bils katt, och vad det angår, att man sönderbryter det nuvarande förhållandet mellan tull och skatt, kan jag icke finna, att det brytes sönder mer på det ena än på det andra sättet. Skall man taga en förhöjd skatt, blir det ju också en avvikelse ifrån de nuvarande förhållandena.

Herr Wohlin ansåg, att man säkert fick räkna med, om man skulle gå på reservanternas förslag, att man fick taga både tull och skatt. Ja, om herr Wohlin tror, att tullinkomsterna skulle komma att minskas, kan det ju hända,

att man får tillgripa skatteinkomster. Jag medgiver, att jag själv har sett det på det sättet, men herr Wohlin tror då således själv på, att den föreslagna tull-satsen skulle hjälpa industrien, så att tillverkningen skulle bli förlagd inom landets egna gränser. Jag tror, att om detta lyckliga förhållande skulle komma att inträffa, få vi bära olägenheterna av att söka ordna den behövlige skatteinkomst, som kan bli en följd av, att tullinkomsterna komma att minskas. Vi kunna ändå räkna med att få andra inkomster, nämligen i form av skatter av de företag och de arbetare, som sysselsättas vid dessa företag, då de skulle komma att utvidgas i en sådan utsträckning, att import av bilfabrikat skulle bli minskad.

Vidare framhöll herr Wohlin en annan synpunkt, som han själv högtidligt underströk, nämligen att man fick akta på och se till, att man icke fördrade transporten särskilt för jordbrukarna, och han nämnde särskilt en sådan ömtålig artikel som mjölk och att man därvidlag skulle ta hänsyn till producenternas intressen. Ja, detta är alldeles riktigt. De behöva ständigt omhuldas, ty de äro i sådan belägenhet, att det är av behovet påkallat, men, herr Wohlin, det är dock så, tror jag, att jordbrukets representanter ha anledning att se till, att vi få en industri, en kraftig industri, som kan sysselsätta medborgarna här i landet. Annars få vi inga, som konsumera den mjölk, som produceras. Det blir litet långt att skicka över den till Amerika, om vi där skola göra våra bilar. Jag tror, att det är behändigare att se till, att konsumenternas och producenternas intressen tillvaratagas på det sättet, att vi få förhållanden, som jämna ut varandra.

Sedan har här framhållits från visst håll, att det ingalunda är några dogmatiska synpunkter, som här gjort sig gällande, utan att det är rena realskäl, som varit de bärande, när man tagit ställning till denna fråga. Häremot tillåter jag mig emellertid säga, att inom utskottet — det är kanske inte så riktigt att omtala vad som där kom före — har i alla fall den frågan varit uppe, huruvida man icke skulle kunna ta och hjälpa upp dessa förhållanden, inte med en tull, utan med en förhöjd skatt av 10 % på de utländska bilarna. Man skulle då få samma inkomstsumma, men det blev i form av skatt enbart på utländska bilar, och samtidigt hjälpte man därmed den inhemska bilindustrien. Av handelstraktatsskäl går detta emellertid icke för sig, och därför fick man frågå den tanken. Jag påstår nu: i realiteten, i verkligheten hade det ju varit precis detsamma, om man tagit 10 % förhöjd skatt på de utländska bilarna gentemot de inhemska mot att man tager 10 % förhöjd tull på dem. Jag vill icke ifrågasätta, vad man skall benämna detta med, men det är väl ändå en liten anstrykning av dogmatism, när man är så rädd för tullar, att man inte vill ta en sådan, fastän man anser, att det kanske skulle vara en klok åtgärd.

Herr Boman: Herr greve och talman! Då jag inom utskottet tillhört reservanterna, skall jag be att få yttra några ord.

Herr vice ordföranden inom utskottet ställde sig på den ståndpunkten, att det tjänade inte någonting till att genom en tullförhöjning söka gagna den inhemska bilindustrien, och han meddelade, att det finns två fabriker för tillverkning av lastbilar och att bägge skulle gå för fullt i fråga om vad de kunde tillverka med nuvarande anordningar. Han glömde dock att säga, att den ena av dessa fabriker hade lagt ned den del av tillverkningen, som bedrevs i Skåne och flyttat över alltsammans till Södertälje. Därför har *den* väl ändå icke haft full sysselsättning.

