

Nr 10

Utlåtande i anledning av väckt motion om åtgärder för en ökning av den svenska bilproduktionen.

I en inom andra kammaren under nr 26 väckt motion, som hänvisats till bankoutskottet, har herrar *Holmberg* och *Hagberg* föreslagit, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om åtgärder snarast för en ökning av svensk bilproduktion antingen genom ett statligt företag i branschen eller genom samverkan mellan staten och privata företagare samt att därvid särskilt beaktas behovet av ett bättre differentierat näringsliv i Norrland.

Beträffande motiveringen för yrkandet torde, i den mån redogörelse härför icke lämnas i det följande, få hänvisas till motionen.

Över motionen har utskottet i vederbörlig ordning inhämtat utlåtande från *kommerskollegium* och *arbetsmarknadsstyrelsen*. Kollegium har vid sitt utlåtande fogat yttranden från *handelskamrarna i Stockholm, Gävle, Sundsvall* och *Luleå*. Därjämte har *Sveriges automobilindustriförening* beretts tillfälle avgiva yttrande i ärendet.

Kommerskollegium anför följande.

De särskilda frågor av sysselsättnings- och lokaliseringspolitisk natur som göra sig gällande i Norrland utgöra problem av betydande räckvidd, som uppenbarligen äro förtjänta att uppmärksammas, och det kan också erinras om att hithörande spörsmål äro föremål för fortlöpande översyn genom en särskild utredning och från berörda lokala organs sida. Det är emellertid tacknämligt att frågor avseende Norrlandsproblemen såsom här skett även blir föremål för en mera allmän debatt och att sålunda olika förslag till lösning av dessa problem upptagas till diskussion.

Kollegium ställer sig emellertid för sin del tveksam till de förslag som framlagts i motionen, främst med hänsyn till de följdverkningar en statlig bilproduktion kan antagas medföra för sysselsättningen inom de företag inom landet, som redan nu äro verksamma på detta område. Kollegium kan heller icke dela motionärernas uppfattning att den omständigheten att de personbilar som försäljas i Sverige till övervägande del består av importerade vagnar utgör belägg för att det i vårt land finnes marknad för en väsentligt större inhemsk bilproduktion än den nuvarande. Detta påstående motsäges bl. a. av att en avsevärd del av de inom landet producerade bilarna exporteras. Anledning finnes antaga att en statlig bilfabrikation komme att inverka hämmande på de övriga svenska bilfabrikernas möjligheter att vidmakthålla sin produktion. Den konkurrens som motionärerna förutsätta skola genom en statlig bilproduktion riktas mot importen av utländska bilar kan nämligen antagas komma att i hög grad drabba den nuvarande svenska bilproduktionen. Det finns nämligen risk för att — såsom kollegium i sitt

yttrande över en liknande motion till 1956 års riksdag anförde — den svenska bilindustrin får minskade möjligheter att, bl. a. genom successiv ökning av produktionsserierna, hålla produktionskostnaderna nere och att därigenom dess konkurrensmöjligheter minskas.

Härutöver kan också mot ett projekt av detta slag anföras att en bilfabrikation är en mycket kapitalkrävande samt dessutom riskfylld investering. Därest det befinner sig önskvärt att genom statligt initiativ skapa ökade sysselsättningsmöjligheter i Norrland, synes det för övrigt lämpligast att investeringar i sådant syfte ske i närmare anknytning till de norrländska naturtillgångarna.

Med hänvisning till det ovan anförda får kollegium i likhet med de hörda organisationerna avstyrka motionen.

Stockholms handelskammare, som i likhet med övriga handelskamrar avstyrker motionen, uttalar bl. a. följande.

Handelskammaren håller före att lösningen av sysselsättningsproblemen i Norrland icke kan och bör sökas genom etablerande av en bilindustri där. En ny produktion av bilar skulle kräva mycket betydande kapitalinsatser. Med de relativt begränsade kapitalresurser som vårt land förfogar över måste investeringarna koncentreras till de mest lönande projekten. I detta hänseende får Handelskammaren framhålla, att enligt vad kammaren erfarit länsstyrelsen i Norrbottens län nyligen i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom led i en större åtgärdsplan, syftande till förbättring av försörjnings- och sysselsättningsläget i länet, föreslagit ökade investeringar för utbyggnad av skogsvägnätet samt upprustning av vissa länsvägar i Norrbottens län. Tillgång till ett väl utvecklat vägnät med tillfredsställande bärighet måste enligt länsstyrelsens uppfattning utgöra en grundförutsättning för utökade möjligheter att tillvarataga de norrländska i betydande utsträckning ännu outnyttjade naturtillgångarna av malm, skog och vattenkraft. Handelskammaren delar länsstyrelsens uppfattning, att dessa produktionsfaktorer alltjämt utgöra den väsentligaste basen för en fortsatt industriell expansion och ett rikare differentierat näringsliv i Norrland. Investeringar, t. ex. i vägbyggen, för att tillvarataga och utnyttja våra naturtillgångar böra ges hög prioritet.

