

Nr 37

Utlåtande i anledning av väckta motioner om inrättande av en statlig bilindustri.

I två inom riksdagen väckta, till bankoutskottet hänvisade likalydande motioner, nr 457 i första kammaren av herr *Persson, Helmer, m. fl.* och nr 582 i andra kammaren av herr *Holmberg* och fru *Nilsson*, har föreslagits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle hemställa om tillkallande av sakkunniga för utformande av planer för att vid en statlig bilindustri, företrädesvis förlagd till Norrland, uppta tillverkning av bilar i stor skala, eventuellt i kombination med traktortillverkning.

Beträffande de motiv motionärerna åberopat till stöd för sitt yrkande får utskottet hänvisa till motionen II: 582.

Över motionen har utskottet, i vederbörlig ordning, inhämtat yttrande från *kommerskollegium* och *arbetsmarknadsstyrelsen*. *Kommerskollegium* har vid sitt utlåtande fogat yttranden från *Sveriges industriförbund*, *Sveriges automobilindustriförening*, *Stockholms handelskammare*, *Östergötlands och Södermanlands handelskammare*, *handelskamrarna i Göteborg och Gävle*, *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare* samt *Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare*.

Kommerskollegium anför, att den svenska bilindustrien väl hävdat sig i konkurrensen med den utländska samt fortsätter:

Den sammanlagda svenska tillverkningen av personbilar, lastbilar och bussar har sålunda under senare år ökat betydligt och uppgick för år 1955 till ca 50 000 enheter, vartill kommer sammansättningstillverkning som enligt vad kollegium inhämtat kan beräknas till ca 20 000 enheter. Av antalet under samma år registrerade personbilar svarade de svenska bilföretagen för 23 %, medan motsvarande siffra för bussar och lastbilar utgjorde 60 %. Även i fråga om traktorer ligger den svenska tillverkningen väl till med 42 %.

Kollegium delar motionärernas uppfattning i fråga om önskemålet att kunna framställa en svensk småbil till lågt pris. Att härvid större förutsättningar skulle föreligga för en nystartad statlig bilindustri saknar emellertid enligt kollegii mening bärande skäl. Några större förutsättningar för en statlig bilindustri att kunna nedbringa produktionskostnaderna väsentligt mer än den enskilda bilindustrien förefaller nämligen osannolikt. En statlig bilindustri får i stället antagas komma att inverka hämmande på den befintliga industriens möjligheter att hålla produktionskostnaderna nere genom bl. a. en successiv ökning av produktionsserierna. Dessutom föreligger för närvarande rätt stor brist på yrkeskunniga arbetare och tek-

niker icke endast inom bilindustrien utan inom den mekaniska verkstadsindustrien över huvud. Den allmänna investeringsbegränsningen gör även att projektet förefaller tämligen orealistiskt.

Med hänsyn till dessa omständigheter synes kollegium skäl icke föreligga att i enlighet med motionärernas förslag tillkalla sakkunniga för utformande av planer till en statlig svensk bilindustri. I likhet med de av kollegium hörda organisationerna får därför kollegium avstyrka bifall till motionen i fråga.

Arbetsmarknadsstyrelsen framhåller, att de relativt stora anspråk på arbetskraftsresurserna, som en bilindustri skulle komma att ställa, måste avvägas mot behoven av arbetskraft för andra delar av produktionen. Särskild uppmärksamhet kräver härvid tillgången på och behovet av yrkesutbildad arbetskraft. Inom verkstadsindustrien räknar man för närvarande med att minst en fjärdedel av arbetarstammen måste bestå av yrkesarbetare. Upplysningsvis framhålles, att den redan befintliga bilindustrien har svårigheter att tillgodose sitt behov av dylik arbetskraft.

Sveriges automobilindustri-förening uttalar bl. a. följande.

Enligt bilindustri-föreningens mening föreligger förutsättningar för en fortsatt ökning av den svenska bilproduktionen, om biltillverkare och sammansättningsfabriker får tillfälle att i konkurrens med utländska biltillverkare rationalisera och utveckla tillverkningen med förlängda serier, sänkta produktionskostnader och ökad konkurrenskraft som följd. Det förslag som framförts angående en fri gemensam nordisk marknad torde även vara ägnat att effektivisera den svenska bilproduktionen i samarbete med de nordiska grannländerna.

Med tanke på den hårda konkurrens som råder mellan inhemska och utländska biltillverkare torde man icke kunna vänta att startandet av ytterligare en svensk bilfabrik i statlig regi skulle leda till för konsumenterna gynnsamma sänkta bilpriser, vilket uttalats i motionen. Bilen skulle ej härigenom bli lättillgängligare för arbetare, småbrukare och andra i mindre ekonomiska förhållanden. En sådan åtgärd från statens sida, som föreslås i motionen, kommer snarast att minska den svenska bilindustriens möjligheter att förlänga produktionsserierna och därmed effektivisera tillverkningen. Industriens konkurrenskraft gentemot utländska biltillverkare, som självfallet kan arbeta med avsevärt längre produktionsserier, skulle därigenom komma att kraftigt försvagas.

Stockholms handelskammare har bl. a. upptagit de synpunkter som i motionerna anförts rörande betydelsen av en statlig bilindustri ur valutasympunkt och i detta sammanhang framhållit följande.

Det är visserligen riktigt att bilimporten till stor del sker från länder med vilka vi icke har ett balanserat varuutbyte men detta lär av allt att döma praktiskt taget alltid bli förhållandet så länge vi tillämpar en liberal handelspolitik. Allmän enighet synes vara rådande om betydelsen av att den nuvarande politiken i detta hänseende fortsättes. Gentemot vad som uttalas i motionen må särskilt betonas, att den största billeverantören till Sverige under 1954 var Storbritannien, med vilket land vi hade

en aktiv handelsbalans, och att sålunda en minskning av bilimporten från detta land skulle ha bidragit till att varuutbytet blivit än mindre balanserat.

Då en statlig bilindustri näppeligen under lång tid skulle kunna hävda sig på bilmarknaden annat än under ett kraftigt förhöjt tullskydd för biltillverkningen och en sådan utveckling mot ökad protektionism måste inge de allvarigaste betänkligheter, kan Handelskammaren icke finna, att det av hänsyn till vår utrikes handel skulle vara motiverat att upprätta en statlig bilindustri. Handelskammaren är övertygad om att den bilköpande allmänheten bäst gagnas av en fri tävlan mellan på enskilt initiativ tillkommen inhemsk bilindustri och en i största möjliga omfattning fri bilimport. Särskilt på ett område som i så hög grad som bilismen präglas av snabba förändringar och stark expansion torde det vara nödvändigt med ständig konkurrens och ett kontinuerligt utbyte av idéer och erfarenheter mellan inhemska och utländska industrier, om icke vårt land skall bli efter i utvecklingen. Det bidrag som en statlig bilindustri skulle kunna lämna till den konkurrensen torde — med den långa tid som med nödvändighet skulle förflyta innan en ny industri kunde göra sig gällande — under alla omständigheter bli så obetydligt, att det icke kan förtjäna beaktande.

Östergötlands och Södermanlands handelskammare uttalar bl. a. följande.

Huvudorsaken till att man i Tyskland och Frankrike lyckats bygga upp synnerligen konkurrenskraftiga bilindustrier torde knappast vara det statliga inflytandet i desamma. Volkswagen- och Renaultverken ha fallit i statens händer på grund av omständigheter av speciell art, sammanhängande med det senaste världskriget. Varken i England eller Förenta staterna finnas statliga bilindustrier. Bestämmande för de franska och tyska bilindustriernas starka ställning är säkerligen främst tillgången till en stor hemmamarknad, kringgärdad av höga tullar. Motionärernas jämförelse med utlandet är därför ganska missvisande.

Även om skäl skulle kunna framkomma, som motivera en ökning av den inhemska biltillverkningen utöver vad man normalt kunde räkna med, är därmed ingalunda givet att behov av statligt ingripande föreligger. En dylik ökad tillverkning borde i första hand förläggas hos redan befintlig svensk bilindustri. En framgångsrik bilindustri ställer allt större krav på forskning och investeringar för ekonomisk produktion i mycket stor skala. Flera utländska fabriker automatisera sin tillverkning. Det är därför sannolikt, att om ett någorlunda fritt handelsutbyte får fortsätta, kommer så småningom endast de mycket stora enheterna att bli konkurrenskraftiga och de mindre komma med tiden att försvinna. En sådan utveckling är redan i full gång i USA och samma tendens gör sig märkbar i Frankrike och England. Endast under förutsättning att man i vårt land är beredd hindra utländsk konkurrens på detta område, något som i varje fall för närvarande ter sig synnerligen olämpligt, torde det vara möjligt att skapa en bärkraftig, ej direkt subventionerad statlig bilindustri, och man finge då vara beredd investera mycket stora belopp i densamma. Att man härigenom skulle kunna åstadkomma särskilt billiga bilar är icke troligt.

Handelskammaren i Gävle anser, att hur önskvärd en förläggning av en bilindustri till Norrland än kan te sig, en sådan knappast kan bli bärande.