Sedan komma vi till frågan om den i Göteborg nystartade Volvofabriken, som är inriktad på tillverkning av personbilar. Den hade ju framkallat ett synnerligen stort intresse hos alla i utskottet, som hört redogörelsen för dess

Ang. tullen
å automobilier
m. m.
(Forts.)

planläggning, och en av talarna för utskottsmajoriteten lade ju huvuddelen av sitt anförande på att visa, att det var befogat och riktigt, att staten här trädde hjälpande emellan. Herr vice ordförande i utskottet däremot sade, att det är ett ytterligt djärvt företag att nu 1927 försöka i tävlan med utlandet sätta i gång med en inhemsk tillverkning av bilar. Jag tror tvärtom, att *nu* skulle det kunna vara möjligt. Det var icke möjligt, när bilindustrin var ny, och då utvecklingen varje år kom med nya och viktiga förbättringar, som gjorde bilarna ändamålsenligare, och då tillverkningen genom den ökade konsumtionen år efter år kunde ökas så våldsamt, som man kan läsa ut av den importstatistik, som finns återgiven här i utskottets betänkande. Men nu tror jag, att man kan anse, att för en normalbil har man nu utbildat en viss typ, och därför vågar jag påstå, att Sverige har vissa förutsättningar att med framgång kunna taga upp en dylik tillverkning — ja t. o. m. en sådan tillverkning, att den kan drivas så billigt, att den kan arbeta för export. Jag vågar dessutom tro, att de synnerligen förfarna män, som dock riskera pengar i det här företaget Volvo, ha så pass säker uppfattning om möjligheterna och ha så pass noga övertvägt, att det dock fanns vissa sannolikheter för, att företaget skulle kunna slå igenom och lyckas. Eljest hade de aldrig kastat sig på detta experiment, och dessa människor ha kännedom om verkstadsindustri över hela världen. Förutsättningen för att lyckas är ju den, att man skall kunna stå den risken att i början kunna förlora en del kapital. Risken minskas högst väsentligt, om de genom en höjd tull kunna bli tillförsäkrade visshet om eller sannolikhet för att få en större del av den svenska marknaden.

Siffran 15 %, som tullen är satt till, är väl ändå icke något heligt tal. De invändningar, som göras mot en höjning, borde likaväl kunna göras mot tullens bibehållande vid 15 %. Jag anser verkligen, att det finns goda skäl för reservanternas ståndpunkt, och jag ber, herr greve och talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr Wohlin: Den fråga, som egentligen, förefaller det mig, intresserar kammarens ledamöter i detta sammanhang, i varje fall den, som mest intresserar kammarens lantmän, är sambandet mellan förslaget om tullförhöjning och Kungl. Maj:ts förslag om en skärpning av automobilbeskattningen. Jag yttrade i mitt första anförande, att om det vore så, att man här stode inför ett »antingen — eller», skulle jag trots mina betänkligheter mot tullförhöjningen ha en viss sympati för reservanternas förslag. Men, såsom herr finansministern bekräftade, är i själva verket frågeställningen icke denna annat än för ögonblicket. Om några år kan man mycket väl tänka sig, att krav på nya skatte-källor åter komma att göra sig gällande. Det är ju klart, att det icke bara är vid uppgörandet av detta års budget, man kommer att ställas inför denna svårighet. Under sådana förhållanden har jag en känsla av att ett förslag om skärpning av automobilbeskattningen kommer upp igen, och då finge vi, om vi nu skulle bifalla tullförhöjningen, en förhöjd tull, som enligt min uppfattning icke blir provisorisk utan permanent, samt dessutom en skärpning av automobilskatten. Jag kan icke förstå, att herr von Sneiderns försök att reducera denna farhåga hade någon större bärkraft. Hans sannolikhetsskäl för att vi icke i framtiden behöva befara en skärpning av bilskatten byggde på en lös förmodan, att vårt vägväsende visserligen nu under en kortare genombrottsperiod behöver betydande medel av automobilskatten, men att vägarna efter några år bli så bra, att det räcker med de skattemedel, som inflyta på grund av nu gällande skattesatser. Denna mycket optimistiska uppfattning av vårt vägväsendes beskaffenhet står nog icke i full samklang med reservanternas mening. Jag får dessutom påpeka, att en tull är — såsom förut framhållits — en skatt

på själva fordonet, under det att det riktiga är att lägga beskattningen till väsentlig del på gummi och särskilt bensin, som ju är uttryck för förslitningen av vägarna. Jag går så långt, att jag i den av Kungl. Maj:t föreslagna propositionen skulle önska en förskjutning i proportionen mellan fordonskatten samt skatten på bensin och gummi, särskilt skatten på bensin, samt en minskad belastning av själva motorfordonet. Det är icke rationellt att på det sätt, som här har skett, sammankoppla frågorna. Det är icke rationellt med hänsyn till automobilskattens natur att vara ett medel för vägarnas underhåll.

