

Nr 155

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar; given Stockholms slott den 17 april 1959.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogat förslag till förordning med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar.

GUSTAF ADOLF

G. E. Sträng

Propositionens huvudsakliga innehåll

I början av 1950-talet träffades mellan staten och organisationerna inom bilbranschen en överenskommelse om regler för avbetalningshandeln med bilar. Reglerna innebar i huvudsak, att vid försäljning av bilar viss del av köpesumman skulle betalas kontant och återstoden inom närmare angiven tid, allt i syfte att begränsa kreditköpen på detta område. Överenskommelser i saken har därefter gällt till den 1 juli 1958. Skälet till att denna reglering upphörde var, att åtskilliga bilhandlare ställde sig utanför och därigenom var oförhindrade att erbjuda bilköpare förmånligare betalningsvillkor än då gällande överenskommelse medgav.

En ny överenskommelse om kreditregler för bilbranschen har den 16 april 1959 preliminärt träffats med Sveriges automobilhandlareförbund. För att garantier skall vinnas för en enhetlig tillämpning av de överenskomna kreditreglerna har det förutsatts, att bestämmelser skall utfärdas, varigenom bilhandlare som står utanför överenskommelsen förpliktas att följa motsvarande regler för kreditgivningen. I propositionen framlägges förslag till bestämmelser av sådan innebörd.

Förslag
till
Förordning
med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig
försäljning av bilar

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Denna förordning äger tillämpning å yrkesmässig försäljning av bilar, dock med undantag för lastbilar och bussar vilkas totalvikt överstiger 1 800 kilogram.

Med försäljning förstås varje överlåtelse, där vederlaget har avtalats skola utgå, helt eller delvis, i penningar. Överlåtelse anses föreligga även i det fall, att säljaren i avtalet gjort sådant förbehåll, som avses i 1 § första stycket lagen om avbetalningsköp, eller betecknat avtalet på sätt varom i 1 § andra stycket samma lag förmåles.

2 §.

Säljare må ej utlämna försåld bil, med mindre köparen till honom erlagt minst fyrtio procent av vederlaget (*kontantinsats*) samt i övrigt förbundet sig att gälda vederlaget inom femton månader eller, då fråga är om lastbil, buss eller personbil avsedd att nyttjas i yrkesmässig trafik, tjugo- fyra månader (*kredittid*).

Kontantinsatsen må ej inbegripa vad köparen kan hava erhållit såsom försträckning av säljaren eller någon med vilken denne har ekonomisk intressegemenskap.

Har avtalats att köparen äger erlægga del av vederlaget i form av begagnat motorfordon, må värdet av detta inräknas i kontantinsatsen.

Kredittiden räknas från och med kalendermånaden efter den då bilen utlämnades av säljaren.

När särskilda skäl därtill äro, må kommerskollegium medgiva undantag från stadgandena i denna paragraf.

3 §.

Vad i 2 § stadgas skall ej äga tillämpning, om säljaren biträtt en av Kungl. Maj:t godkänd överenskommelse, jämlikt vilken det åligger honom att iakttaga motsvarande regler om kontantinsats och kredittid.

4 §.

Säljare, som utlämnar försåld bil i strid mot föreskrifterna i 2 §, skall böta en tiondedel av bilens värde, dock lägst femhundra kronor och högst tvåtusen kronor.

Denna förordning träder i kraft den — — —.

Vad i förordningen stadgas skall ej gälla sådan försäljning av bilar, varom avtal träffats före ikraftträdandet.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 17 april 1959.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, fråga om *förordning med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar* samt anför därvid följande.

Sedan länge har avbetalningskrediternas samhälleliga betydelse uppmärksamrats, i främsta rummet för deras för- och nackdelar i privatekonomiskt hänseende men också på grund av deras ställning i konjunkturförloppet. Enligt ekonomiska undersökningar som gjorts på området tenderar avbetalningskrediterna för konsumtionsändamål att förstärka de ekonomiska fluktuationerna. I en period med inflationstendenser och förväntningar om stegrade inkomster och priser är en expansion av avbetalningshandeln ett karakteristiskt inslag. Det är mot den bakgrunden naturligt, att man sökt finna medel att påverka omfattningen av dessa krediter. I flera främmande länder har bestämmelser om obligatoriska betalningsvillkor inom avbetalningshandeln använts som ett verksamt led i stabiliseringspolitiken. Även i vårt land har hithörande frågor prövats vid olika tillfällen.

