

Nr 50

Utlåtande i anledning av motioner angående kapitalförsörjningen för lastbilstrafiken.

I de till bankoutskottet hänvisade likalydande motionerna I: 603 av herr *Johan Olsson* och II: 750 av herrar *Dockered* och *Jonasson* hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning beträffande effekten i skilda avseenden för lastbilstrafikbranschen av den liberaliserade trafikpolitiken och att därvid näringens struktur- och kreditfrågor ägnas särskild uppmärksamhet i enlighet med vad i motionerna anförts.

Över motionerna har utskottet inhämtat yttranden från bankofullmäktige och Svenska lasttrafikbilägareförbundet.

Motionerna

De flesta företagen inom biltrafikbranschen är alltjämt, framhåller motionärerna, små enheter med ett eller några få fordon. Liberaliseringen av trafikpolitiken har skärpt konkurrensen inom näringen. Den tekniska utvecklingen och kostnadsstegringarna har också medfört ökade krav på näringens utövare.

Branschens sammanlagda kapitalbehov uppskattas för närvarande till väsentligt mer än 200 milj. kr. per år. Självfinansieringsgraden är relativt ringa. Kapitalförsörjningen är branschens centrala problem. Tiden anses nu vara inne för samhället att under medverkan av vederbörande branschorganisation sammanfatta erfarenheterna av den nya trafikpolitiken. Branschens strukturproblem och kapitalförsörjning bör därvid särskilt beaktas.

Remissyttrandena

Svenska lasttrafikbilägareförbundet (SLF) understryker motionärernas uttalande att åkerinäringen är en utpräglad småföretagarbransch. Bland förbundets drygt 13 000 medlemsföretag är 68 procent enbilsåkerier och 27 procent två- till fembilsåkerier. Antalet företag med 16 eller flera bilar är endast ca 150. Medeltalet bilar per medlemsföretag är två.

Antalet transportsäljande enheter är dock, påpekar SLF, avsevärt färre. Utöver de större enskilda företagen finns ca 400 kooperativt arbetande last-
1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1967. 8 saml. Nr 50—55*

bilscentraler, till vilka de mindre företagen är anslutna. Dessa centraler skaffar och fördelar transporter åt medlemmarna. Härigenom utnyttjas det samlade fordonsbeståndet effektivare än om varje åkeriägare själv skulle anskaffa sina transportuppdrag. Genom rationalisering och teknisk utveckling har behovet av specialfordon kraftigt ökat under senare år, och anslutningen till lastbilscentraler har därvid förbättrat åkeriägarnas möjligheter att erhålla nödig sysselsättning för dyrbara specialfordon.

Om utvecklingen inom branschen meddelar SLF vidare, att de större enskilda transportföretagen liksom även lastbilscentralerna utöver den rena transportförsäljningen även har underordnat sig sådan verksamhet som grusförsäljning från egna grustag, lagerhållning, grävnings- och schaktningsåtaganden m. m., vilken har nära samband med transporter. För godshantering och administration uppför de stora enskilt eller kooperativt ägda företagen lämpliga byggnader och iordningställer lämpliga markområden för uppställning, lastning etc. Lastbilstrafikens alltmer ökande andel av det totala transportarbetet ställer, framhåller SLF, omfattande krav på ändamålsenliga godsterminaler, vilka får anses utgöra en förutsättning för en fortsatt gynnsam rationaliseringsprocess.

Åkeriutövarnas begränsade ekonomiska resurser tas i huvudsak i anspråk för fordonsanskaffning, fortsätter SLF. Erforderlig kredit härför tillhandahålls vanligen av fordonsleverantören mot säkerhet i fordonet (äganderättsförbehåll). Därutöver har åkeriägarna att hålla rörelsekapital enskilt eller i form av insatskapital i de lastbilscentraler de tillhör. Åkerinäringens kapitalbehov har genom omsättningsökning, penningvärdeförsämring m. m. vuxit snabbt. Dels föreligger behov av rörelsekapital för att täcka medelstillgången under den tid som förflyter mellan fakturering för utförda transporter fram till den tid då beställarna erlägger likvid härför, dels erfordras kapital för fasta anläggningar, inköp av grustäcker etc. Såväl kort- som långfristig upplåning är därför nödvändig men har försvårats i avsevärd mån under senare år på grund av knappheten på kapital. Behovet av såväl rörelsekrediter som anläggningsskapital har dessutom accentuerats genom den pågående liberaliseringen av transportmarknaden genom ny statlig trafikpolitik.

Tillgängliga kapitalresurser är för närvarande helt otillräckliga för att möjliggöra en utbyggnad i önskvärd takt av en ändamålsenlig transportorganisation, säger SLF. Den av motionärerna föreslagna utredningen bör därför snarast komma till stånd. Avslutningsvis ifrågasättes om inte investeringar i rationella godshanteringsanläggningar skulle kunna vara ett av de områden inom näringslivet, där Sveriges investeringsbank AB skulle kunna lämna bistånd vid finansieringen.

Bankofullmäktige begränsar sitt yttrande till frågan om lastbilstrafikens kreditförsörjning. Kreditmöjligheterna för näringsgrenen är, framhåller fullmäktige, begränsade av två skäl. Det stora flertalet företag utgöres av

små enheter med ett eller några få fordon. Många företag torde dessutom ha svårighet att ställa bankmässiga säkerheter.

