

Motion till riksdagen

1988/89:N346

av Lars Norberg (mp)

Bilindustrins framtid

1. Inledning

Bilindustrin är utan konkurrens den största branschen inom verkstadsindustrin. Detta torde gälla i ett flertal av de stora industriländerna. Den är utan konkurrens den största förbrukaren av järn och stål. Bilindustrins produkt, bilar och lastbilar, är också en mycket stor energiförbrukare. I Sverige förbrukar bilismen ungefär en tredjedel av den importerade oljan. I andra länder som USA och de stora europeiska länderna torde denna andel vara ännu högre. Bilismens expansion har varit stark under hela efterkrigstiden. Efter en viss uppbromsning i oljekrisernas spår på 1970-talet har den ånyo skjutit fart på 1980-talet. De svenska biltillverkarna har varit relativt framgångsrika. Från att ha tillverkat relativt anspråkslösa småbilar som Volvo 444 och Saab 92 och Saab 93 har de alltmåra satsat på bilar i en högre och lyxigare prisklass.

Den svenska bilindustrin är emellertid betydligt mera betydelsefull relativt sett när det gäller lastbilar. Och när man skall bedöma bilindustrins framtid bör de två sektorerna diskuteras var för sig även om det finns en hel del gemensamma faktorer.

Vi har i Sverige upplevt nedläggningen av en stor industrigren på ett årtionde: varvsindustrin. 1976 var antalet sysselsatta på varven 32 000 personer. I dag omfattar svensk varvsindustri ca 1 000 personer. Då är inte alla de som arbetat som underleverantörer till varven inräknade. För den som upplevt hur aningslöst man inom alla berörda sektorer – varv, rederier, banker – gick in i krisen måste frågan inställa sig: kan man inte något bättre förutse kommande problem? Bristen på förutseende på sjöfartens område var inte speciellt svensk. Med samma nästan totala blindhet gick praktiskt taget alla skeppsbyggnads- och sjöfartsnationer in i krisen. Den nästan totala utslagningen av varvsindustrin gäller de flesta europeiska länder och även Japan drabbades svårt av krisen.

De flesta påstår att krisen var omöjlig att förutse, den berodde på den politiskt iscensatta oljekrisen 1973. Detta är bara delvis sant. Redan åren före oljekrisen varnade insiktsfulla bedömare för att överetableringen inom shipping var våldsam och skulle leda till kris några år senare. Tyvärr ville få lyssna, och de som lyssnade menade att man ingenting kunde göra.

En lärdom kan man dra av varvskrisen. Det är nästan omöjligt för dem som själva arbetar inom branschen att på ett realistiskt sätt bedöma framtiden, framför allt att bedöma risken för allvarliga kriser. De ledande i branschen

skulle bli mindre effektiva i sin ledning om de förutsåg eller misstänkte kris. För dem gäller det att köra för fullt och expandera så länge det går. Olyckligtvis har det varit så att de som har velat bedöma en branschs framtid – det må ha varit politiker, bankmän eller journalister – har regelmässigt vänt sig till branschens ledande företrädare, vilka vanligen har givit en glättig och ljus framtidsbild. Och den som lyssnar känner sig trygg och välinformerad. Han har ju lyssnat till de främsta experterna i landet. Experten har vanligen tre goda skäl för att ge en ljus framtidsbild:

a. Han tror antagligen på den själv för den stämmer så väl med hans personliga önskningsar.

b. Skulle han till äventyrs gå med några tvivel så döljer han dem säkert för bankmannen. Skulle han avslöja dem kommer givetvis kreditvärdigheten att urholkas, vilket är mot firmans intressen.

c. Gentemot politikern har han alla skäl att hålla inne med eventuella farhågor. Många av företagets villkor, det kan gälla stadsplan, vägar eller bostäder för de anställda, dikteras i stor utsträckning av politikerna. Det skulle skada företagets intressen att tveka om den ljusa framtiden.

Alla dessa mekanismer och några till har varit lätt iakttagbara i samband med varvskrisen, men även stålindustrins nedgång liksom textilindustrins ger flera exempel på samma sak.

Psykologiskt kallas fenomenet förträngning, och vårt samhälle vimlar av exempel på detta. Journalisten och författaren Karl Erik Lagerlöf har i en stor artikel i Dagens Nyheter den 21 januari exemplifierat hur förträngningsmekanismerna fungerar när det gäller miljöfrågorna:

Enskilda politiker, gamla kloka professorer, riksdagsmajoriteten, industriledare, finansministern – alla deltar de i det stora förträngningsspelet som pågår mitt ibland oss. Vi inbillar oss att vi lever i den bästa av världar – trots att vi är välinformerade om att grundvattnet förgiftas, skogen försuras, haven dör och att luften vi andas fylls av föroreningar.