Herr talman! Jag har emellertid icke begärt ordet för att ånyo upprepa, vad jag sagt om denna sak, utan endast för att i korthet anmärka, att vad herr Björnsson och några talare till anförde om önskvärdheten av ett statsunderstöd åt aktiebolaget Volvo i någon annan form än genom tullförhöjning givetvis får stå för herr Björnssons och hans meningsfränders egen räkning och så mycket mindre kan biträdas av mig, som jag tillsammans med en ledamot av andra kammaren i särskilt yttrande tagit avstånd från dessa alltför positiva uttalanden. Jag yttrade i mitt anförande för en stund sedan, att om den enskilda företagsamheten, som har de bästa möjligheterna att bedöma dugligheten och framtiden hos ett industriföretag, icke skulle finna med klok omtanke förenligt att satsa erforderligt kapital på detta företags utveckling, då är det principiellt sett icke lyckligt, att statsverket träder emellan, det må nu vara fråga om preferensaktieteckning eller någon annan form av subvention i egentlig mening. Skulle, vilket jag naturligtvis gärna hoppas, aktiebolaget Volvo ha den framtid, som det talats om, blir ett sådant kapitaltillskott från enskilt håll en självfallen följd härav. Om det däremot icke har en sådan framtid, är det enligt min mening icke riktigt, att riksdagen binder sig till förmån för något understöd eller någon subvention från statens sida. Jag yrkade i mitt förra anförande i anslutning till denna min ståndpunkt icke bifall till utskottets förslag utan avslag på de i ämnet väckta motionerna, men för att nu förtydliga denna min uppfattning skall jag be att för säkerhets skull och på fleras anmodan få formulera ett yrkande med avseende på motiveringen till utskottets betänkande. Jag skall nämligen be att få yrka, att det stycke i utskottets motivering på sid. 12, som börjar med »Då utskottet av sålunda anförda skäl kommer att avstyrka» och som slutar med »hos innevarande års riksdag göra framställning i ämnet», måtte ur motiveringen utgå. Genom detta yrkande har jag alltså ställt frågan ännu tydligare på det plan, som jag redan i mitt inledningsanförande framhöll, nämligen att jag menar, att detta särskilda företag, aktiebolaget Volvo, om det har denna framtid på världsmarknaden, som det för ögonblicket tror sig äga, bör få kapital för utvidgning av sin drift på enskilt håll och under ekonomiskt sunda former.

Till sist får jag endast säga, att beträffande ett så komplicerat ärende som detta, där utskottet mottagit upplysningar av delvis konfidentiell natur från de enskilda näringsföretagen. är det helt naturligt, att en del av kammarens ledamöter icke kan ha reda på alla de skäl, som för utskottets skilda medlemmar varit bestämmande för deras ståndpunktstagande. Jag får endast påpeka, att när man efter tre eller fyra veckors omsorgsfullt begrundande av denna viktiga fråga kommit till en viss slutsats, kan det ju också till en del bero på vissa upplysningar från respektive företag, som man icke gärna vill offentliggöra. Så mycket torde jag dock våga säga, att herr Runes anförande uppenbarligen var byggt på obekantskap med ärendets hela läggning. Men det är naturligtvis endast en följd därav, att herr Rune på grund av maktpåliggande uppdrag i annat utskott tyvärr icke haft tillfälle att vara närvarande vid behandlingen av detta ärende annat än blott vid ett särskilt tillfälle.

Jag ber, herr greve och talman, att få komplettera mitt förut gjorda yrkande med nyssnämnda yrkande beträffande motiveringen.

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

Greve Lagerbjelke: Herr greve och talman! När jag begärde ordet, var det för att göra samma yrkande i fråga om uteslutande av en viss del av motiveringen, som nu gjorts av herr Wohlin. Vid sådant förhållande får jag väsentligen inskränka mig till att instämma i hans yrkande i fråga om motiveringen. Jag kan nämligen icke anse annat, än att ett eventuellt kontant statsbidrag är i och för sig olämpligt och till sina konsekvenser synnerligen beänkligt.