Sålunda må erinras om den utredning som år 1949 tillsattes med uppdrag att utreda förutsättningarna för en provisorisk lagstiftning rörande avbetalnings- och förskottsköp m. m. Denna utredning redovisade i sitt betänkande (SOU 1949: 38) skilda lagstiftningsåtgärder som skulle kunna genomföras och då bl. a. regler om skärpta avbetalningsvillkor, såvitt anginge handpenning och avbetalningstid. Utredningen ville emellertid icke förorda sådana åtgärder utan menade den lämpligaste vägen vara att genom förhandlingar mellan staten och vederbörande branschorganisationer få tillstånd en skärpning av nämnda villkor. Härvid föreslogs att kommerskollegium skulle få i uppdrag att å statens vägnar föra förhandlingarna.

Kungl. Maj:t godkände förslaget och uppdrog genom beslut den 22 september 1950 åt kommerskollegium att på sätt utredningen förordat upptaga förhandlingar om skärpning av villkoren för avbetalningsköp och låneköp samt om inskränkning i kontokrediten, allt i den utsträckning som med

hänsyn till vunnen utredning och det allmänna ekonomiska läget kunde anses påkallat. Uppdraget utmynnade i en den 15 februari 1951 dagtecknad överenskommelse mellan kollegium och Sveriges automobilhandlareförbund, enligt vilken vid försäljning av bilar vissa regler skulle gälla bl. a. angående kontantinsatsens storlek och avbetalningstidens längd. Överenskommelsen biträdades av Sveriges automobilindustriförening och Sveriges automobilimportörförbund.

I september 1955 överlämnade nämnden för planering av ekonomiska stabiliseringsåtgärder till dåvarande chefen för finansdepartementet en promemoria med förslag till viss lagstiftning om obligatoriska betalningsvillkor vid kreditköp. Stabiliseringsnämndens förslag innebar i korthet, att statsmakterna skulle genomföra en fullmaktslag, som berättigade Kungl. Maj:t att beträffande yrkesmässig avbetalningshandel utfärda föreskrifter om obligatorisk kontantinsats och maximerad kredittid. I lagförslaget fanns en bestämmelse av innehåll att för den säljare, som överträdde sålunda utfärdade föreskrifter, hans i avbetalningslagen medgivna rätt att förbehålla sig äganderätt till godset eller att återtaga detta skulle vara utan verkan. Vid utarbetandet av sitt förslag hade nämnden haft dansk och norsk lagstiftning på området såsom förebild. Förslaget remitterades för yttrande till ett antal myndigheter och sammanslutningar, av vilka åtskilliga i sina remissvar intog en avvisande hållning. Framförallt anfördes betänkligheter av principiell natur mot förslaget. Det ansågs sålunda, att ett genomförande av förslaget skulle innebära ett alltför starkt ingrepp i den gällande civilrättsliga regleringen på avbetalningshandelns område. Från en del håll förordades att man skulle söka uppnå det med stabiliseringsnämndens förslag avsedda syftet genom överenskommelser med företagen inom de olika branscherna.

Kungl. Maj:t valde också denna linje och uppdrog genom beslut den 28 oktober 1955 åt dåvarande statssekreteraren i handelsdepartementet att genom förhandling med näringslivets branschorganisationer utröna förutsättningarna för överenskommelser angående en begränsning av avbetalningshandeln. De förhandlingar som i anledning härav upptogs ledde efter hand till överenskommelser mellan Kungl. Maj:t samt vederbörande organisation inom envar av bil-, cykel-, radio-, möbel-, piano- och tvättmaskinsbranschen. Det uppdrogs åt kommerskollegium att följa tillämpningen och verkningarna av de olika överenskommelserna, vilka tillsvidare skulle gälla ett år, samt att till Kungl. Maj:t inkomma med de redogörelser och förslag till vilka uppdraget kunde föranleda.

Den med automobilhandlareförbundet ingångna överenskommelsen, dagtecknad den 20 december 1955, ersatte den tidigare nämnda överenskommelsen av den 15 februari 1951 och biträdades också denna gång av automobilindustriföreningen och automobilimportörförbundet. Enligt den nya överenskommelsen — sedermera jämkad i smärre hänseenden — åtog sig automobilhandlareförbundet att verka för att vid försäljning av bilar vissa grundsatser skulle tillämpas. Sålunda skulle avbetalningsaffärer i princip