Jag har skrivit denna ganska fylliga inledning inte för att jag vill påstå att det är sannolikt att bilindustrin går mot en kris, men för att vi skall ha ett öppet sinne och inte väja för att tänka på att en kris kan vara en alternativ framtid.

2. Bilindustrins betydelse

I hela den västliga industrivärlden är bilindustrin den utan konkurrens största industrigrenen, den största förbrukaren av stål och en av de allra största förbrukarna av oljeprodukter, kanske den största. Dessvärre är bilismen samtidigt en av de allra värsta miljöförstörarna – kanske den värsta.

I Sverige arbetar över 100 000 människor inom bilindustrin och över 300 000 arbetar med service inom bilismen. Det betyder att minst var tionde anställd i landet är för sin utkomst beroende av bilindustrin och bilismen. Jag har ju i ovanstående siffror inte räknat in alla underleverantörer till bilindustrin.

Varvs- och rederinäringens kris var mycket allvarlig, men en kris inom bilindustrin skulle bli värre, det inses lätt. Därför finns det goda skäl att göra en seriös utredning kring frågan: Hur ser bilindustrins framtid ut, vilka löften och vilka hot ser vi framför oss? Att ställa de frågorna är ansvarsfullt med

hänsyn till bilindustrins roll i vårt näringsliv. Denna motion är ingen utredning, men den vill peka på några frågetecken inför framtiden som även en amatör lätt kan se. Frågetecknen är av två slag, dels konventionella frågor inför en industri som konkurrerar på en stor världsmarknad där man tror sig ha funnit vissa nischer: Hur sårbar är man för konkurrens? Vidare har man andra beroenden av världsmarknaden såsom eventuella lågkonjunkturer, konkurrens från expanderande industriländer – de s.k. NIC-länderna. Det andra frågetecknet gäller mera långsiktiga perspektiv: bilismens inverkan på miljön. Tillgången på bränslen.

Mot. 1988/89
N346

3. Det konventionella perspektivet

Även om personbilstillverkningen är den mest omtalade är det på lastbilsområdet som Sverige har en stark ställning på världsmarknaden. Här talar både teknik och volym till Sveriges fördel. De faror som här förefaller störst ligger på miljöområdet. Jag återkommer till detta.

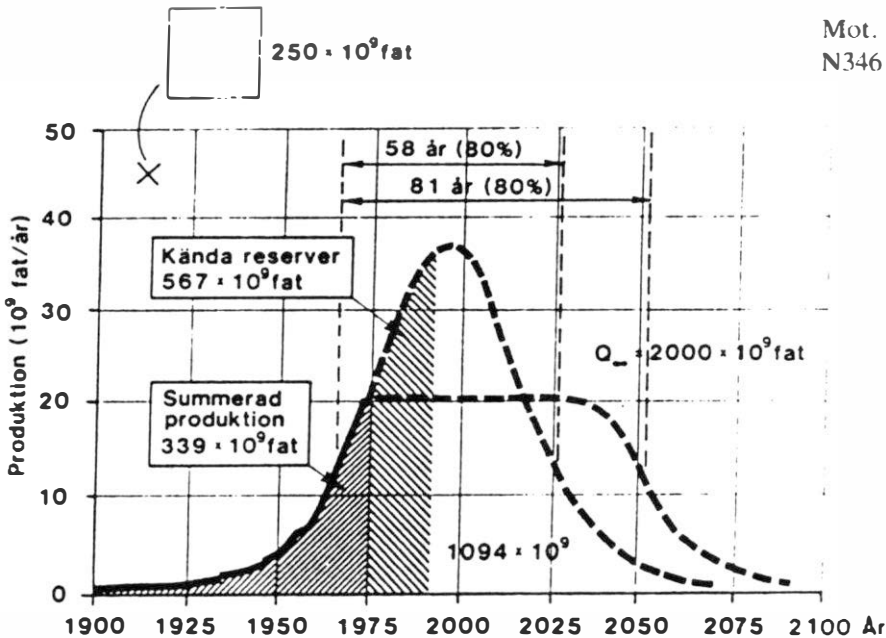
När det gäller personbilarna förefaller riskerna större. Saabs och Volvos strategi hittills har varit att växa sakta mot ett mera sofistikerat och exklusivt program. Alla vet att man föregående år började känna hotet från den japanska bilindustrin allt starkare när den med sina större modeller vuxit ikapp våra svenska bilar. Parallellen med skeppsbygget ligger nära till hands. Vid en eventuell lågkonjunktur är risken stor att den japanska bilindustrin har betydligt större motståndskraft än den svenska. Att Sverige skulle kunna återgå till småbilssegmentet är det ingen som tror på, allra minst i ett läge med minskande efterfrågan. Den linje som de svenska personbilstillverkarna valt är en satsning på bekvämlighet och säkerhet. Kreativiteten har till mycket stor del varit koncentrerad till säkerhetsdetaljer som låsningsfria bromsar, högspanningständsystem, krocksäkerhet etc. Dessvärre visar det sig att bilförarna tar ut den ökade säkerheten och den ökade motorstyrkan i ökad hastighet, vilket varje förare som håller sig till tillåtna 110 km/tim. på motorvägen har rika tillfällen att iaktta.

