

Nr 695

Av herr Nilsson, Ferdinand, m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 138, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 4 §§ förordningen den 11 december 1959 (nr 575) med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar, m. m.

(Lika lydande med motion nr 838 i Andra kammaren)

I prop. nr 138 behandlas frågor rörande betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av personbilar, lastbilar och bussar. Vad som beröres är sålunda ett betydande avsnitt av den omfattande handeln med motorfordon, för produktionen viktiga maskiner o. s. v. varvid ofta nog tillämpats metoder som tilldragit sig berättigad uppmärksamhet. Att mycket isolera olika delar av denna avbetalningshandel torde i praktiken icke vara möjligt.

Landsbygdens och jordbruksnäringens folk har ett påtagligt behov av motorfordon och maskiner dels med hänsyn till de stora avstånden som särskilt påverkar glesbygdernas förhållanden, dels även direkt för arbetet på jorden och i skogen. Den försämrade lönsamheten på grund av växande kostnader och besvärliga verkningar av konjunkturer och skördeförhållanden har i stora delar av vårt land orsakat en bekymmersam situation. Bristen på likvida medel har blivit alltmer påtaglig för många, och lånemöjligheter har icke förelegat i ens tillnärmelsevis erforderlig omfattning. Här har den av statsmakterna bedrivna restriktiva penningpolitiken med knapphet på lånemöjligheter och därmed sammanhängande uppdrivna låneräntor särskilt på växlar och kortfristiga amorteringslån hårt gripit in. I flera statliga utredningar eller undersökningar — senast i utredningen ang. småföretagens kreditbehov (SOU 1961:64) — har erinrats om hur denna olyckliga penningpolitik särskilt medfört att de inflationsdrivande stora exportföretagen övervältrat trycket av de penningpolitiska åtgärderna på den mindre företagsamhet som arbetar för hemmamarknaden. Svårigheterna har inte minst varit kännbara för jordbruket, som har sin prisnivå statligt prisreglerad och av högkonjunkturen för vissa näringar mest haft kännning av kostnadsökningar.

Finansministern förklarade i svar på en interpellation i första kammaren hösten 1959, som berörde just avbetalningshandeln med motorfordon och maskiner samt särskilt påtalade systemet med den »raka» räntan vid sådana avbetalningsköp, att han inte ansåg det vara någon statlig uppgift

att ingripa däremot och dirigera eller söka påverka innehållet i sådana avtal mellan parter. Sådana åtgärder kan, sade han, heller aldrig helt hindra människor att göra dåliga avtal.

Härtill kan anmärkas att i den mån statliga åtgärder i penningpolitikens form strypt till möjligheterna och försvårat att få lån i annan form förefaller det inte ligga helt utanför statens ansvar att se till att de avbetalningsaffärer som detta läge driver folk till icke får utveckla sig till vad det nu blivit. Det berörda statsrådsuttalandet gjordes i samband med behandling av en proposition som berörde ungefär samma frågor som den här föreliggande. Den avsåg också föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässigt försäljning på avbetalning av bilar, vissa lastbilar och bussar. Det är att observera att avsikten även då var icke att hjälpa köparna utan att ställa villkor ang. stor kontantbetalning, fixerad kortare amorteringstid o. s. v.

Det är i statsmakternas behandling av motorismen ett drag av oförståen- de, man frestas säga fiendlighet, som är beklagligt. Det tar sig uttryck i en beskattning som mera tenderar att syfta till överbalansering av budgeten än till den uppgivna avsikten att skaffa medel till vägändamål. Därpå tyder förslagen om stora fonderingar för många hundratal miljoner kronor långt över samhällets resurser för vägväsendets utbyggande. Därpå tyder även detta, att omsorgen om statlig kontroll av avbetalningshandel med motorfordon inriktas på att försvåra för människor att skaffa sig fordonen, medan man tycks ointresserad för att sanera de avarter som kommit till synes just vid sådana affärer. Samma metod som synes ha nyttjats för att åstadkomma gällande restriktiva bestämmelser och som resulterat i förordning den 11 december 1959 (nr 575) liksom i sedan 1 april 1960 gällande reglering av betalningsvillkoren borde också komma till användning för att genom avtal med organisationen — tidigare Sveriges automobilhandlareförbund, numera Motorbranschens riksförbund — åstadkomma att skäligare villkor beredes köparna. Av meddelanden i pressen har framgått att man på detta håll ingalunda ställer sig helt avvisande till att här föreligger ett saneringsbehov. Exempel på den raka räntans verkningar med över 40 procent för femte kvartalet i ett avbetalningskontrakt anfördes 1959 i den berörda interpellationen. När emellertid från organisationens sida i offentligt uttalande (Sv. Dagbl. mars 1962) som exempel på hur det bör eftersträvas att vara nämnes 6 procent »rak» ränta under en avbetalningsperiod jämte 3 procent avbetalningstillägg tyder detta på att åtskilligt återstår att göra innan här blir ordning. De 6 procenten är dock en avsevärd kvarstående räntebelastning sedan det belopp varpå de räknats nedgått till fjärdedelen eller femtedelen.

Under hänvisning till vad som anförts hemställas,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att avtal med motorbranschens organisationer ang. villkor för avbetalning måtte omfatta ej blott bestämmelser som avser restriktioner i form av krav på hög kontantbetalning

och viss maximerad amorteringstid utan även en sanering av ränte- och avgiftskostnader som belastar köparen, samt att i samband härmed överväges att avskaffa systemet med »rak» ränta.

Stockholm 10 april 1962

Ferdinand Nilsson

Bertil Jonasson

Nils-Eric Gustafsson

i Kungsängen

Gärda Svenson

Axel E. Andersson

Ivan Svanström