

Nr 26

Av herrar **Holmberg** och **Hagberg**, om åtgärder för en ökning av den svenska bilproduktionen.

År 1955 nyregistrerades i Sverige 117 000 personbilar. Sedan dess har bilismen utvecklats ytterligare, så att försäljningen av personbilar under 1957 och 1958 uppgick till i runt tal 150 000 vagnar per år, och det anses att försäljningssiffrorna för innevarande år kommer att hålla sig på samma nivå.

De personbilar som försäljes i Sverige består fortfarande till helt övervägande del av importerade vagnar. Detta visar att i vårt land finns marknad för en väsentligt större svensk bilproduktion än den nuvarande, vilket bör beaktas vid utformningen av sysselsättningspolitiken.

I en motion till 1956 års riksdag framförde den kommunistiska gruppen förslag som avsåg att engagera statsmakterna för en rationellare ordning i fråga om Sveriges produktion och utlandshandel inom bilbranschen. Vi framhöll, att en ökad svensk produktion på bekostnad av importen kunde bereda Sverige vissa fördelar, bl. a. i valutahänseende. Importen av bilar och bildelar tar ju nämligen i anspråk en betydande del av landets valuta-resurser. Redan 1955 uppgick värdet av dessa importvaror till inemot 700 miljoner kronor, medan den svenska bilexporten representerade endast en fjärdedel av denna summa. Sedan dess har relationen mellan svensk export och import förskjutits till förmån för vårt land, men fortfarande ligger importvärdet mycket högre än exportvärdet.

Med den skärpta kamp som numera råder på den internationella bilmarknaden är det föga troligt att den svenska bilexporten kan öka nämnvärt ytterligare — det är tvärtom mycket som talar för en motsatt utveckling. Därmed förstärks de valutamässiga skälen för en högre grad av svensk självförsörjning i fråga om bilar.

Dessutom skulle detta motverka arbetslösheten. Såsom vi framhållit i motionen nr 19 rörande sysselsättningspolitiken i stort fanns det inom vissa landsdelar stor arbetslöshet även under den tid när det påstods råda »överfull sysselsättning». Detta sammanhänger med den sociala ansvarslöshet och brist på planmässig hushållning som är karakteristisk för ett privatdirigerat näringsliv. Trots ingripanden från staten för att råda bot mot sociala och ekonomiska skadeverkningar som uppstått på detta sätt, exempelvis i Norrbotten, är näringslivet där fortfarande ensidigt utvecklat; landsdelens naturtillgångar utnyttjas inte på långt när i önskvärd omfattning;

det finns ytterligt ringa förutsättningar för kvinnor att få förvärvsarbete; ungdomens läge är prekärt, och vid minsta antydning till vikande konjunkturen blir det ökning av arbetslösheten.

I den kommunistiska motionen till 1956 års riksdag framhöll vi, att biltillverkning i Norrland skulle kunna medverka till en bättre ordning. Bilproduktion kan med fördel »läggas ut» på olika orter; den omspanner många lättare arbetsprocesser, lämpliga för kvinnor och ungdom, och den skulle sålunda komma att inverka förmånligt när det gäller att häva påtagliga brister inom Norrlands näringsliv.

Det förefaller oss lämpligast att denna expansion och nya inriktning inom bilbranschen sker helt i statlig regi. Men man kan måhända också tänka sig ett samarbete mellan statsmakterna och privata företagare. Under alla förhållanden bör emellertid tillses att lokaliseringen av nya verkstäder m. m. även sker under beaktande av de sociala synpunkter vi anfört, att ekonomiskt eftersatta landsdelar får ett mera differentierat näringsliv samt att kvinnor och ungdom i sådana områden beredes bättre möjligheter till förvärvsarbete.

Aberopande det anförda och med hänvisning även till motionen nr 19 föreslår vi,

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.

Stockholm i januari 1959

Helmer Holmberg

H. Hagberg