De institut som huvudsakligen ger lån till mindre företag är affärsbankerna, sparbankerna, AB Industrikredit och AB Företagskredit. Industrikredit kräver inteckningssäkerhet och ej alltför små lån. Betydande finansieringsstöd ges dock av detta institut till branschen genom lån till lastbilcentraler och större serviceanläggningar. Bankernas långivning sker mot inteckning i fastigheter, mot säkerhet i obligationer eller aktier eller mot borgen. Det påpekas även att det enligt banklagen är möjligt för bankerna att bevilja småföretagare lån utan säkerhet. Bankerna bidrager också indirekt till lastbilstrafikbranschens kreditförsörjning genom krediter till bilförsäljare. Vidare existerar en rad speciella finansinstitut, som svarar för en betydande del av bilhandelns finansiering.

Ett nytt bidrag till lösningen av säkerhetsfrågorna ges i lagen om företagsinteckning, som trätt i kraft den 1 juli 1967. En nyhet i lagen är att kretsen av verksamheter som kan utnyttja inteckningar avsevärt utvidgas. Härav berörs bl. a. lastbilstransportföretagen.

Som stöd för småföretagens kreditförsörjning finns vidare företagarföreningarna, vilkas verksamhet dock är begränsad till att omfatta småindustri och hantverk. Fullmäktige anser det angeläget att kreditgivande institutioner icke onödigtvis begränsas i sin handlingsfrihet av regler beträffande ändamål och karaktären av låntagarnas verksamhet. Från denna allmänna utgångspunkt har fullmäktige tidigare ifrågasatt om icke näringsgrensavgränsningen för företagarföreningarnas verksamhet borde omprövas.

Avslutningsvis anför fullmäktige:

Lastbilstransportföretagens kapitalförsörjning erbjuder problem, som dock torde delas av många andra låntagaregrupper. Institutionella hinder för den mindre näringsverksamhetens kapitalförsörjning bör så långt möjligt elimineras. En serie åtgärder i detta syfte har redan företagits och andra är under prövning. Enligt fullmäktiges mening är härvid generella åtgärder att föredraga framför tillskapandet av branschbundna finansieringsinstitut.

Tidigare motioner i ämnet

Motioner med hemställan om utredning rörande kapitalförsörjningen inom lastbilstrafikbranschen har väckts vid 1963, 1964, 1965 och 1966 års riksdagar. Motionerna har i samtliga fall lämnats utan åtgärd av riksdagen.

De båda förstnämnda åren begärdes uttryckligen att särskilt skulle prövas möjligheten att tillhandahålla företag inom lastbilstrafikbranschen lån genom företagareföreningarna ur hantverks- och industrilånefonden eller med statlig kreditgaranti. Statsutskottet hänvisade 1963 (utl. nr 204) till pågående utredningar som berörde frågan om småföretagens kapitalförsörj-

ning, bl. a. 1959 års förlagsinteckningskommitté och 1962 års företagareföreningsutredning. Ett ställningstagande till frågan om ändrade regler för det statliga kreditstödet borde enligt utskottets mening anstå till dess statsmakterna kunde överblicka de nämnda utredningarnas förslag. I sitt utlåtande i ämnet 1964 (nr 187) åberopade statsutskottet ånyo bl. a. företagareföreningsutredningens betänkande och sade sig sakna anledning att ändra sitt föregående år gjorda ställningstagande.

I de motioner som väcktes år 1965 påyrkades mera allmänt en utredning av frågan om lastbilstrafikbranschens kreditförsörjning. Motionärerna uttalade att denna fråga sannolikt icke komme att tangeras av någon vid denna tid arbetande utredning. Sistnämnda uttalande bemöttes inte av statsutskottet, vilket emellertid vidhöll sin tidigare uppfattning (utl. nr 37). I motionerna år 1966 gjordes motsvarande yrkande. Såvitt gäller motiveringen överensstämde dessa motioner i huvudsak med de nu föreliggande; argumentationen byggde sålunda till väsentlig del på riksdagens år 1963 träffade beslut om en liberalisering av den statliga trafikpolitiken. Statsutskottet vidhöll sin tidigare uppfattning (utl. nr 140).

Den nya statliga trafikpolitiken

Beslut fattades hösten 1963 om en etappvis genomförd nyorientering av den statliga trafikpolitiken (prop. 1963:191; S3LU:1). För lastbilstrafikbranschens del var beslutets innebörd följande. I en första etapp, som genomfördes den 1 juli 1964, uppmjukades, huvudsakligen genom en mindre restriktiv tillståndsgivning, det regleringssystem som gällt i fråga om gods- och trafik på landsväg. Normerande för tillståndsgivningen skulle vara en årlig ökning med 15 procent av den samlade lastförmågan hos fordon i beställningstrafik för godsbefordran. Dessutom undantogs vissa transporter helt från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser eller från däri föreskriven behovsprövning. Den andra reformetappen, genomförd den 1 juli 1966, medförde en ytterligare mildring av restriktiviteten i tillståndsgivningen. