

Nr 111.

Av herr **Johansson, Johan Bernhard m. fl.**, om *höjning av tullen å automobil*er.

Transportmedlens utveckling under de senaste två decennierna måste betecknas såsom alldeles enastående. Särskilt gäller detta automobilen, vars användning och användbarhet ökats i oanad grad, varigenom medförts en verklig revolution på trafikområdet. Denna utveckling har även i vårt land gjort sig mycket starkt gällande under de senaste tio åren. Sålunda fanns det i Sverige år 1916 inregistrerade 3,036 automobil

er, vid slutet av år 1919 funnos 8,506 stycken och vid utgången av 1925 hade antalet stigit till cirka 80,000 stycken, varav omkring 59,000 stycken personautomobil

er. Denna utveckling fortgår alltjämt, och några tecken till en stagnation förefinnas icke. Tvärtom torde man kunna våga det antagandet, att motorismen i vårt land ännu blott står i sin begynnelse. Tyvärr är det emellertid så, att vårt lands stora och alltjämt stigande behov av motorfordon hittills måst täckas genom införsel från utlandet. Under år 1925 uppgick importen av automobil

er till Sverige till 17,271 stycken med ett värde av 39,541,588 kronor, och under 1926 voro dessa siffror respektive 17,592 stycken och 44,597,248 kronor. Nu angivna utveckling är tydligen av den art, att den påkallar den största uppmärksamhet från det allmännas sida, så att den pågående omdaning

en på transportväsendets område så vitt möjligt må kunna tillgodogöras på det för vårt lands egna intressen mest fördelaktiga sättet. Allmänt torde erkännas, att vårt lands maskinindustri står synnerligen högt i kvalitativt hänseende. Under de gynnsamma konjunkturer, som rådde under krigsåren, genomgick densamma en stor expansion. Den högst väsentligt reducerade efterfrågan på maskinindustriella artiklar, som förelegat efter kriget, har dock medfört ett synnerligen kännbart bakslag, och någon allmän återhämtning har ännu icke ägt rum om än tidsförhållandena för närvarande synas mera gynnsamma. I själva verket stå alltjämt en stor del av Sveriges maskinindustriella resurser outnyttjade, och man söker allt fortfarande efter välbehövliga arbetstillfällen. Härvid har uppmärksamheten inriktats på möjligheten att få till stånd en lönande tillverkning av automobil

automobilindustri, men den utländska konkurrensen, som speciellt efter världskriget slut varit synnerligen hård, har framgångsrikt kunnat motarbeta dessa försök tack vare ett otillfredsställande tullskydd. Detta tullskydd, 15 procent av värdet, vilket måhända kunde anses tillräckligt effektivt under de förhållanden, som rådde år 1911, måste numera betraktas som alldeles för lågt för att möjliggöra en inhemsk automobilindustri.

Inom andra länder har man genom ett ökat tullskydd för ifrågavarande artikel sökt skydda det egna landets automobilproduktion. I Frankrike gäller sålunda en värdetull av 45 procent, i Tjeckoslovakien 45—65 procent, i Canada 35 procent, i Spanien 40—60 procent, i Italien cirka 40 procent och i Amerika 40—45 procent. Till och med i det gamla frihandelslandet England, varest automobiler tidigare varit tullfria, har införts en värdetull för automobiler å $33\frac{1}{3}$ procent. Inhemska automobilindustrier ha också uppkommit i dessa länder.

På grund av de gynnsamma förutsättningar för en tillverkning av automobiler, som förefinnas i Sverige, skulle en dylik industri säkerligen även kunna uppblomma i vårt land, därest tullen på automobiler åtminstone under ett antal år höjdes, så att fabrikationen sattes i tillfälle att komma i gång och växa sig stark.

