

Nr 365

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

(Lika lydande med motion nr 309 i Första kammaren)

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 lastbiltrafikbranschen. 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 lastbiltrafikbranschen, nämligen kraftigt ökade krav på kapitalinsatser samt därav följande risker för koncentrationstendenser och beroendeförhållanden som bör motverkas.

Lastbilföretagen drivs huvudsakligen som småföretag. Enligt en undersökning 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 lastbilcentraler, 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 kronor, en något större men ändå vanlig typ ett pris av ca 75 000 kronor. För en stor bil för fjärrtransporter med släpvagn är 100 000—120 000 kronor 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. kronor per år. Vid bedömningen av dessa förhållanden måste beaktas att lastbilföretagen 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 företags typer som är nödvändig om den inledningsvis nämnda specialiseringen och arbetsfördelningen skall komma till stånd från ekonomiskt riktiga utgångspunkter. Företagen inom lastbilbranschen 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 lastbilföretag eller transport i egen regi — som bedöms mest fördelaktigt ur ekonomisk synpunkt.

Det måste sålunda anses vara ett allmänt intresse att företagen inom lastbilbranschen 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 lastbilbranschens företag och företag som nu har rätt till kredit-

stödet. 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 lastbiltrafikföretagen bör en erforderlig anpassning ske. Den lösning som i praktiskt avseende ligger närmast till hands synes vara att lastbilföretagen blir berättigade till lån resp. garanti genom företagarföreningarna på vanligt sätt. Huruvida de ekonomiska föreningar, som lastbilcentralerna 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 böra kompletteras med företrädare från lastbiltrafikföretagens organisation.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställas,

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 lastbiltrafikbranschen, varvid lån genom företagarföreningarna ur hantverks- och industrilånefonden eller med statlig kreditgaranti särskilt bör prövas i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 25 januari 1963

Gunnar Hedlund

Lars Eliasson

Nils G. Hansson

i Sundborn

i Skegrie

S. G. W. Wahlund

Sven Vigelsbo

Per Svensson

i Stenkyrka

Harald Larsson

Gustaf Svensson

Gunnar Larsson

i Hedenäset

i Vä

i Luttra