När jag nu, liksom jag antager de flesta inom denna kammare, med en viss tvekan tager ställning till denna synnerligen svåra fråga, får jag såsom en sammanfattning av min uppfattning säga, att jag kan icke finna annat, än att utsikterna att genom den av reservanterna förordade tullförhöjningen kunna åstadkomma en större lönande industri med åtföljande sysselsättning av ett större antal arbetare äro så små, att de icke kunna efter mitt förmenande uppväga de i varje fall påtagliga olägenheterna för den konsumerande allmänheten av en avsevärd prisförhöjning å automobiler.

Jag får således, herr greve och talman, yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Trygger: Herr greve och talman! Med den siste talaren är jag ense, att det är mycket ovisst, huruvida, även om den tull, som reservanterna föreslå, skulle bli fastställd, den svenska automobilindustrien därigenom skulle få ett sådant handtag, att den sedermera efter någon tid kunde bestå utan ett dylikt skydd. Men å andra sidan, när man hört debatten här i dag och sätter den bredvid den oro, som vi väl allesammans känna med avseende på Sveriges ekonomiska förhållanden för närvarande, blir man, åtminstone jag för min del, ytterst ängslig. Man synes i denna kammare veta, vad man inte skall göra, men det finns icke en enda, som har sagt, vad man skall göra för att komma ifrån den situation, som för närvarande råder beträffande arbetslöshet och bristande företagsamhet. Vad skall man göra? Man skall uppmuntra exporten etc., heter det på visst håll. De främmande länderna stänga emellertid undan för undan sina gränser för vår export, men samtidigt vill man ej hindra utlänningarna att komma hit med sina varor, ty det hade andra olägenheter. Följden blir, att vårt land översvämmas av i utlandet producerade varor, och samtidigt stiger arbetslösheten, minskas företagsamheten och kapitalet söker sig mer och mer placering i utländska obligationer och dylikt. Det är väl ändå en ynkelig situation detta. Jag är övertygad om, att det finns intet folk, som tager ekonomiska frågor så lättsinnigt som vårt. Men här äro ju så många sakkunniga — man har ju hört det under debatten — som på dessa områden ha så genomträngt allting, att de genast anse sig färdiga med sitt omdöme.

För min del ter sig den föreliggande frågan så, att här är det några industrimän, som vilja göra ett försök, om vi ej skulle kunna få en automobilindustri inom landet att löna sig och att vi således skulle kunna förse den inhemska marknaden, en större allmänhet, med automobiler av en viss standard, men samtidigt också kunna få en marknad i utlandet. De begära endast att erhålla ett ökat tullskydd under någon tid för att se, om det kan lyckas att vinna marknad för deras tillverkning. Försöket kanske inte lyckas, kanske är det omöjligt. Men det kan också hända, att det lyckas. Den omständigheten, att den utländska automobilindustrien står så högt, behöver ej innebära någon övervägande sannolikhet för, att man skall misslyckas. Vi skola komma ihåg, när vi se på vår exportindustri, att vi förmå i många fall konkurrera med utlandsföretag, som äro lika stora, ja många gånger större än våra allra största — för att nu icke tala om, att vi ha en export, som sker från smärre verkstäder, som lyckats genom sin goda vara att få en marknad i utlandet.