undvikas. Reklam för avbetalningsköp fick ej förekomma. Vid köp på avbetalning av lastbilar med en maximilast av högst 3 000 kg eller personbilar, avsedda att användas i yrkesmässig trafik, skulle minst 40 procent av köpesumman erläggas kontant — dvs. innan bilen utlämnades till köparen — samt återstoden vara erlagd inom 24 månader från det köparen mottagit bilen. Beträffande andra nya personbilar föreskrevs i överenskommelsen att kontantinsatsen skulle vara minst 50 procent av köpesumman och avbetalningstiden längst 12 månader. I fråga om vanliga begagnade personbilar gällde, att kontantinsatsen skulle uppgå till minst 40 procent av köpesumman och avbetalningstiden sträcka sig över längst 15 månader. Vidare stadgades i överenskommelsen att syftet med denna ej fick motverkas genom övergång till andra kreditformer. Härutöver åtog sig automobilhandlareförbundet att — om så erfordrades i samverkan med industriföreningen och importörförbundet — från bilhandlarna införskaffa förbindelser att tillämpa nyss angivna grundsatser vid försäljning av bilar ävensom att underkasta sig viss kontroll och, om reglerna rörande kontantinsatsens storlek eller avbetalningstidens längd överträdde, utgiva skadestånd till automobilhandlareförbundet med 2 000 kronor för varje fordon som sålts i strid mot dessa regler. Influtna skadeståndsbelopp skulle, i den mån de icke användes till de med kontrollen förenade kostnaderna, överlämnas till Svenska vanförevårdens centralkommitté. Bilhandlare, som icke var medlem av automobilhandlareförbundet, skulle få inlämna förbindelsen till bilfabrikant eller bilimportör för vilken han var återförsäljare. Uppkommande tvister mellan förbundet och av överenskommelsen bunden bilhandlare skulle, om part så önskade, hänskjutas till skiljenämnd. Beträffande kontrollen förband sig automobilhandlareförbundet att i samverkan med industriföreningen och importörförbundet vidtaga åtgärder för att genom auktoriserad revisor eller annan kompetent person övervaka att de i överenskommelsen intagna grundsatserna tillämpades. Kostnaderna för kontrollen skulle bestridas av influtna skadestånd eller, om sådana medel saknades, av automobilhandlareförbundet.

Övriga överenskommelser var utformade i stort sett efter samma grundsatser som dem för vilka nyss redogjorts, dock att de saknade bestämmelser om sanktioner mot den säljare som underlät att rätta sig efter avbetalningsreglerna.

Överenskommelserna biträdde emellertid icke av de inom de olika branscherna verksamma företagen i den utsträckning som uppenbarligen förutsatts av organisationerna. Då kommerskollegium hösten 1956 på uppdrag av Kungl. Maj:t inledde förhandlingar om en förlängning av överenskommelserna, visade sig denna omständighet ha stor betydelse. Visserligen förklarade sig bilbranschen och tvättmaskinsbranschen villiga att förlänga sina överenskommelser, men beträffande övriga branscher kunde enighet icke nås. Vederbörande organisation avböjde att gå med på förlängning under hänvisning till att utanför överenskommelserna stående företag underlåtit att tillämpa avbetalningsreglerna, med påföljd att de av överenskom-

melserna bundna företagen blivit lidande i den rådande hårda konkurrensen. Kollegiets anmälan i saken föranledde icke någon Kungl. Maj:ts åtgärd, och avbetalningshandeln blev sålunda helt oreglerad inom alla branscher utom bil- och tvättmaskinsbranscherna. Redan här kan emellertid nämnas att överenskommelsen med sistnämnda bransch upphörde med utgången av år 1957 och överenskommelsen med bilbranschen ett halvår senare.

Sedan det under sommaren 1957 framkommit att icke heller automobilhandlareförbundet ville på längre sikt stå fast vid sin överenskommelse med staten så länge den icke var bindande för det helt övervägande antalet bilhandlare, tillkallade jag i september 1957 med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tre utredningsmän¹ med uppdrag att inkomma med förslag till åtgärder i syfte att vinna garantier för en tillämpning inom bilhandeln i dess helhet av de regler för en begränsning av avbetalningshandeln som avtalats eller kunde komma att avtalas mellan staten och vederbörande branschsammanlutning. I november 1958 överlämnade utredningen — som antog benämningen *1957 års utredning för avbetalningsregler inom bilhandeln* — till mig en promemoria i ämnet.

I promemorian lämnas till en början en del uppgifter angående detaljhandeln med bilar. Sålunda fanns i vårt land omkring 825 företag som bedrev försäljning av nya bilar. Av dem var omkring 625 medlemmar i automobilhandlareförbundet, medan återstoden icke tillhörde någon återförsäljarorganisation. Flertalet sålde också begagnade bilar. Härutöver fanns omkring 400 företag, som ägnade sig uteslutande åt försäljning av dylika bilar. Utredningen omtalar vidare, att samtliga medlemmar i automobilhandlareförbundet hade varit anslutna till avbetalningsöverenskommelsen och att av de omkring 200 utanför förbundet stående företag, som idkade handel med nya bilar, omkring 140 eller alltså ungefär 70 procent biträtt överenskommelsen. Detta innebar att cirka 92 procent av hela antalet försäljare av nya bilar var bundna av avbetalningsreglerna. Beträffande de begagnade bilarna upplyser utredningen, att av de omkring 400 företagare som yrkesmässigt idkade försäljning endast med bilar av sådant slag, drygt 150 anslutit sig till överenskommelsen och att följaktligen här 60 procent ställt sig utanför denna. I fråga om bilhandelns omfattning uppgiver utredningen, att år 1957 antalet inom landet försålda nya personbilar var ungefär 154 000 med ett sammanlagt värde av omkring 1,3 miljarder kronor och att enligt en grov uppskattning samma år minst 200 000 begagnade personbilar till ett värde, liggande mellan 700 och 800 miljoner kronor, bytte ägare. År 1957 försålles vidare enligt utredningen nära 8 000 nya och lika många begagnade lastbilar av den kategori som omfattades av överenskommelsen; sammanlagda värdet var cirka 150 miljoner kronor. Försäljningssumman i fråga om andra lastbilar uppgick till ungefär 250 miljoner kronor. Slutligen nämner utredningen, att av den sammanlagda köpesumman för hela antalet sålda bi-

¹ Kommerserådet A. Lindstedt, ordförande, kanslirådet i kommunikationsdepartementet B. O. Dillén och verkställande direktören i automobilhandlareförbundet B. F. Rosenquist.

lar, eller omkring 2,5 miljarder kronor, uppskattningsvis 35 procent erlades i form av s. k. begagnade inbytesvagnar, 40 procent kontant och 25 procent — eller alltså 600 miljoner kronor — genom avbetalningskrediter; omkring 70 procent av samtliga bilköp var att hänföra till avbetalningsköp.

Vidare har utredningen sökt utröna, i vilken utsträckning överenskommelsen följdes av bilhandlarna. Därvid hänvisas till de erfarenheter automobilhandlareförbundet åren 1956 och 1957 vunnit av den kontroll som förbundet verkställde med hjälp av auktoriserad revisor. Från förbundets sida har sagts att det allmänna intrycket av kontrollverksamheten vore, att de av överenskommelsen bundna bilhandlarna i stort sett lojalt iakttog avbetalningsreglerna och att förbundets medlemmar i detta hänseende var mera noggranna än de övriga. Beträffande de bilhandlare som icke biträdde överenskommelsen framhåller utredningen, att det vore omöjligt att angiva i vad mån de höll sig inom reglerna. Åtskilligt tydde emellertid på att de i vissa fall tillämpade kreditvillkor, som var gynnsammare för köparen än som kunde erbjudas enligt överenskommelsen.

Utredningen erinrar härefter om att den omständigheten, att överenskommelserna icke var bindande för samtliga bilhandlare, utgjorde en så allvarlig belastning att de till överenskommelsen anslutna företagen fann det i längden omöjligt att stå fast vid denna. Detta hade sammanhängt med uppfattningen, att konkurrensen icke kunde ske under samma betingelser; de utomstående var oförhindrade att erbjuda fördelaktigare avbetalningsvillkor. De av överenskommelsen bundna företagarna utsattes ständigt för frestelsen att frångå de avtalade reglerna för att kunna hävda sig på marknaden gentemot de utomstående. Denna frestelse var särskilt stark, när kunden — vilket ej torde ha varit alltför ovanligt — sanningsenligt eller falskeligen uppgav att han kunde få köpa bilen annorstädes mot lägre kontantinsats eller med längre avbetalningstid än överenskommelsen tillät.

Enligt sitt uppdrag har utredningen, som i hithörande frågor haft överläggningar med bilbranschens organisationer samt varit i förbindelse med andra organ inom näringslivet, eftersträvat att utforma ett system som — utan att grunda sig på lagstiftning — lämnade fullständiga garantier för en tillämpning i dess helhet av en avbetalningsöverenskommelse. Efter att ha redogjort för olika vägar, som skulle kunna vara i och för sig framkomliga, fastslår emellertid utredningen på närmare angivna skäl, att den ej lyckats finna ett sådant system. Vidare framhåller utredningen, att de enskilda näringsutövarna i allmänhet motsätter sig en lagstiftning på området och att mot denna bakgrund en av staten tvångsvis genomförd reglering kan vålla svårigheter vid tillämpningen. Vid sina överläggningar med branschorganisationerna har dock utredningen funnit, att dessa för sin del vore beredda att godtaga en ordning, som sannolikt skulle komma att biträdas av övervägande antalet bilhandlare och beträffande vilken det enligt utredningens mening borde övervägas, om den skulle prövas.