Många äro säkerligen de, som med hänsyn till det pris, vilket på svenska marknaden gäller för automobiler, anse att redan 15 procent värdetull är ett ganska högt skydd. Det bör emellertid erinras om att tullen icke erlägges på det pris som betalas av den svenska köparen, utan på det nettoinköpspris, som automobilimportören erlägger. En del utländska automobilfirmor ha upprättat dotterbolag här i Sverige och under dylika förhållanden är det tydligen en företagets inre angelägenhet, vilket pris huvudfirman debiterar sitt dotterbolag. Dessa priser äro i regel mycket låga och ligga vida under det svenska försäljningspriset. Som exempel kan nämnas, att år 1925 importerades från Danmark till Sverige 12,164 automobiler till ett angivet värde av 20,817,000 kronor. Detta motsvarar ett genomsnittsvärde av cirka 1,750 kronor per automobil. I huvudsak utgjordes dessa bilar av Ford- eller Chevrolet-bilar. Ford-bilar betingade i runt tal på den svenska marknaden ett värde av cirka 2,300 kronor per styck och Chevrolet-bilar cirka 3,000 kronor per styck. Härav kan man få en föreställning om tullskyddets storlek i förhållande till det pris, den enskilde konsumenten får betala för sin automobil.

Beträffande försäljningsprisen i vårt land för importerade bilar är det naturligt, att dessa priser äro så mycket högre än respektive priser i tillverkningslandet, som motsvaras av avgifterna för tull, frakt och rimliga försäljningskostnader på den svenska marknaden. Om man undersöker detta förhållande närmare, skall man emellertid finna, att utländska automobiler av skilda märken i många fall betinga högre pris på den svenska marknaden än som motsvaras av priset i tillverkningslandet med ett av

nyssnämnda kostnader betingat tillägg. I själva verket utgör den svenska marknaden ett gynnsamt och synnerligen vinstgivande avsättningsområde för den utländska automobilindustrien och det är ju som av importstatistiken påvisas utomordentligt stora belopp, som årligen gå till utlandet för automobilimporten.

Ofta förekommer det påståendet att för åstadkommande av en konkurrenskraftig automobilindustri i Sverige nya dyrbara industrietablissemang måste ordnas erfordrande stora kapitalinvesteringar. Ett sådant påstående är viseledande, alldenstund även en omfattande automobilindustri härstädes torde kunna grundas genom tillvaratagandet av de maskinindustriella resurser, som Sverige redan äger, men vilka allt fortfarande ligga outnyttjade på grund av depressionen efter kriget. Man kan nämligen numera genom en uppdelning av automobiltillverkningen taga i bruk en hel del redan befintliga maskinindustriella företag, och en dylik uppdelning möjliggöres genom tillämpning inom produktionen av standardiserade fabrikat och tillverkningsmetoder. Svenska industriens standardiseringskommission har numera fastställt en hel del genom Sveriges maskinindustriförening utarbetade svenska standard, bland dessa även bestämmelser för s. k. tolransbearbetning. Genom dessa är det i stor utsträckning möjliggjort att uppnå överensstämmelse och passning mellan samhörande maskindelar, även om de äro utförda på olika håll och av olika företag. Genom att på dylikt sätt utnyttja standardiseringen för automobilindustrien vinnas synnerligen fruktbara resultat, fördelar, som man i utlandet redan förstått att tillvarata.

Frågan om skydd för en inhemsk automobilindustri är icke främmande för riksdagen. Motionsvis har tidigare framförts förslag, som går ut på åstadkommande av sådan industri i form av hopsättningsindustri av från utlandet importerade delar. Detta förslag är nu föremål för närmare utredning. Nämnade hopsättningsindustri skulle befordras därigenom, att tullen på autobilindelar sänktes i jämförelse med tullen på färdiga autobilier. Samma resultat skulle dock tydligen även uppnås genom så avpassad höjning av tullen på autobilier, att minst den erforderliga tullskillnaden uppkommer. En förhöjd tull på autobilier är således icke ett avsteg från den väg, som motionsvis föreslagits och beträffande vilken närmare utredning beslutats.

För närvarande arbeta i Sverige egentligen endast två autobilfabriker, nämligen aktiebolaget Scania-Vabis i Södertälje och Tidaholms bruks aktiebolag i Tidaholm med en sammanlagd arbetsstyrka av bortåt 500 man. Dessutom är såsom bekant en ny fabrik, aktiebolaget Volvo i Göteborg under startande. Medräknas dessutom de vid andra verkstäder och vid bruken för autobilfabrikationen mer eller mindre direkt sysselsatta arbetarna, torde man dock icke komma upp mycket över 1,000 man för närvarande sysselsatta inom landets autobilindustri.