Nu sade herr Björnsson, att tullar kunna icke hjälpa en exportindustri, utan skall man, vilket enligt hans åsikt torde vara det riktiga, försöka stödja vår export, bör man vara mycket försiktig och icke sätta tullar på exportvaran. Sedermera kom han emellertid ihåg, att han kanske sagt något för mycket, ty han erinrade sig, att de stora länderna ha en annan uppfattning, men det berodde enligt honom därpå, att där spelade hemmamarknaden en helt annan roll än i vårt land, därför att länderna voro så stora och befolkningen så talrik. Men det tycks mig, som om talaren därvidlag icke är fullt logisk. Även om en tull icke kan gagna en exportindustri så mycket i vårt land som i ett större land, är det väl alldeles otvivelaktigt, att en tull även hos oss kan ge ett visst gagn, under det man arbetar upp en exportindustri. Om man nu tänker på vad man vill vinna, så är det obestriddligt att man icke blir färdig med en avsevärd export av bilar på en gång. Var och en, som har någon erfarenhet med avseende på industri, vet, att man får krypa fram undan för undan och söka så småningom bli större och kraftigare. Men då är det gott att vid de första stegen ha det stöd, som genom en tull kan ges och som nu här är ifrågasatt. Jag vill säga, att det alltid har gjort på mig ett egendomligt intryck, att här i Sverige måste allting vara så förfärligt stort, om man överhuvud taget skall tycka, att det är något värt. Särskilt under kristiden hade vi ju en riklig illustration av den svenska uppfattningen. Då byggde man stora fabriker, skapade stora direktitioner och hade agenter överallt i utlandet. Man satte i gång en massa saker, men så ramlade alltihop en vacker dag precis som en kortlek, som man byggt hus av. Men hur handlade vi däremot före kriget? Jo, då byggde vi undan för undan, bit för bit, upp den ena industrien efter den andra, som då också fick fast mark i utlandet. Detta anspråkslösa sätt är det enda, som står sig, och det är också det, som kan berättiga till, att man ger ett handtag i början för att sedermera, när företagen bli fastare, låta dem sköta sig på egen hand.

Jag gör icke alls anspråk på att ha någon särskild insikt i dessa frågor och anser mig ingalunda vara klokare än de herrar, som yttrat sig i övrigt, men på angivet sätt ser jag saken. Jag kan ej frigöra mig ifrån att dagligen känna en ängslan, en verklig ängslan för, hur det skall gå för Sverige under nuvarande ekonomiska förhållanden i vårt land och i utlandet. Därför tycker jag, att man med glädje bör se, om någon vill försöka hitta på något, den ene i det avseendet, den andre i ett annat, för att vi skola kunna reda oss. Alla de andra länderna äro rastlöst verksamma att skydda sig själva, under det att vi, som jag tycker, ta saken väl lugnt. Det är nästan, som om människorna här i allmänhet icke insåge, hur allvarlig situationen verkligen är.

Det är på dessa skäl, som jag för min personliga del är övertygad, att det ej skulle vara någon fara, utan tvärtom skulle vara ett gott grepp, om man genom en ökad tull försökte utrona, om det vore någon möjlighet för en bilindustri att bära sig här i Sverige.

Jag yrkar bifall till reservationen.

Herr Rune: Herr greve och talman! Jag kom just från lunchrummet i lagom tid för att få höra herr Wohlin säga, att jag icke kunde veta något i denna sak, då jag icke haft tillfälle att deltaga i utskottets behandling av frågan. Före honom hade herr Wigforss rört sig med samma billiga argumentation. Jag ber verkligen få fråga dessa herrar: Varför säga ni icke detsamma till de herrar, som aldrig någonsin varit i tillfälle att deltaga i ärendets behandling inom utskottet? Jag har verkligen varit närvarande en gång, då frågan blivit debatterad i utskottet, och jag må väl då åtminstone ha lika väl reda på den som de herrar, som aldrig tillhört bevillningsutskottet. Jag tycker.

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

att herrarna i alla fall borde börja med att till dem rikta förebråelsen eller påståendet om, att de ingenting veta i denna sak.

Jag ber att också få säga, att utskottsbetänkandet väl borde kunna vara så skrivet, att man, om man är något så när läskunnig, genom att läsa det ordentligt skulle kunna få en idé om vad det gäller. Jag får be herrarna att försöka se till, att betänkandet skrives så, att den anmärkningen icke skall kunna riktas mot vem som helst, att, eftersom han bara läst betänkandet, han ingen kännedom har om saken.

