

Nr 660

Av herr Hedlund m. fl., *angående kapitalförsörjningen för företag inom lastbilstrafikbranschen.*

(Lika lydande med motion nr 538 i Första kammaren)

I motioner till fjolårets riksdag (I: 309 och II: 365) påtalades de särskilda kreditproblem som förefinnes för de enskilda företagen inom lastbilsbranschen. Tyvärr ledde inte motionerna till något riksdagens beslut trots att frågans stora aktualitet understrukits bl. a. av representanter för lastbilstrafikbranschen. Under den tid som förflutit sedan förenämnda motioner väcktes i riksdagen har riksdagen beslutat om ändrade riktlinjer för sin trafikpolitik, vilket successivt kan väntas leda till ändrade betingelser för företagen inom branschen.

Sammanfattningsvis torde beträffande framtidsutsikterna kunna sägas, att en liberalisering av trafikpolitiken medför en viss strukturomvandling och att kapitalanspråken för en fortsatt rationalisering snarast kommer att öka. Även om de åtgärder för en lösning av dessa problem som kommit till stånd inom branschen är av största betydelse får det anses sannolikt att dessa åtgärder bör kompletteras och understödjas från samhällets sida.

Tidigare har det statliga kreditstödet till mindre och medelstora företag kunnat komma i fråga för företag med produktion av varor, d. v. s. hantverks- och industriföretag. Ett rationellt näringsliv kräver emellertid en viss arbetsfördelning och specialisering. Därvid spelar de företag som inte är varuproducerande utan utför tjänster inom näringslivet en betydelsefull roll. I fråga om statligt kreditstöd bör man därför inte dra någon principiell gräns mellan å ena sidan varuproducerande företag och å andra sidan företag som utför tjänster, t. ex. åt varuproducerande företag. Båda företagstyperna är nödvändiga i ett rationellt arbetande näringsliv. Det torde också ha varit i insikt härom som 1960 års riksdag gick utöver den tidigare tillämpade principen och medgav att kreditstödet skulle kunna komma även företag i anläggningsbranschen till del. Beslutet gällde både lån ur hantverks- och industrilånefonden och lån med statlig kreditgaranti.

Den principiella innebörden i detta beslut av 1960 års riksdag är emellertid tillämplig även på andra företag än dem inom anläggningsbranschen. Vi åsyftar i detta sammanhang företagen inom lastbilstrafikbranschen. Vi är medvetna om att de lokaliseringspolitiska skäl som utgör ett av motiven för det statliga kreditstödet knappast kan åberopas — liksom de inte heller kan åberopas beträffande anläggningsbranschen. Lokaliseringen av företagen inom dessa branscher är nämligen betingad av den lokalisering som

redan skett eller pågår. Andra skäl, som gäller för det statliga kreditstödet, är emellertid i hög grad tillämpliga på företagen inom lastbilstrafikbranschen, nämligen kraftigt ökade krav på kapitalinsatser samt därav följande risker för koncentrationstendenser och beroendeförhållanden som bör motverkas.

Lastbilsföretagen drivs huvudsakligen som småföretag. Enligt en undersökning år 1960 är inte mindre än ca 12 000 av de ca 13 000 företagen av storleken 1—3 lastbilar. Närmare 9 000 omfattade endast en bil. Övriga företag är av varierande storlek upp till 100-talet bilar per företag. Det argument som ibland förekommer att de många småföretagen innebär en orationell ordning lär dock knappast kunna åberopas. De mindre företagen är nämligen regelmässigt anslutna till lastbilscentraler, som är ekonomiska föreningar. Dessa sköter den administrativa sidan av verksamheten, såsom fakturering, bokföring och förmedling av transportuppdragen. I huvudsak är det endast de större företagen, med i allmänhet fem eller flera bilar och med möjligheter till rationell administration i egen regi, som ej är anslutna till centralerna.

