

Nr 63.

Av herrar **Johansson, Johan Bernhard** och **Frändén**, om höjning av tullen å automobiler.

Frågan om förhöjning av tullen å automobiler bragtes nästföregående år motionsvägen under riksdagens prövning. Bevillningsutskottets majoritet ställde sig då avvisande till de i ämnet väckta motionerna, varvid utskottet dock gjorde ett uttalande till förmån för direkt statssubvention åt vederbörande industriföretag i stället för den hjälp, som kunde beredas genom tullökning. Riksdagen följde utskottsmajoriteten i fråga om dess avvisande hållning gentemot en ökning av tullen, men uttalandet rörande statshjälp på annat sätt bortföll genom första kammarens beslut i denna del. Emellertid höjdes såväl inom riksdagen som i tidningspressen från olika håll många röster för den ifrågasatta tullhöjningen och man hade det intrycket att även åtskilliga av dem, som då funno sig böra gå på avslagslinjen, i själva verket beklagade den utgång, frågan fick. Bemärkas bör i detta sammanhang, att saken vid 1927 års riksdag erhöll ett i viss mån komplicerat läge genom dess hopkopplande med det då av regeringen framlagda förslaget om höjning av automobilskatten.

Med hänsyn till den stora betydelse, föreliggande fråga äger för landets ekonomiska liv, och med beaktande av ovan anförda omständigheter hava vi ansett det påkallat, att riksdagen får tillfälle att ännu en gång taga ifrågavarande spörsmål under omprövning.

Det torde vara överflödigt att här ånyo upprepa de siffror rörande importen av automobiler till Sverige, som vid 1927 års riksdag lämnades såväl i de väckta motionerna som i bevillningsutskottets utlåtande. De utvisade med all önskvärd tydlighet den enorma utveckling, automobilismen här i landet undergått de sista decennierna (tullvärde å importerade automobiler: år 1912 ej fullt 2^{1/2} miljoner, år 1926 omkring 44^{1/2} miljoner), men de klargjorde jämväl, att Sveriges numera synnerligen omfattande behov av detta transportmedel till den ojämförligt största delen tillgodoses av främmande länders industrier. Här må nu i berörda hänseende endast lämnas några kompletterande uppgifter. Tullvärdet å importerade automobiler har för år 1927 utgjort icke mindre än cirka 52 miljoner kronor, alltså ytterligare en stegring. För närvarande torde landets årliga behov av automobiler kunna uppskattas till omkring 20,000 stycken. Härav tillverkades under år 1927 inom Sverige icke ens 10 procent. Uppenbart är också, att årsbehovet av automobiler för såväl person- som lasttrafik kommer att år för år allt mera stegras.

Vi erinra vidare om att vid sakens behandling föregående år uppgifter lämnades, som visade, att andra länder, jämväl sådana, vilka sedan gammalt varit kända såsom utpräglat frihandelsvänliga, sökt genom tullskydd uppamma och stödja en inhemsk automobil tillverkning. Berörda uppgifter gävo vid handen, att tullen i de angivna länderna hålles på en nivå, som ligger mer än dubbelt så högt som i vårt land. Sålunda gäller i England en värdetull av 33 1/2 procent, i Frankrike 45 procent, i Tjeckoslovakiet 45—65 procent, i Spanien 40—60 procent, i Italien omkring 40 procent, i U. S. A. 40—45 procent och i Kanada 35 procent.

Under ovan angivna förhållanden torde det icke förvåna, att tanken på en höjning av vår egen tullsats å automobiler trängt sig fram. Man frågar sig ovillkorligen, varför icke vårt land skall kunna med anlitande av samma utväg vinna möjlighet att i större utsträckning än hittills själv fylla sitt behov av motorfordon eller om det kan anses för riket gagneligare att vi fortsätta att låta allt större summor flyta ur landet till främmande företagare för anskaffande av en vara, ifråga om vars framställande vi själva dock — därom hava alla varit eniga — äga de största naturliga förutsättningar i skicklig teknisk arbetskraft och ett utmärkt material.

Man har invänt, att det för Sverige skulle vara skäligen hopplöst att giva sig in på en konkurrens med den utländska industrien med dess väldiga resurser i fråga om kapital och avsättningsmöjligheter. Häremot är egentligen endast att invända, att om samma resonemang följts vid andra tillfällen, då det gällt svensk industri, vi näppeligen skulle i detta nu haft någon inhemsk industriell verksamhet över huvudtaget att räkna med utan helt varit hänvisade till import från främmande länder av för landet erforderliga industrialster.

Om redan dessa allmänna synpunkter borde vara ägnade att ingiva sympatier för ett verksamt tullstöd åt en inhemsk industri som ännu strävar sig fram i portföret, föreligga för närvarande vissa omständigheter, som synas göra det i särskild grad påkallat att nu söka med statsmakternas hjälp åvägbringa en utveckling av den svenska automobil tillverkningen. Vi tänka därvid i första rummet på den alltjämt rådande arbetslösheten och de alltfört tryckta förhållanden, under vilka de svenska maskin- och järnverksindustrierna arbeta. Man har uppskattat antalet av de personer, som för närvarande sysselsättas för den svenska automobilindustriens räkning till omkring 1,000 personer. Även om vi aldrig kunna komma så långt, att hela vårt behov av automobiler kunde tillgodoses genom inhemsk tillverkning, är det dock klart, att, då på sätt framgår av ovan anförda siffror, vi för närvarande själva ej fylla ens en tiondedel av vårt årsbehov av automobiler, och då i en inom Sverige tillverkad automobil ingår svenskt material i avsevärd utsträckning, här föreligga mycket stora möjligheter att skapa ökade arbetstillfällen för svenska arbetare och ytterligare arbete och förtjänst för svenska företag ej endast

inom automobilbranschen utan jämväl inom andra industriella verksamhetsgrenar. Kan det under sådana förhållanden vara försvarligt att, måhända väsentligt på grund av doktrinära fördomar, undandraga den inhemska automobilindustrien den hjälp, den begär, allt under det utländskt kapital och främmande företag draga fördel av den rådande situationen på svensk arbetskrafts bekostnad?

Men härtill komma andra skäl, som sammanhänga med de speciella förhållandena på automobilmarknaden och automobilens betydelse och användbarhet som transportmedel i vårt land. Såsom bekant har den svenska automobiltillverkningen hittills väsentligen inriktat sig på framställning av vagnar av tyngre typer, lastvagnar av högre lastkapacitet samt omnibussar, post- och brandvagnar, alla särskilt anpassade för de påfrestande vägförhållandena i Sverige, för vilka de ock genom sin styrka och pålitlighet visat sig utmärkt väl lämpade. För hela landets men i all synnerhet för Norrlands samfärdsel är denna industri av en synnerligen stor betydelse, och det torde vara obestridligt att för t. ex. posttrafiken i Norrland högst avsevärda svårigheter skulle möta, om man på grund av ogynnsamma ekonomiska förhållanden skulle nödgas inställa ifrågavarande tillverkning. Ej heller får man förbise vikten av att vi med hänsyn till vår försvarsberedskap äga inom landet en självständig i erforderlig grad produktionskraftig automobilindustri. Det är därför angeläget att se till, att denna industri beredes sådana villkor, att den ej av den utländska konkurrensen så småningom förkväves. Att fara härför kan föreligga framgår av följande. Den hittillsvarande begränsningen till ett fåtal vagnstyper, som den svenska industrien nödgas underkasta sig, har sin orsak i nuvarande läge å automobilmarknaden, vilket omöjliggör konkurrens med den utländska tillverkningen. Varje utökning av arbetsprogrammet till att omfatta andra biltyper med större marknad, något som skulle möjliggöra konkurrenskraftig massproduktion, är under nuvarande förhållanden synnerligen vansklig. Men en sådan utvidgning är just nu ett livsvillkor för den inhemska automobilindustrien och en betingelse för att den jämväl i fortsättningen skall kunna tillgodose landets behov av de särskilda vagnstyper, om vilka ovan talats. Produktionen är nämligen för närvarande alltför begränsad för att vara ekonomiskt bärkraftig. Den svenska automobilindustrien är så att säga instängd i ett hörn av marknaden, där den alltmer tränges av de utländska konkurrenterna. Då mot tanken på en tullförhöjning invänts, att de nuvarande fabrikena praktiskt taget arbeta för fullt, så är detta visserligen sant, men det är icke en sanning, som motiverar ett avslag. Såsom nyss framhållits måste nämligen en utvidgning av driften äga rum för att den skall kunna med framgång uppehållas.

Vad här ovan anförts, utgör enligt vår mening synnerligen bärande skäl för att en tullförhöjning kommer till stånd. Någon annan utväg att verksamt stödja denna inhemska tillverkning torde icke erbjudas och vi kunna i belysning av vad ovan andragits till stöd för en sådan åtgärd

icke tillmäta de synpunkter någon avgörande betydelse, vilka man åberopat för att förhindra tillkomsten av en förhöjd tull. Det är visserligen icke visat, i vad mån tullförhöjningen kommer att belasta köparna men erfarenheten från främmande länder giver därutinnan vid handen, att i varje fall blott en del därav torde komma på dessas lott.

Därtill kommer, att den av oss här ifrågasatta tullförhöjningen till sin natur måste betraktas såsom provisorisk. Den har nämligen, såsom vi förut betonat, allenast till sitt syfte att förhjälpa den inhemska arbetsmarknaden och den svenska automobilindustrien ur dess nuvarande svårigheter. Såvitt nu kan bedömas, torde den tidrymd, under vilken en högre tullsats är nödvändig, icke behöva uppskattas till mera än omkring fem år. Under denna tid kan det erforderliga kapitalet hinna anskaffas och nödiga utvidgningar ske, och det är klart, att, då denna utveckling slutförts och vår egen automobiltillverkning blivit i stånd att upptaga konkurrensen med de utländska tillverkarna, en utjämning i prishänseende kommer att inträda.

För att tullökningen å automobiler skall bliva effektiv torde det vara nödigt med en fördubbling av den nuvarande tullsatsen.

Vi hemställa därför,

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

Stockholm den 19 januari 1928.

J. B. Johansson.

A. O. Frändén.