Det är verkligen så, att jag icke brukar lyfta på förlåten — åtminstone icke i någon nämnvärd mån — för vad som förekommer i utskottet, men då herrarna i betänkandet säga, att »inför bevillningsutskottet hava representanter för de sålunda omnämnda fabrikena redogjort för den nu bedrivna tillverkningen samt planerna för framtiden» etc. vill jag säga, att vid det tillfälle, då jag var med i utskottet vid behandlingen av denna fråga, uttalade jag ungefär samma mening som jag uttalat här i dag, men mötes jag då genast — jag tror, att det var från herrar Wigforss och Björnsson, vilka jag i hög grad värderar i alla avseenden — av detta påstående: »Ja, du har ju icke varit med och hört disponenten för Volvo! Hade du hört honom, hade du aldrig kunnat tänka och resonera på detta vis!» I min ringhet sade jag då: »Jag tror, att han är en märklig man, denne disponent, och att han måtte ha en underbar förmåga att tala inför utskottet, men det är ändå möjligt, att jag, om jag hade hört honom, icke varit med om något direkt statsunderstöd åt en svensk näring!» Jag tycker nämligen, att de näringar, som vi ha, ha tillräckligt svårt att reda sig, utan att man skall försöka intressera andra genom statsunderstöd att börja med nya företag. Det är för övrigt icke något nytt företag detta, eftersom det redan börjat, men man tänker med statens hjälp åtminstone möjliggöra för detsamma att utveckla sig. Jag kan ju nämna för dessa herrar och för att lugna deras oro för mig och mitt omdöme, att det verkligen är så, att det även till enskilda medlemmar av bevillningsutskottet kommit representanter för industrier i detta fall, så att sådana konfidentiella upplysningar, som herrarna i utskottet få, kan man nog få även utom utskottet. Jag vill verkligen medge, att den här märklige disponenten för Volvo icke har varit och talat med mig — det kan hända, att det är därför jag vet så litet — men jag vågar för min del påstå, att han icke kunnat omvända mig i alla fall.

Jag har emellertid begärt ordet för att inlägga en gensaga emot det sätt, som somliga talare använda, i det de bara säga om en kammarledamot: »Den personen har icke varit med vid utskottets behandling av frågan, så att han kan icke veta något om den!»

Herr Wigforss: Herr talman! Endast några ord! Jag skall icke föregripa herr Wohlin, som jag tror har ungefär detsamma som jag att säga till herr Rune. Herr Rune byggde sin motivering på den förutsättningen, att vi, genom att tullskyddet på bilar ökades, skulle skapa en stor svensk lastbilindustri, som skulle kunna ge sysselsättning åt mängder av arbetslösa. Det var i den punkten jag sade, att om herr Rune hade varit närvarande och hört representanter för denna industri redogöra för frågan inför utskottet, skulle han ha fått det intrycket, att någon liten utvidgning av denna industri kunde komma i gång, men icke någon utvidgning av det slaget — som jag uttryckte det — som skulle kunna förmå herr Rune att för denna lilla fördels skull släppa sin principiellt frihandelsvänliga ståndpunkt.

Jag begärde emellertid ordet för att säga något med anledning av herr Tryggers anförande, däri han tog upp hela frågan om vår ekonomiska politik. Herr Trygger har rätt i den saken, och jag tror, att vi i den punkten alla äro ense, att vi känna, att vi stå i ett ytterst besvärligt läge. Vi stå inför en arbets-

löshet, som hotar att bli permanent, och vi se icke någon klar utväg för att komma ifrån detta. Men från denna allmänna oro, som sålunda kan uppstå hos oss litet var, är steget mycket långt till att säga så här: »När det nu föreslås en höjd tull för en viss industri, skola vi icke säga nej till just denna industris begäran!» Såvitt jag förstår, är det ett alldeles nytt argument, som användes av herr Trygger och som använts i debatten förut, vilket kan leda oss precis lika lätt till att höja tullen till nästan det dubbla för vilken svensk industri som helst och varför icke även för det svenska jordbruket. Att i detta läge försöka hoppa på en tullförhöjning, därför att ett tillfälle händelsevis erbjuder sig på grund av att vi hotas med en höjning av bilskatten, är något, som vi icke kunna finna vara rationellt. Låt oss gärna undersöka om vårt tullsystem kan läggas om på det sättet, att man kan driva fram sådana näringar, för vilka vi ha naturliga förutsättningar! Jag anser, att vi stå i det läget nu, och då har jag, just med utgångspunkt från den synpunkt, som herr Trygger företrädde, sagt: skulle ändå inte i detta ögonblick något kunna göras? Då det är så osäkert, hur mycket man kan vinna genom att hjälpa den nya personbilindustrien, är det då icke här att tillgripa större håll än nöden kräver, att använda en alldeles för vidlyftig apparat, då man vill höja tullen till 25 procent för att hjälpa fram denna ganska osäkra, nya fabrikation? Är det icke bättre att fråga sig: Vad gäller det, varför vill Volvoföretaget ha denna tull? och svaret på den frågan blir: Jo, inte för annat än att under tre års tid kunna taga ut av de bilar, som säljas på den svenska marknaden, en viss summa, som så att säga kan förloras, om jag så får uttrycka saken. Det är inte för annat som tullen behövs, än för att från något håll plocka fram ett par miljoner, som man kan riskera i företaget, medan industrien bygges upp. Ligger det då närmast till hands att säga att vi, för att taga ut dessa två miljoner kronor, skola taga en tull, som kanske inbringar det tre- eller fyradubbla? Om man står inför ett sådant behov, är det väl bättre att säga, ställd inför den stora arbetslöshet som råder: Låt oss se, om icke staten skulle kunna slippa beskyllas för att i alla hänseenden göra industrien nedslagen och modlös! Så heter det ju. Herr Rune skulle ha hört just denne direktör Gabrielsson från Volvo och hört hans utgångspunkt: Om folk bara hade litet mer optimism, skulle jag få pengar var som helst, men på grund av omständigheter, som jag känner till, äro de svenska kapitalägarna mycket pessimistiska och våga ej satsa pengar. Jag tror, att herr Trygger också skulle säga, att det i ganska stor utsträckning är statens fel. Skulle det då ligga så långt borta att säga: Låt staten i detta enstaka fall se till, om den kan hjälpa, men göra det med så små medel som det över huvud är möjligt? Det är dessa små medel, som vi förorda i motiveringen i stället för de stora medel, som en tullförhöjning skulle innebära.