Utredningens förslag ansluter sig nära till den ordning som senast gällde för bilbranschens del; endast smärre ändringar förordas, samtliga syftande

till att undanröja sådana förhållanden som bedömts minska de ej organiserade bilhandlarnas benägenhet att biträda en avbetalningsöverenskommelse. Kungl. Maj:t skulle som förut uppdraga åt kommerskollegium att å statens vägnar med automobilhandlareförbundet sluta en dylik överenskommelse, om vars materiella innehåll förhandlingar dessförinnan förts med bilbranschens organisationer. Innan överenskommelsen slutgiltigt träffades, skulle emellertid kollegium tillställa de enskilda bilhandlarna en handling i två exemplar — upptagande texten till den blivande överenskommelsen och en förbindelse av innebörd att vederbörande vore villig att från viss senare dag följa överenskommelsens bestämmelser — med anmaning att underteckna och till kollegium översända det ena exemplaret. Visade det sig då, såsom utredningen finner sannolikt, att anslutningen blivit tillräckligt stor för att kunna godtagas av kollegium och förbundet, skulle överenskommelsen träda i kraft å angiven dag, varom Kungl. Maj:t och bilhandlarna underrättades. I motsatt fall skulle kollegium anmäla för Kungl. Maj:t att förutsättningar saknades för ett ikraftträdande av överenskommelsen. — Utredningen förutsätter, att vederbörande bilhandlare alltjämt skulle vara underkastad kontroll av sin försäljningsverksamhet, dock att kontrollen skulle handhas av kollegium, som för detta ändamål borde kunna anlita auktoriserad revisor. I anslutning härtill föreslår utredningen, att vite även i fortsättningen skall åläggas den som visar sig ha brutit mot de överenskomna avbetalningsreglerna. Fråga om vitesåläggande skulle dock icke längre handläggas av automobilhandlareförbundet utan av något fristående och objektivt organ och då enligt branschens önskningsar av en permanent nämnd på tre personer, utsedd av Kungl. Maj:t. Det borde ankomma på kollegium att avgöra, huruvida ett ärende rörande överträdelse av överenskommelsen skulle hänskjutas till nämnden eller ej. Vidare förordar utredningen inrättandet av en stiftelse, vars uppgift skulle vara att mottaga och förvalta utdömda viten samt att i förekommande fall genom lagsökningsåtgärder söka indriva utestående viten. Därvid understrykes att en statlig myndighet icke lämpligen bör stå som kärke i ett dylikt mål. — Beträffande de med det föreslagna systemet förenade kostnaderna — arvoden till revisor, de tre nämndledamöterna och medlemmarna i stiftelsens styrelse samt utgifter för administrationen i övrigt — menar utredningen, att inflytande vitesbelopp liksom tidigare skulle få användas till bestridande av dessa kostnader, varefter eventuellt överskott skulle tillfalla något välgörande ändamål. Utredningen framhåller emellertid, att förhållandet lätt kan bli det omvända, nämligen att kostnaderna skulle komma att överskjuta influtna viten. I denna fråga uttalar utredningen, att det enligt dess mening låge närmast till hands att branschen ensam svarade för sålunda uppkommande utgifter. Med hänsyn till att branschorganisationerna under åberopande av principiella skäl krävt, att staten skulle dela ansvaret härutinnan, har emellertid utredningen icke velat motsätta sig att staten åtog sig att bestrida hälften av de kostnader som överenskommelsen kunde komma att föranleda och vilka ej kunde betalas med erlagda vitesbelopp.

Departementschefen. Av tillgängliga siffror kan inhämtas, att under åren 1957 och 1958 i vårt land såldes omkring 154 000 resp. 147 000 nya personbilar. Beaktas även handeln med begagnade bilar framkommer att den sammanlagda försäljningssumman för ettvarvt av de båda åren uppgick till ungefär 2,5 miljarder kronor. Denna nivå har nåtts efter en mycket snabb utveckling. Bilköpen utgör med andra ord en stor och expansiv sektor av den totala konsumtionen i landet. En betydande del av de nya bilarna köps från utlandet, och i fråga om bensin och andra förnödenheter för deras drift är vårt land praktiskt taget helt beroende av import. Bilkonsumtionen tar följaktligen i anspråk en ej oväsentlig del av våra löpande valutatillgångar.