Beträffande kapitalbehov och kapitalkostnader bör följande nämnas. En lastbil av den vanligast förekommande typen betingar ett pris av 50 000—60 000 kr., en något större men ändå vanlig typ ett pris av ca 75 000 kr. För en stor bil för fjärrtransporter med släpvagn är 100 000—120 000 kr. ett vanligt pris. I vissa fall tillkommer kostnad för speciell utrustning, kranar o. d. En lastbils livslängd kan genomsnittligt beräknas till fem år, och amorteringstiden är vanligen högst tre år. Branschens sammanlagda kapitalbehov torde utgöra ca 200 milj. kr. per år. Vid bedömningen av dessa förhållanden måste beaktas att lastbilsföretagen i allmänhet inte är kapitalstarka. Såsom framgått av det ovan anförda är företagets ägare i flertalet fall den enda eller huvudsakliga arbetskraften. I andra fall är han såväl företagare och arbetsledare som arbetare. Härav kan man dra slutsatsen att företagarna inom branschen inte är kapitalstarka personer utan sådana som för sin inkomst i allt väsentligt är hänvisade till sin egen arbetsinsats. Det är mot denna bakgrund som de ogynnsamma kredit- och kapitalvillkoren inom branschen skall ses. Växelkrediter är den vanligaste kreditformen, och enligt en utredning utförd inom motorbranschen tillämpas en ränta på ca tio (10) procent. Det torde inte finnas någon bransch med oförmånligare kapitalvillkor.

Dessa oförmånliga villkor medför givetvis ett sämre utgångsläge för företagen inom branschen. Det får därför ifrågasättas om förutsättningar finns för den konkurrens på lika villkor mellan olika branscher och företagstyper som är nödvändig om den inledningsvis nämnda specialiseringen och arbetsfördelningen skall komma till stånd från ekonomiskt riktiga utgångspunkter. Företagen inom lastbilsbranschen har obestridligen ett handikapp både gentemot andra företag på transportområdet och gentemot sådana företag som kan ha behov av deras tjänster. De sistnämnda måste givetvis ta

det alternativ — anlåtande av lastbilsföretag eller transport i egen regi — som bedöms mest fördelaktigt från ekonomisk synpunkt.

Det måste sålunda anses vara ett allmänt intresse att företagen inom lastbilsbranschen beredes bättre kapital- och kreditmöjligheter. De möjligheter som därvid främst står till buds torde vara desamma som redan tillämpas beträffande andra företagsgrupper, således det statliga kreditstödet. Från principiell utgångspunkt finns det ingen anledning att göra någon åtskillnad på lastbilsbranschens företag och företag som nu har rätt till kreditstödet. Både lån ur hantverks- och industrilånefonden och lån med statlig kreditgaranti bör således komma i fråga. Med nuvarande gränsdragning mellan dessa båda låneformer torde dock den sistnämnda formen bli relativt sällsynt. Företagarföreningarnas låneverksamhet är emellertid under utredning. Skulle kreditgarantien visa sig vara den lämpligaste formen för lastbilstrafikföretagen bör en erforderlig anpassning ske. Den lösning som i praktiskt avseende ligger närmast till hands synes vara att lastbilsföretagen blir berättigade till lån resp. garanti genom företagarföreningarna på vanligt sätt. Huruvida de ekonomiska föreningar som lastbilscentralerna utgör skall spela någon speciell roll i sammanhanget kan inte bedömas på nuvarande stadium. Det är dock väsentligt att man genom en sådan anknytning, t. ex. genom företrädare för branschen i företagarföreningarnas styrelser eller genom yttrande från branschorganisationen i de olika ärendena, kan inhämta synpunkter från den berörda branschen.

Det är angeläget att dessa spörsmål snarast bringas till en lösning. Vi föreslår att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om skyndsam utredning. Förslagsvis bör denna kunna utföras av utredningen rörande företagarföreningarnas verksamhet m. m. Utredningen torde därvid bära kompletteras med företrädare från lastbilstrafikföretagens organisation.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsam utredning i syfte att skapa bättre kreditmöjligheter och kapitalförsörjning för de enskilda företagen inom lastbilstrafikbranschen, varvid lån genom företagarföreningarna ur hantverks- och industrilånefonden eller med statlig kreditgaranti särskilt bör prövas i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 26 januari 1964

Gunnar Hedlund

Lars Eliasson

S. G. W. Wahlund

i Sundborn

Sven Vigelsbo

Per Svensson

Gustaf Svensson

i Stenkyrka

i Vä

Harald Larsson

Gunnar Larsson

i Hedenäset

i Luttra

