

**Nr 555**

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

(Lika lydande med motion nr 463 i Första kammaren)

Enligt en undersökning publicerad år 1960 är ca 12 000 av de ca 13 000 företagen inom lastbilstrafikbranschen små företag med 1—3 lastbilar. Närmare 9 000 omfattade endast 1 bil. Det organisatoriska handikapp som skulle kunna ligga i fördelningen på så många små enheter kompenseras av dessa enheters sammanslutning till lastbilscentraler, som vanligen arbetar som ekonomiska föreningar. Lastbilscentralerna sköter den administrativa sidan av verksamheten, dvs. fakturering, bokföring och förmedling av transportuppdrag. I allmänhet torde det endast vara de större företagen med 5 eller flera bilar och med möjligheter till administration i egen regi, som icke är anslutna till centralerna.

Det kan alltså med fog hävdas att de många små företagen inom lastbilstrafikbranschen organisatoriskt väl hävdar sig gentemot större enheter inom branschen. Problemen torde närmast vara att söka på ett annat plan och i de flesta fall gälla verksamhetens finansiering. Det ligger i sakens natur att den nu aktuella liberaliseringen av trafikpolitiken medför en viss strukturuomvandling och att kapitalanspråken därvid också ökar.

Det har tidigare från representanter för näringen och i motioner till riksdagen, bl. a. motionerna I: 538 och II: 660 till 1964 års riksdag, påtalats att man icke i fråga om statliga kreditstöd bör dra någon principell 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 kreditstöd skulle kunna lämnas även till företag i anläggningsbranschen. Detta beslut avsåg både lån ur hantverks- och industrilånefonden och lån med statlig kreditgaranti.

Från många synpunkter kan det förefalla rimligt att denna syn skulle tillämpas även på företag i lastbilstrafikbranschen. Branschens sammanlagda kapitalbehov har uppskattats till minst 200 milj. kronor per år. Eftersom företagen inom branschen till stor del också själva representerar arbetskraften, torde den slutsatsen kunna dragas att förmågan till självfinansiering är relativt låg. Företagen är nämligen i mycket stor ut-

sträckning hänvisade till sin egen arbetsinsats. Det står också klart att denna kreditknapphet inom näringen förorsakat att en del mindre ändamålsenliga kreditformer kommit att utnyttjas, vilket torde ha bidragit till att utvecklingen av näringen i icke oväsentlig mån hämmats. Det är angeläget att frågan om lastbilstrafikbranschens kreditförsörjning snarast bringas till en lösning. Eftersom frågan icke torde tangeras i någon nu arbetande utredning bör den bli föremål för en särskild utredning, varvid givetvis lastbilstrafikföretagens organisation bör vara representerad.

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 i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 27 januari 1965

**Gunnar Hedlund**

**Nils G. Hansson**  
i Skegrie

**S. G. W. Wahlund**

**Gustaf Svensson**  
i Vä

**John Eriksson**  
i Bäckmora

**Sven Vigelsbo**

**Harald Larsson**  
i Hedenäset