Herr Rune: Jag kan tyvärr konstatera, att herr Wigforss även i detta anförande gjorde samma misstag som i sitt första anförande. Jag hade verkligen ej tänkt vända mig mot detta och påvisa det för kammaren, men eftersom nu det sagts än en gång, kanske det tarvar en närmare belysning.

Herr Wigforss påstod, att jag motiverat min ståndpunkt med att säga, att jag trodde, att det skulle bli en stor världsindustri eller åtminstone en mycket storartad bilindustri, hur han nu uttryckte sig. Det har jag icke sagt i mitt anförande. Jag har sagt, att jag tror, att om detta tullskydd komme till, skulle det finnas möjlighet för dessa bilfabrikanter att öka sin tillverkning och på det viset i någon mån nedbringa sina tillverkningskostnader, vilket man ju alltid kan göra med en fabrikation, om man får tillverkningen ökad. Det är något annat än att påstå, att jag sagt, att jag väntade mig, att här skulle uppstå en världsindustri i fråga om biltillverk-

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

ning. Det går utmärkt bra att bemöta en talare, om man själv får bestämma vad han sagt och vända sig mot det och tala om, hur galet det är.

Jag skall be att få begagna tillfället för att säga ännu ett par ord till herr Wigforss, som påstår, att det här gäller bara ett enstaka fall och att det därför skulle bliva så liten uppgifning för staten. Ja, icke vet jag precis, vad herr Wigforss och de andra herrarna, som hört disponenten för Volvo. mena, och hur stort belopp han anser behövas för att driva fabrikationen de närmaste åren, och icke vet jag heller, hur stort belopp som kommer att äskas sedan. Men om det är enstaka fall — man kan ju här rimligen tala om Spetsbergskolen också — så kommer nog det ena till det andra, så att det blir nog icke så få enstaka fall, utan det kan finnas lika goda skäl en annan gång. Det är mycket detta som gjort, att jag för min del ansett det vara skäl att litet taga avstånd från sådana här experiment och stämma i bäcken hellre än i ån.

Herr Wohlin: Jag hade först tänkt säga något till herr Rune, med anledning av hans resonemang angående vad som förekommit i utskottet, men det skall jag av vänlighet mot herr Rune icke göra.

