

Nr 181.

Av herr **Tengström**, angående reglering av handeln med begagnade motorfordon.

Få handelsgrenar ha på så kort tid lyckats bli en så viktig nationalekonomisk faktor som handeln med motorfordon. En mängd yrken stödja sin existens på det direkta och indirekta samarbetet med denna. Det synes därför, som om det allmänna endast med försiktighet borde ingripa i denna affärsverksamhet.

I varje handelsbransch förekomma emellertid svårigheter, som måste övervinnas med samhällets hjälp, så framt icke yrkesmännen själva förmå bemästra dem. Det kan säkerligen icke undgå någon, att handeln med begagnade motorfordon erbjuder vissa svåra problem, som böra lösas till förmån för en sund utveckling av förhållandena. Både producenter, säljare och köpare skulle ha gagn härav.

Det svåraste av dessa problem är säkerligen spørsmålet, hur en objektiv värdering av äldre eller begagnade vagnar skall kunna ske. Som det nu är, kan en firma erbjuda kunden ett pris, som kanske med över tusentalet kronor överstiger, vad en annan firma anser sig kunna betala. Kunden tror sig ofta på detta sätt hos den förra firman få större valuta för sin gamla vagn än hos den senare. I realiteten förhåller det sig väl så, att priset på den nya vagn han köper är för högt tilltaget med hänsyn till just bytesvärdet. Så länge detaljhandeln rör sig med fantasipriser på de begagnade vagnarna, är det omöjligt att åstadkomma rättelse i förhållandena.

Ledande affärsmän beräkna, att mot 500 försålda nya vagnar svara ungefär 700, tagna i utbyte. En del av dessa måste nedskrotas, andra bli länge stående och få slutligen försäljas till vrakpriser. Dessa för högt värderade bytesobjekt fastlåsa kapital, som skulle ha kunnat nyttiggjorts på bättre sätt.

I Tyskland tillämpas f. n. en förordning för automobilhandeln (Marktordnung für die deutsche Automobilwirtschaft). Enligt denna indelas de begagnade motorfordonen i två klasser: första- och andrahandsvagnar. De förra utgöras av fordon, tillhörande producent-, import- och handelsfirmor (s. k. I- och H-firmor). Det föreskrives i förordningen, hur lång tid de måste ha varit i bruk och hur många kilometer de minst måste ha tillryggalagt för att få hänföras till denna grupp. De senare äro sådana, som ägas av andra förbrukare. De ojämförligt flesta vagnarna höra hit. Förordningen stadgar vidare, hur man skall förfara vid avyttring av begagnade motorfordon. Sådana fordon skola prissättas vid en värderingscentral, varefter ägaren med värderingsintyget i sin hand kan uppsöka den bilhandlare, som passar honom, och på priset för en ny vagn få det

avdrag, vartill intyget berättigar honom. Dylika intyg gälla för en tid av två veckor.

Det undandraget sig mitt bedömande, huruvida de tyska bestämmelserna äro lämpliga för svenska förhållanden. Jag har emellertid endast velat fästa uppmärksamheten på att man i ett annat mycket merkantilt inriktat land ansett sig böra tillgripa sådana åtgärder för att sanera automobilhandeln.

I intervjuer ha under senare tid en rad kända bilhandlare uttryckt sin övertygelse, att liknande åtgärder skulle hälsas välkomna av producenter och säljare här i landet. För köparna av begagnade vagnar vore det en lättnad att kunna lita på den sakkunskap, som skickliga värderingsmän måste anses besitta. Både när det gäller utbyte av egen äldre vagn mot ny eller inköp av begagnat motorfordon skulle värderingsintyget komma att spela en betryggande och avgörande roll.

Vid en utredning av frågan synes man böra utgå från det kravet, att det allmänna i möjligaste mån och helst fullständigt befrias från kostnader både för upprättande av här skisserade värderingscentraler och för anställande av kunniga, helst auktoriserade värderingsmän.

På vilka vägar man lättast kan uppnå det av mig antydda målet, därom torde en ingående undersökning lämna klart besked.

Med stöd av det ovan anförda får jag hemställa,

att Riksdagen ville besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om utredning, huruvida och i vilken mån en reglering av handeln med begagnade motorfordon kunde komma till stånd, och därefter för riksdagen framlägga de förslag, vartill en dylik utredning kunde giva anledning.

Stockholm den 21 januari 1939.

C. G. Tengström.