Bilköpen sker i betydande utsträckning på avbetalning. Här liksom i utlandet har det befunnits angeläget att finna fasta regler för denna avbetalningshandel och därigenom begränsa kreditgivningen på området. Den reglering av avbetalningshandeln med bilar som funnits i vårt land sedan början av 1950-talet är enligt min mening en från flera synpunkter värdefull stabiliserande faktor och bör därför behållas i någon form.

Beträffande frågan vilken form som lämpligen bör väljas må till en början erinras om att jag vid mitt ställningstagande till stabiliseringsnämndens förslag fann mig böra biträda den från flera håll framförda meningen, att överenskommelser mellan staten och de olika branscherna vore att föredraga framför lagstiftning. Det syntes mig som om en samförståndslösning vore bättre ägnad än ett påbud från statens sida att göra avbetalningsregleringen effektiv. På min hemställan beslöt också Kungl. Maj:t att förhandlingar i saken skulle upptagas med branschorganisationerna. Såsom av det anförda framgick ledde förhandlingarna till en rad överenskommelser, som dock efter hand upphörde. Jag anser alltså, att avtalsformen i princip bör ha företräde, men såsom erfarenheterna från dessa överenskommelser lärt måste garantier föreligga för att en överenskommelse blir bindande för samtliga inom branschen verksamma företagare. Jag fann därför angeläget att låta undersöka om sådana garantier kunde skapas såvitt anginge bilbranschen innan andra åtgärder övervägdes.

Den undersökning som härutinnan verkställdes av utredningen visar dock att fullständiga garantier knappast kan erhållas, om icke lagstiftningsvägen anlitas. Utredningen har visserligen framlagt ett förslag till system, byggt enbart på avtal, men enligt min mening tillgodoses härigenom icke de anspråk som skäligen bör ställas i förevarande avseende. Säkerligen skulle fortfarande åtskilliga bilhandlare komma att ställa sig utanför, med påföljd att överenskommelsen aldrig träder i kraft eller kan upprätthållas endast någon kortare tid, eller också skulle den med överenskommelsen avsedda regleringen komma att mer eller mindre stanna på papperet. Med hänsyn härtill anser jag övervägande skäl tala för att det av utredningen ifrågasatta, tämligen invecklade systemet ej prövas.

Härav följer enligt min mening icke att den tidigare använda ordningen med överenskommelser bör överges. För att garantier skall vinnas för en tillämpning över hela linjen av överenskomna avbetalningsregler har det

emellertid framstått som oundvikligt att komplettera en eventuell överenskommelse med författningsföreskrifter. En sådan anordning skulle i vissa hänseenden ansluta sig till det system, som använts i fråga om prisutjämningsavgifter m. m.

Mot denna bakgrund beslöt Kungl. Maj:t den 20 mars 1959 på min förordning att uppdraga åt kommerskollegium att upptaga förhandlingar i saken med bilbranschens organisationer samt att — under förbehåll för Kungl. Maj:ts godkännande — underteckna den överenskommelse som sålunda kunde träffas. Dessa förhandlingar ledde också till en den 16 april 1959 dagtecknad överenskommelse mellan kommerskollegium och automobilhandlareförbundet, vilken Kungl. Maj:t genom beslut tidigare denna dag för egen del godkänt. Överenskommelsen, vilken såsom *Bilaga* torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende, bygger på den uttryckliga förutsättningen att bilhandlare, som står utanför överenskommelsen, genom författningsföreskrifter skall i fråga om kontantinsats och kredittid samt påföljd för överträdelse av föreskrift härom vara underkastad bestämmelser, som ej är lindrigare än som stadgas i överenskommelsen.

I anslutning till den nya överenskommelsen har inom finansdepartementet utarbetats ett förslag till förordning med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar. Den föreslagna förordningen har i materiellt hänseende samma innehåll som överenskommelsen och berör endast bilhandlare som står utanför densamma. Beträffande de viktigaste föreskrifterna i överenskommelsen och förslaget får jag anföra följande.

En viss svårighet i detta sammanhang har varit att finna en lämplig form för sanktioner mot den som åsidosätter föreskrivna avbetalningsvillkor. Såsom tidigare antytts har jag inte ansett mig kunna förorda stabiliseringsnämndens förslag, enligt vilket påföljden skulle vara att av säljaren gjort förbehåll om äganderätt till det försälda godset skulle förlora sin verkan. Branschens organisationer har också bestämt motsatt sig denna lösning, och den nya överenskommelsen innehåller liksom de tidigare i stället en vitesklausul. I anslutning härtill bör påföljden enligt förordningen vara den sedvanliga, nämligen ett bötesstraff för säljaren. Framhållas kan, att det finns anledning förmoda att det helt övervägande antalet bilhandlare kommer att biträda den nya överenskommelsen och att det därför endast undantagsvis torde bli aktuellt med en tillämpning av författningsföreskrifterna.