Det finns alltså vissa skäl att vara orolig för svensk bilindustris framtid. Till ovannämnda frågetecken kommer ytterligare några: kommer kronans konkurrenskraft att urholkas så att Sverige tappar marknadsandelar? Rapporterna från USA pekar i den riktningen. Och kan svensk produktivitet tävla med konkurrentländernas?

4. Miljöperspektivet

Det finns tre starka skäl att inskränka bilismen i världen: bilismens negativa miljöeffekter, bilismen som folksjukdom (ingen enskild verksamhet dödar eller skadar fler människor än bilismen) och de begränsade tillgångarna på olja.

Om vi börjar med världens oljetillgångar, så framgår läget ganska klart av nedanstående figur hämtad ur den kommissionsrapport som utarbetades på presidentens uppdrag i USA år 1980 (The global 2000, New York 1981).



Möjlig produktionskurva för världens totalt utvinnbara oljereserver.
(Enligt King Hubbard i skriften: *Project Interdependence: U.S. and World Energy Outlook Through 1990*. Washington 1977.)

Det framgår av kurvan att med nuvarande trend kan vi vänta oss drastiska prisökningar på olja omkring år 2000 och en tvångsvis minskning av oljeförbrukningen. Detta är ett gott skäl för att i varje fall söka stoppa ökningen av oljeanvändningen redan nu. Sverige borde dels föregå med gott exempel, dels söka påverka världssopinionen i riktning mot först en nolltillväxt och senare en reduktion av oljeanvändningen.

Detta blir desto viktigare om man beaktar oljeanvändningens miljöeffekter och låga energieffektivitet när det gäller bilar. Den nyttiga energin från bilmotorn pendlar mellan 10 och 20 procent och går naturligtvis ned till noll i storstädernas bilköer. Även om man medelst katalysatorer kan nedbringa utsläppen av koloxid, kväveoxider och kolväten, så är utsläppen av koldioxid omöjliga att påverka. Och än så länge är möjligheterna att drastiskt förbättra dieselmotorerna i utsläppshänseende tämligen begränsade. Sammantagna pekar dessa fakta på att en begränsning av bilismen är ett måste.

Slutligen – bilismen som folksjukdom – ca 700 människor per år dödas i vägtrafiken. Om man jämför med järnvägen finner man att i snitt under en tioårsperiod har årligen 100 gånger så många människor dödats av bilismen som av järnvägsolyckor. Nu är ju järnvägens trafikarbete betydligt lägre än bilismens, men även om man skattar att bilismen svarar för ett fem gånger större trafikarbete än järnvägen blir de relativa dödstalen 20:1. Ändå är situationen i Sverige relativt gynnsam mot i andra länder. Utöver de trafikdödade finns en långt större skara människor som tillfogats livslånga skador och lidanden genom bilismen.

Kunskapen om ovanstående, för bilismen negativa faktorer ökar både i vårt land och världen och det ligger i hög grad i mänsklighetens intresse att dessa fakta blir kända och leder till åtgärder. Åtgärden: bättre, säkrare och miljövänligare bilar, kraftigt sänkta hastigheter, räcker ej. Det krävs en kraftig reduktion av den totala bilismen på sikt. Växthuseffekten är ett tillräckligt skäl för detta.

Men om mänskligheten – inklusive vårt eget land – tar konsekvenserna av miljöhoten, kommer det att betyda en minskande bilindustri. Detta bör vägas in i framtidsanalysen.

5. Utredningskrav

Av ovanstående argumentering och med hänsyn till bilindustrins oerhörda betydelse i svenskt näringsliv är behovet av en grundlig och allsidig utredning av bilismens och bilindustrins framtid i Sverige mot bakgrund av den globala miljö- och konkurrenssituationen och med hänsyn till eventuella kommande lågkonjunkturskriser mycket starkt. En sådan utredning bör företas av personer som intressemässigt står helt fria i förhållande till bilismen och trafiknäringen. Den kan lämpligen utgöras av några väl kvalificerade kritiska forskare, tekniker och ekonomer med goda allmänkunskaper om näringsliv och miljöfrågor. Företrädare för politiska partier och miljörörelse bör också finnas med i utredningen.

Hemställan

Med stöd av vad ovan anförts hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bilindustrins framtid,
2. att riksdagen begär att regeringen snarast tillsätter en allsidig utredning för att belysa bilindustrins problem och framtidsutsikter med beaktande av vad i motionen anförts.

Stockholm den 25 januari 1989

Lars Norberg (mp)