Norrbottens och Västerbottens handelskammare framhåller följande.

Handelskammaren finner till en början att motionen, oavsett ordalydelsen, uppenbarligen åsyftar produktion av företrädesvis personbilar. Inom landet finnes sedan många år två sådana privata företag, vilkas produkter enligt Handelskammarens förmenande med synnerlig framgång vetat hävda sig, till en början så gott som uteslutande på den inhemska marknaden men under senare år i allt större omfattning även utomlands. De avsedda märkena äro väl utexperimenterade, avprovade och inarbetade, en sorgfälligt utbyggd serviceorganisation står till märkesförarnas disposition och produktion och avsättning har, i vart fall beträffande det ena märket, en även efter internationella mått konkurrenskraftig omfattning. I dagens läge, när en markant övergång skett från "många märken — många modeller" till en alltmera hårt driven koncentration på såväl produktions- och försäljningssidan som på avsättningssidan synes det uteslutet att med nå-

gon som helst framgång söka introducera ett nytt märke, synnerligast då som detta skulle komma att kräva enorma kapitalinvesteringar långt innan märket över huvud kunde börja serieproduceras.

Vad angår förslaget om att i statlig regi bedriva den avsedda produktionen synes en sådan lösning icke på något sätt kunna lindra eller upphäva svårigheterna vid en nyetablering i branschen. Intet talar heller för att statsmakterna för närvarande äro hågade att den vägen söka råda bot på sysselsättningssvårigheterna inom landet.

Vidkommande slutligen lokaliseringen av den i motionen föreslagna bilproduktionen till Norrland, antingen helt eller delvis genom s. k. feeding-industrier, finner Handelskammaren genom vad som ovan anförts frågan därom besvarad. Andra utvägar torde böra sökas för att bereda befolkningen utkomstmöjligheter och arbetstillfällen till motverkande av bristerna inom det norrländska näringslivet. I detta hänseende ha omfattande och välmotiverade utredningar med förslag framlagts, såsom den s. k. Torneåsutredningen och den skrivelse till Konungen, som utarbetats under ledning av landshövdingen i Norrbottens län. I första hand torde däri föreslagna åtgärder vara att taga fasta på för Norrbottens vidkommande.

Sveriges automobilindustrieförening erinrar om att föreningen 1956 i yttrande över då föreliggande motioner anförde att den svenska bilindustrien hävdade sig väl i den rådande konkurrensmarknaden och kunnat utvecklas starkt, trots att tullskyddet i Sverige var lågt i jämförelse med andra bilproducerande länders.

Utvecklingen på bilmarknaden sedan detta yttrande avgavs anser föreningen bestyrka detta påstående. Sålunda har antalet nyregistrerade svenska personbilar ökat ytterligare. År 1958 registrerades 39 337 svensktillverkade personbilar eller 33 procent fler än 1955. Dessa bilar utgjorde 27 procent av det totala antalet nyregistrerade personbilar. När det gäller bussar och lastbilar var andelen svensktillverkade fordon 63 procent respektive 56 procent. För de tyngre lastbilarna med maximilast över fyra ton var andelen 90 procent.

Även på exportmarknaderna har den svenska bilindustrien hävdade sig väl och en allt större del av produktionen har inriktats på export. Särskilt stark har exportökningen varit för personbilarna. År 1955 var denna utförsel obetydlig och omfattade endast 3 039 personbilar, men har sedan ökat och omfattade 31 641 enheter 1958. Den viktigaste marknaden för de svenska personbilarna är USA men även andra länder har ökat sina köp från Sverige. Av den svenska bilproduktionen är en väsentlig del avsedd för export, nämligen 44 procent när det gäller personbilar, 88 procent i fråga om bussar, 42 procent beträffande lastbilar. Följande siffror visar de svenska bilfabrikernas (Volvo, Scania-Vabis och Saab) produktion av bilar:

	Personbilar			Bussar			Lastbilar		
	För svenska marknaden	För export	Summa	För svenska marknaden	För export	Summa	För svenska marknaden	För export	Summa
1955	30 509	2 631	33 140	389	1 393	1 782	9 356	6 021	15 377
1956	28 836	9 013	37 849	460	1 450	1 910	9 706	7 809	17 515
1957	33 776	18 591	52 367	333	1 615	1 948	10 006	7 333	17 339
1958	38 363	30 533	68 896	278	2 136	2 414	11 084	7 916	19 000

I fortsättningen uttalar föreningen, som avstyrker motionen, bl. a. följande:

Enligt motionärernas förslag skulle antingen ett statligt företag bildas för biltillverkning eller tillverkningen dirigeras genom samverkan mellan staten och privata företagare. Om en ny bilfabrik etablerades i Sverige skulle detta knappast underlätta de svenska bilfabrikernas möjligheter att bedriva en effektiv och konkurrenskraftig tillverkning. Möjligheterna att förlänga tillverkningsserien måste ju härigenom bli avsevärt begränsade, vilket skulle få allvarliga konsekvenser, främst på exportmarknaderna. Svårigheterna att starta och utveckla en ny bilfabrik är också så betydande att förslaget redan av denna anledning bör kunna avvisas.

Skulle motionärernas alternativa förslag genomföras skulle detta medföra att bilföretagens möjligheter att fritt välja sina leverantörer begränsades, vilket likaledes skulle äventyra industriens konkurrenskraft. Därest möjligheter att göra inköp från Norrlandsindustrier skulle yppa sig måste köpen baseras på rent kommersiella bedömanden.

Sammanfattningsvis vill föreningen understryka att den anser det väsentligt, att konkurrensen på den svenska marknaden mellan svenska och utländska biltillverkare icke begränsas. Det bör vara en angelägen uppgift för statsmakterna att föra en sådan allmänekonomisk politik att den svenska bilindustriens konkurrenskraft på exportmarknaden bevaras. Denna målsättning får också beaktas vid handelspolitiska överväganden och äger sin särskilda aktualitet vid bedömningen av frågor om det ekonomiska samarbetet i Norden och Väst-Europa. Om motionärernas förslag förverkligades skulle detta enligt föreningens uppfattning ej medverka till att stärka den svenska bilindustriens konkurrenskraft utan risk skulle i stället föreligga för att denna försvagades.

Arbetsmarknadsstyrelsen, som i och för sig finner, att en utbyggnad av industrien i Norrland är önskvärd, anser, att motionärernas hemställan väsentligen bör bedömas från andra synpunkter än dem, som styrelsen företräder.

Utskottet. Den svenska biltillverkningen har under senare år uppvisat en betydande expansion. År 1958 tillverkades cirka 69 000 personbilar jämfört med 33 000 personbilar 1955. En betydande del avsattes på export; detta

gäller 44 procent i fråga om personbilar, 88 procent beträffande bussar och 42 procent när det gäller lastbilar.

Motionärerna anser att den svenska bilexporten troligen icke kan öka nämnvärt ytterligare. Därmed anses också de valutamässiga skälen för en högre grad av svensk självförsörjning i fråga om bilar bli förstärkta. Motionärerna önskar få till stånd åtgärder för att öka den svenska bilproduktionen, vilket bör ske antingen genom ett statligt företag i branschen eller genom samverkan mellan staten och privata företagare.

Liksom 1956, då en motion med liknande syfte behandlades, anser utskottet nu, att några bärande motiv för riksdagen att hos Kungl. Maj:t begära särskilda åtgärder i syfte att stärka den svenska bilproduktionen icke föreligger. Utskottet framhöll vid detta tillfälle, att konkurrensen inom denna industri var mycket hård och detta omdöme äger alltså sin giltighet. Ur konsumenternas synpunkt bör det vara en fördel att fritt kunna välja mellan svensktillverkade och importerade bilar. Under förutsättning att vårt land fortsätter sin liberala handelspolitik torde möjligheterna för en ny svensk bilproduktion att, i vart fall på kort sikt, nämnvärt påverka vår valutasituation få bedömas som ringa. Det får också uppmärksammas att en ny svensk biltillverkning torde innebära en försvagning av de nu existerande svenska bilindustriernas möjligheter att hävda sig båda på hemmamarknaden och internationellt.

Utskottet hemställer,

att motionen II: 26 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 10 mars 1959

På bankoutskottets vägnar:

K. G. EWERLÖF

Närvarande:

från första kammaren: herrar Ewerlöf, Boo, Fahlander, Larsson, Nils Theodor, Domö*, Strandler, Ståhle och Danmans;

från andra kammaren: herrar Sköldin, Persson i Appuna, Agerberg, Adamsson, Setterberg i Vilske-Kleva*, Ågren, Börjesson och Lindahl.

*) Ej närvarande vid justeringen.