Enligt förut gällande överenskommelse var vitesbeloppet bestämt till 2 000 kronor. Från branschens sida har önskemålet nu varit att påföljden skulle utformas på liknande sätt. Därvid har understrukits att påföljden bör vara ekonomiskt kännbar, eftersom man eljest kan befara att vissa bilhandlare vid uppgörandet av sina försäljningskalkyler som normal utgift i rörelsen upptager väntade böter. Såsom de allmänna reglerna om bötesstraff utformats i vår strafflagstiftning kan med hänsyn till kravet på enhetliga bestämmelser i överenskommelsen och förordningen branschens önskemål i detta avseende icke gärna tillgodoses på annat sätt än att förordningen fö-

reskriver s. k. normerade böter. I fråga om böternas storlek synes de i överenskommelsen lämnade föreskrifterna vara väl avvägda, och jag förordar därför att motsvarande bestämmelser upptages i förordningen. Detta innebär att böterna i regel skall komma att motsvara en tiondel av värdet av varje bil som sålts i strid mot föreskrivna regler om kontantinsats eller kredittid. Samtidigt stadgas emellertid att bötesbeloppet icke får understiga 500 kronor och ej överstiga 2 000 kronor.

Den ifrågasatta regleringen gäller yrkesmässig försäljning av bilar och då i princip endast vanliga personbilar. För att försvåra ett kringgående har emellertid överenskommelsen och den föreslagna förordningen gjorts tillämpliga också på droskbilar samt mindre lastbilar såsom skåp- och stationsvagnar.

De regler som förordats i fråga om minsta kontantinsats och längsta kredittid vid bilförsäljningar synes kunna godtagas ur de synpunkter om vilka här är fråga. Kontantinsatsen, vari värdet av s. k. inbytesvagn må inräknas, avses ej få understiga ett belopp motsvarande 40 procent av det avtalade vederlaget för den försålda bilen. Också här har automobilhandlarenförbundet ansett det nödvändigt att införa en regel, ägnad att motverka kringgående. I enlighet härmed föreskrives i överenskommelsen och förslaget till förordning, att kontantinsatsen ej får inbegripa lån, som köparen erhållit av säljaren eller någon med vilken denne har ekonomisk intressegemenskap — t. ex. ett av säljaren ägt finansieringsinstitut. Kredittiden får normalt ej vara längre än 15 månader, dock att tiden i fråga om droskbilar och mindre lastbilar må utsträckas till 24 månader. I detta sammanhang bör framhållas att det med hänsyn till konjunkurläget växlingar kan bli aktuellt att framdeles ändra kontantinsatsens minimibelopp eller kredittidens maximilängd. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att efter förhandlingar med automobilhandlarenförbundet besluta om sådana ändringar.

Slutligen får jag i detta sammanhang uppta en särskild fråga till behandling. Enligt överenskommelsen skall automobilhandlarenförbundet i erforderlig utsträckning genom auktoriserad revisor eller annan kompetent person kontrollera, att de bilhandlare som anslutit sig till överenskommelsen också följer dess föreskrifter. Vidare skall en särskild nämnd handlägga dit hänskjutna frågor om utdömande av vite för överträdelse av föreskrifterna om kontantinsats och kredittid. I anslutning härtill har avtalats att kostnaderna skall gäldas med inflytande viten eller, därest dylika medel saknas, betalas av automobilhandlarenförbundet, dock med rätt för förbundet att av statsmedel utfå en tredjedel av vad förbundet sålunda utgivit. Att döma av erfarenheterna från förut gällande överenskommelse kommer statsverket genom ett sådant åtagande att åsamkas endast obetydliga utgifter; de kan beräknas bli högst 20 000 kronor per år räknat. Dessa eventuellt uppstående utgifter synes lämpligen böra bestridas från den i kommerskollegiets omkostnadsanslag ingående delposten till övriga expenser.

För såväl det allmänna som bilhandelns organisationer synes det vara ett betydelsefullt intresse, att de här förordade kreditreglerna för bilbranschen träder i kraft snarast möjligt. Med hänsyn till tidpunkten för propositionens avlämnande är det emellertid tänkbart, att riksdagen inte medhinner behandlingen av propositionen under vårsessionen. Under sådana förhållanden torde det inte vara något att erinra mot att densamma behandlas senare. Med åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition inhämta riksdagens yttrande över förut nämnda inom finansdepartementet upprättade förslag till *förordning med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar*.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Ake Sanell

Överenskommelse

mellan Kungl. Kommerskollegium, enligt vederbörligt bemyndigande, och Sveriges Automobilhandlareförbund angående vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar.