I förhållande till landets behov av autobilier är detta antal ytterst

obetydligt, och det är givet, att den inhemska automobilindustrien endast i mycket ringa utsträckning kan tillgodose behovet av den mångfald olika vagnstyper, vilka delvis på grund av klimatiska förhållanden erfordras i vårt land. Här finnes sålunda ett verksamhetsfält, där den svenska industriens strävan efter landvinning inom det egna landets gränser borde underlättas, i det att en uppblomstring av denna industrigren skulle betyda arbetstillfällen för ett mångdubbelt antal svenska arbetare och i samma mån bidraga till minskande av arbetslösheten inom landet.

Tillverkningen av bilar är en långt driven förädlingsindustri, som synnerligen väl passar vårt lands resurser. Ur geografisk synpunkt kan Sverige anses väl beläget i förhållande till viktiga avsättningsfält för bilar, vilket är en viktig omständighet, då det icke torde vara uteslutet, att en lönsam export av bilar kan väntas.

Automobiliseringen är för hela trafikväsendet av allra största betydelse och det är därför ett obestriddigt allmänintresse, att vårt land under normala förhållanden kan på detta område lita till egen kraft för de egna behoven, men det bör också erinras om den stora vikten av att inom landet äga en egen automobilindustri, tillräckligt effektiv att under ofredstid eller vid handelspolitisk avspärrning göra oss oberoende av import.

Då erfarenheten visat, att någon lönsam inhemsk tillverkning av bilar icke kan uppstå utan att en ökning äger rum i tullskyddet för denna tillverkningsgren, synes det på grund av ovan sagda böra ligga i det allmännas intresse att genom en dylik åtgärd tillföra landet de många och stora fördelar, som vinnas av en inhemsk tillverkning av bilar. Det kan framhållas, att, då tullfrihet för bilar förelåg i England, den engelska bilindustrien hade stora svårigheter att komma i gång. Förhållandet blev helt annorlunda sedan 33 $\frac{1}{3}$ procent värdetull införts. Den engelska automobilindustrien tog snart fart tack vare tullskyddet, men det visade sig att på grund av den bilindustri, som på så sätt uppammades inom landet, uppstod ganska snart sådan konkurrens att bilpriserna sjönko och tullskyddet allt mer kompenserades. Eftersom tullen på bilar under ett par års tid borttogs i England, utövade detta ej något större inflytande på prisnivån; ej heller märktes någon avsevärd sådan ändring, då autotullen vid antagandet av de s. k. Mc Kenna-tullarna ånyo infördes.

Slutligen må anföras att frågan även bör ses ur statsfinansiell synpunkt. Den ofantligt stora och alljämt växande importen av bilar borde på ett effektivare sätt än som nu sker kunna utnyttjas för att tillföra staten ökade inkomster. Såsom framgår av årets statsverksproposition har regeringen också ansett, att bilväsendet här i landet borde kunna tåla en ökad belastning, i det att en höjning av bilskatten ställts i utsikt. Det kan emellertid med skäl ifrågasättas, om icke en ökning av statsinkomsterna skulle nås på ett ännu bättre sätt genom höj-

ning av automobiltullen inom de gränser ett flertal andra större industri-
länder ansett ändamålsenliga.

Vid valet mellan en höjning av bilskatten och biltullen får man dess-
utom icke förbise, att den höjda tullen i längden skulle gagna även motor-
trafiken genom skapandet av ett nationellt automobilfabrikat anpassat efter
våra förhållanden, särskilt de klimatiska, under det att en höjd skatt
endast blir en ny pålaga på motortrafiken.

En höjd biltull komme givetvis även att indirekt tillföra statskassan
betydande belopp i form av skatter m. m. från den uppväxande industrien
med dess tjänstemän och arbetare.

På grund av vad sålunda anförts hemställa vi,

att riksdagen måtte besluta att tullen å automobiler
höjes från nuvarande 15 procent till 30 procent av
värdet.

Stockholm den 20 januari 1927.

J. B. Johansson.
Fredrikslund.

August Johansson.
Lövholmen.

Erik Vrang.

J. Clemettson.

