

Nr 43

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar.

I en den 17 april 1959 dagtecknad proposition, nr 155, som hänvisats till bankoutskottets förberedande handläggning, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag ur statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, inhämtat riksdagens yttrande över vid propositionen fogat förslag till förordning med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar.

Berörda förslag till förordning är av följande lydelse:

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 förmäles.

2 §.

Säljare må ej utlämna försåld bil, med mindre köparen 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 erlagga 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.

Sedan länge har avbetalningskrediternas samhällseliga betydelse uppmärksamats, 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.

I propositionen 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 förordna sådana åtgärder utan menade den lämpligaste vägen vara att genom förhandlingar mellan staten och vederbörande branschorganisationer få till stånd 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 kontokredit, 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 avbetalningshandels område. Från en del håll förordades att man skulle söka uppnå det med stabiliseringsnämndens förslag avsedda syftet genom överenskommelser med företagarna 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 av-

betalning 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 underlätit att tillämpa avbetalningsreglerna, med påföljd att de av överenskommelserna bundna företagen blivit lidande i den rådande hårda konkurren-

sen. 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 statsrådet och chefen för finansdepartementet i september 1957 med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tre utredningsmän 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 avgav utredningen — som antog benämningen *1957 års utredning för avbetalningsregler inom bilhandeln* — en promemoria i ämnet.

Beträffande innehållet i promemorian torde få hänvisas till propositionen.

Föredragande departementschefen har i huvudsak anfört följande.

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 samförstånds lösning 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 ef-

ter hand upphörde. Jag anser alltjämt, 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 föredragning 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 automobilhandlarenförbundet, vilken Kungl. Maj:t genom beslut tidigare denna dag för egen del godkänt. Överenskommelsen, vilken såsom Bilaga har fogats 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 försålda 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 föreskriver 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 automobilhandlareförbundet 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 konjunkturläget väx-

lingar kan bli aktuellt att framdeles ändra kontantinsatsens minimibelopp eller kredittidens maximilängd. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att efter förhandlingar med automobilhandlareförbundet besluta om sådana ändringar.

Slutligen får jag i detta sammanhang uppta en särskild fråga till behandling. Enligt överenskommelsen skall automobilhandlareförbundet 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 automobilhandlareförbundet, 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.

Utskottet

I den föreliggande propositionen har lämnats en redogörelse för en mellan kommerskollegium och Sveriges automobilhandlareförbund i april 1959 träffad överenskommelse angående vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar. Överenskommelsen, som godkänts av Kungl. Maj:t, innebär att kontantinsatsen skall uppgå till 40 procent och kredittiden normalt ej vara längre än 15 månader, dock att tiden i fråga om droskbilar och mindre lastbilar må utsträckas till 24 månader. En uttrycklig förutsättning för överenskommelsen har varit att bilhandlare som står utanför överenskommelsen genom författningsföreskrifter skall i fråga om kontantinsats och kredittid samt påföljd för överträdelse av föreskrift härom vara underkastad bestämmelse som ej är lindrigare än som stadgas i överenskommelsen. Inom finansdepartementet har därför utarbetats förslag till förordning med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar.

Utskottet vill framhålla att en reglering av avbetalningshandeln med bilar förekommit i vårt land sedan början av 1950-talet. Utskottet har intet att erinra mot att denna reglering genom den hittills använda ordningen med överenskommelse mellan myndigheterna och bilhandelns organisation fortsätter. Då det enligt den träffade överenskommelsen är en förutsättning att bilhandlare som står utanför överenskommelsen skall vara underkastad bestämmelser som ej är lindrigare än de i överenskommelsen angivna, är utskottet berett tillstyrka det framlagda förslaget till förordning i ämnet.

Vad speciellt gäller kontantinsatsens minimibelopp och kredittidens maximalängd har utskottet icke någon erinran mot vad förordningen, som i dessa avseenden är likalydande med överenskommelsen, innehåller härutinnan. Utskottet utgår emellertid från att det framdeles kan bliva aktuellt att vidtaga ändringar beträffande föreskrifterna om kontantinsats och kredittid med hänsyn till växlingarna i konjunkturerna. Såsom förutsatts i propositionen torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att efter förhandlingar med automobilhandlareförbundet besluta om sådana ändringar i förordningen.

Då vad i propositionen i övrigt anförts ej givit anledning till erinran eller uttalande från utskottet, hemställer utskottet,

att riksdagen i anledning av förevarande proposition måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 20 oktober 1959

På bankoutskottets vägnar:

K. G. EWERLÖF

Närvarande:

från f ö r s t a kammaren: herrar Ewerlöf, Boo, Fahlander, Schmidt, Larsson, Nils Theodor*, Strandler och Larsson, Åke*; samt

från a n d r a kammaren: herrar Sköldin, Regnéll, Agerberg*, Adamsson, Johnsson i Skoglösa, Bengtsson i Landskrona, Ågren och Ekström i Iggesund.

* Ej närvarande vid justeringen.

Reservation

av herr *Regnéll*, som ansett att utskottets utlåtande bort ha följande lydelse:

»I Kungl. Maj:ts proposition nr 155 föreslås lagstiftning beträffande lägsta procentuella kontantutbetalning samt längsta kredittid, som skall få tillämpas vid yrkesmässig försäljning av bilar. Vidare framlägges i propositionen förslag till straffbestämmelser att gälla vid brott mot bestämmelserna om kreditvillkor.

I olika sammanhang har tidigare — även från chefens för finansdepartementet sida — hävdats, att frivilliga överenskommelser mellan staten och vederbörande bransch borde vara att föredraga framför lagstiftning i de

fall, där samhällsekonomiska hänsyn påfordrar restriktiva avbetalningsvillkor. Frivilliglinjen förordades även i den promemoria, som i november 1958 överlämnades till chefen för finansdepartementet av '1957 års utredning för avbetalningsregler inom bilhandeln'.

Att handeln med bilar är ett betydelsefullt avsnitt av samhällsekonomien är utan vidare klart. I och för sig kan emellertid detta faktum enligt utskottets mening ej anses utgöra tillräckligt skäl för att införa särlagstiftning, innebärande hårdare reglering av avbetalningshandeln inom en viss bransch än inom andra. Sådan lagstiftning innebär enligt utskottets åsikt en icke önskvärd dirigering av konsumenternas fria val. Vad beträffar privatbilismen har denna ostridligen en växande praktisk betydelse, inte minst för landsbygdens befolkning. Vad åter beträffar att genom speciallagstiftning försvåra kreditgivning åt köpare av droskbilar, mindre lastbilar och skåpvagnar, förefaller en sådan åtgärd gå helt emot den önskan att stöda småföretagsamheten, åt vilken riksdagen i andra sammanhang givit uttryck.

Vid sidan av dessa principiella synpunkter vill utskottet uttala sin tveksamhet, huruvida den ifrågasatta lagstiftningen komme att innebära en uppbromsning av bilförsäljningen, som skulle kunna sägas ha någon som helst samhällsekonomisk betydelse. Redan branschens starkt kapitalkrävande karaktär ålägger försäljarna restriktivitet i kreditvillkoren. Den relativa lättheten för löntagare och andra att för konsumtionsändamål låna pengar under nyinförda låneformer i sparbanker och affärsbanker torde också vara en omständighet, som är ägnad minska effekten av den föreslagna lagstiftningen.

Då utskottet sålunda anser principiella skäl tala mot särlagstiftning av föreslagen art samt ifrågasätter dess samhällsekonomiska betydelse, får utskottet hemställa, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 155.»