Jag får endast tillägga, att jag torde väl, som alla förstå, fästa ett utomordentligt avseende vid vad det nationella partiets ledare yttrar i ekonomiska frågor. Det behöver ej närmare motiveras. Men jag får säga, att min övertygelse, sådan den utvecklats under dessa veckor, bragt mig till den ståndpunkt, där jag nu står. Jag får dessutom anföra, att när utskottets ordförande, med vilken jag också i många fall har sammanfallande åsikter, påpekat den arbetslöshet, som skulle kunna upphävas genom igångsättandet av denna fabrik i Göteborg, så är det ju riktigt, om det lyckas, att några tusen arbetare kunde komma att där bli sysselsatta. Men jag har försökt, så gott jag kunnat, tränga in i det svenska lantbrukets ekonomi just nu. Jag erkänner, att jag icke besitter de förutsättningar för detta försök, som de praktiska jordbrukarna själva äga. Men det synes faktiskt icke vara väl beställt med den svenska moderneringen för närvarande, beroende på fallet i smörpriset och i allmänhet på de animaliska produkternas låga värde. Jag vågar icke i denna stund — jag säger det uppriktigt — påtaga mig ansvaret för en åtgärd, vars industriella verkningar äro så tvivelaktiga, som här är fallet, och vars inverkan på statens finanser, om man skulle följa herr Björnssons tankegång, vore så äventyrlig, men som alldeles säkert skulle fördyra livsmedelstransporterna och såsom prisbildningen sker på dessa produkter, minska producenternas redan nu ytterst knappa priser på dessa produkter. Det kan vara några tusental arbetare i Göteborg, som skulle kunna öka köpkraften på jordbruksprodukterna, men det finnes tiotusentals för att icke säga något hundratusental skuldsatta jordbrukare i små förhållanden, för vilka varje öre på mjölken betyder ofantligt för deras ekonomi, och det är dock viktigt, när vi se på sammanhanget mellan industrien och jordbruket, att icke låta jordbrukets tryckta läge försvåras och förvärras, ty därigenom försvåras även industriens ställning genom den minskade köpkraften hos landets jordbrukarebefolkning.

Så har jag sett denna sak, och jag tror, efter det övervägande jag, så gott jag kunnat, ägnat denna fråga, att jag står på en relativt fast mark, när jag valt min ståndpunkt.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i fråga om utskottets i den nu föredragna punkten gjorda hemställda yrkats dels bifall till densamma, dels och att kammaren skulle antaga det förslag, som innefattades i punkten 1 av den av herr Johan Nilsson i Kristianstad m. fl. vid betänkandet avgivna reservationen. Rörande motiveringen hade framställts

ett särskilt yrkande, vartill herr talmannen ville återkomma efteråt, om anledning därtill gäves.

Ang. tullen
å
automobiler
m. m.
(Forts.)

Därefter gjorde herr talmannen propositioner enligt de båda förstnämnda yrkandena och förklarade sig finna propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 40 punkten 1, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i punkten 1 av den av herr *Johan Nilsson* i Kristianstad m. fl. vid betänkandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

I avseende å utskottets motivering, yttrade nu vidare herr talmannen, hade yrkats, av herr *Wohlin*, att det stycke, som å sid. 12 i det tryckta betänkandet började med orden »Då utskottet» och slutade med »framställning i ämnet», skulle ur motiveringen utgå.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner, först på godkännande av utskottets motivering oförändrad samt vidare enligt herr *Wohlins* yrkande; och förklarade herr talmannen sig anse den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Wigfors* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som i avseende å motiveringen till punkten 1 i bevillningsutskottets betänkande nr 40 bifaller herr *Wohlins* under överläggningen därom framställda yrkande, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes utskottets motivering oförändrad.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

Herr talmannen yttrade: Mina herrar! Innan jag går vidare i detta ärendes behandling, skall jag begagna tillfället, eftersom så många av kammarens ledamöter äro samlade, att lämna herrarna ett meddelande. Det är helt enkelt det, att om lördag, Valborgsmässoaftonen, kommer plenum såväl i denna kammare som i andra kammaren att taga sin början klockan 10 förmiddagen, detta i syfte att om möjligt undvika aftonplenum denna dag.

Härefter föredrogs

Punkten 2 i bevillningsutskottets under behandling varande betänkande, nr 40.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökning:

Till riksdagens första kammare.

Sedan undertecknad erhållit Kungl. Maj:ts uppdrag att vara svenskt ombud vid den av Nationernas förbund sammankallade ekonomiska världskonferensen i Genève, får jag härmed vördsamt anhålla om ledighet från riksdagsarbetet under tre veckor räknat från måndagen den 2 maj.

Stockholm den 27 april 1927.

Anders Örne.

Den begärda ledigheten beviljades.

Anmäldes och bordlades

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 avlöning 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; samt

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; samt

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; samt

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

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; samt

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

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 2.30 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.