1 §.

Denna överenskommelse avser yrkesmässig försäljning av bilar, dock med undantag för lastbilar och bussar vilkas totalvikt överstiger 1 800 kilogram.

Med försäljning förstås varje överlåtelse, där vederlaget har avtalats skola utgå, helt eller delvis, i penningar. Överlåtelse anses föreligga även i det fall, att säljaren i avtalet har gjort sådant förbehåll, som avses i 1 § första stycket avbetalningslagen, eller har betecknat avtalet på sätt varom i 1 § andra stycket samma lag förmåles.

2 §.

Automobilhandlareförbundet åtager sig att från de för förbundet kända bilhandlarna infordra förbindelser att vid försäljning av bilar iakttaga de betalningsvillkor som angivas i 3 § ävensom att i övrigt underkasta sig de regler som återfinnas i 4—7 §§.

3 §.

Säljare må ej utlämna försäld bil, med mindre köparen har till honom erlagt minst fyrtio procent av vederlaget (*kontantinsats*) samt i övrigt förbundit sig att gälda vederlaget inom femton månader eller, då fråga är om lastbil, buss eller personbil avsedd att nyttjas i yrkesmässig trafik, tjugo- fyra månader (*kredittid*).

Kontantinsatsen må ej inbegripa vad köparen kan hava erhållit såsom försträckning av säljaren eller någon med vilken denne har ekonomisk intressegemenskap.

Har avtalats att köparen äger erlägga del av vederlaget i form av begagnat motorfordon, må värdet av detta inräknas i kontantinsatsen.

Kredittiden räknas från och med kalendermånaden efter den då bilen utlämnades av säljaren.

4 §.

Säljare, som utlämnar försäld bil i strid mot föreskrifterna i 3 §, skall erlägga vite med belopp, motsvarande en tiondedel av bilens värde, dock lägst femhundra kronor och högst tvåtusen kronor.

5 §.

Automobilhandlareförbundet åtager sig att i erforderlig utsträckning genom auktoriserad revisor eller annan härför skickad person kontrollera, att

de som avgivit sådan förbindelse varom förmåles i 2 § ställa sig föreskrifterna i 3 § till efterrättelse.

6 §.

Framkommer i samband med kontrollen eller eljest att föreskrift i 3 § åsidosatts, skall frågan om erläggande av vite av automobilhandlareförbundet hänskjutas till en särskild nämnd för avgörande.

Nämnden skall bestå av tre personer, varav en — tillika ordförande — utses av Kungl. Maj:t, en av automobilhandlareförbundet och en av Sveriges Automobilindustriförening.

7 §.

De kostnader, som kunna föränledas av kontrollen samt av den i 6 § omnämnda nämndens verksamhet, skola bestridas av inflytande viten eller, därest sådana medel saknas, betalas av automobilhandlareförbundet, dock med rätt för förbundet att av statsmedel utfå en tredjedel av vad förbundet sålunda utgivit.

I den mån influtna viten ej tagits i anspråk för gäldande av kostnaderna, skola de vid avtalstidens slut överlämnas till något välgörande ändamål.

8 §.

Automobilhandlareförbundet skall på begäran till kommerskollegium — för kontroll av att i denna överenskommelse intagna bestämmelser tillämpas — lämna uppgifter om inkomna förbindelser, skedda överträdelser samt vidtagna åtgärder.

9 §.

När särskilda skäl därtill äro, äger kommerskollegium på framställning av automobilhandlareförbundet medgiva undantag från stadgandena i 3 §.

10 §.

Denna överenskommelse gäller från och med den 1 1959 tills vidare med tre månaders ömsesidig uppsägningstid. Härvid förutsättes *dels* att Kungl. Maj:t godkänner överenskommelsen, *dels* att bilhandlare, som icke avgiver i 2 § omnämnd förbindelse, genom i laga ordning utfärdad författning skall i fråga om kontantinsats och kredittid samt påföljd för överträdelse av föreskrift härom vara underkastad bestämmelser som ej äro lindrigare än i denna överenskommelse stadgas, och *dels* att icke i övrigt åtgärder, ägnade att begränsa handeln med bilar, vidtagas från det allmännas sida.

Stockholm den 16 april 1959.

För Kungl. Kommerskollegium:
NILS MALMFORS

För Sveriges Automobilhandlareförbund:
SVEN-OLOV TRÄFF

Anders Lindstedt

B. Rosenquist