De biltillverkningsfirmor, som är etablerade i vårt land, har startat sin produktion efter mycket omfattande ekonomiska och tekniska undersökningar, varjämte tillverkningen till stor del är lagd på delbeställningar från därför särskilt anpassade verk i de södra delarna av landet. Motsvarande möjligheter torde icke föreligga i Norrland, där i varje fall frakterna avsevärt skulle fördyra produktionen.

Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare framhåller, att det är tänkbart, att startandet av en statlig bilindustri skulle ur sysselsättningssynpunkt kunna ha en viss effekt. Men då för en bilindustri i stor utsträckning erfordras specialarbetare skulle de i en bilindustri sysselsatta få hämtas från andra delar av landet till Norrland. Detta skulle alltså ej innebära någon lättnad för Norrlands befolkning ur sysselsättningssynpunkt utan i stället verka belastande på arbetskraftsbalansen i andra delar av landet.

Frågan om bilindustrien är ett lämpligt objekt för statsdrift har berörts i flera remissyttranden. *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare* anför härom följande.

Bortsett från de synpunkter av politisk natur, som anlagts av motionärerna och i övrigt kan anläggas, bör man här utan vidare kunna fastslå, att bilindustri icke är ett lämpligt objekt för statsdrift eller statsdirigerad drift. När sådan drift övervägts eller organiserats, har det med något undantag gällt sådan industri, där staten behärskat råvaran eller kunnat på annat sätt inverka bestämmande på framställningen och prissättningen av sådan råvara, som kunnat utgöra grunden för driften eller i alla fall påverka resultatet. Inom den bransch, det nu blir fråga om, har staten icke motsvarande möjligheter. Utlagsgivande för en bilindustri blir — frånsett de ekonomiska resurser, som alltid måste finnas — driftsledningens förmåga att noggsamt följa den tekniska utvecklingen inom och utom landet och snabbt tillgodogöra sig de fördelar, som visar sig stå till buds, samt att skaffa sig en möjlighet att bedöma de snabba växlingarna inom kundkretsen i fråga om behov och anspråk för att nu icke säga smak. Det är svårt inse, hur en sådan effektivitet skulle kunna åstadkommas i statlig regi. Utan att ingå på några jämförelser i övrigt är det tillräckligt hänvisa till det tvång, den bundenhet och den inskränkning i rörelseförmågan, som alltid skulle vila över en statlig regi. Nu anförda synpunkter bli nästan ännu mera accentuerade när det gäller den försäljning och serviceorganisation, som måste kombineras med en stort upplagd bilindustri.

Utskottet. I förevarande motioner föreslås att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om tillkallande av sakkunniga för utformande av planer för att vid en statlig bilindustri, företrädesvis förlagd till Norrland, uppta tillverkning av bilar i stor skala, eventuellt i kombination med traktortillverkning. Motionärerna anför som motiv härför bl. a., att den stora bilimporten i och för sig kan inge bekymmer, särskilt som den till stor del sker från länder med vilka intet balanserat varuutbyte förekommer. Vidare åberopas att kostnaderna för service och reparationer genom

uppsplittringen på ett stort antal märken sammanlagt blir mycket stora. Inhemsk personbiltillverkning skulle enligt motionärernas förmenande »avlasta» trycket på valutatillgångarna och få betydande sysselsättningsskapande effekt på många orter. Enligt motionärernas uppfattning skulle det slutligen genom upptagande av en statlig bilindustri bli möjligt att få fram bilar av inhemskt märke till priser överkomliga för arbetare, småbrukare och över huvud familjer i mindre ekonomiska förhållanden.

Utskottet har icke funnit, att motionärerna anfört några bärande motiv för att tillkalla sakkunniga vilka skulle utforma planer för upptagande av en statlig biltillverkning i vårt land. Konkurrensen inom denna industri är för närvarande mycket hård, och priserna har de senaste åren pressats nedåt. Utan att ingå på den principiella frågan om statsdrift är lämplig inom en näring som bilindustrien vill utskottet därför framhålla, att det enligt utskottets mening är mycket tveksamt om en statlig bilindustri skulle ha förutsättningar att framställa billigare bilar än den enskilda industrien. Att en statlig bilindustri skulle kunna i högre grad påverka valutasituationen, under förutsättning att vårt land fortsätter sin liberala handelspolitik, förefaller också osannolikt. Det förtjänar vidare att uppmärksammas, att den redan befintliga svenska bilindustrien enligt vad arbetsmarknadsstyrelsen upplyst har svårigheter att tillgodose sitt behov av yrkesutbildad arbetskraft.

Åberopande det anförda hemställer utskottet,

att de likalydande motionerna I: 457 och II: 582 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 23 oktober 1956

På bankoutskottets vägnar:

FRANS SEVERIN

Närvarande: se under utlåtandet nr 35.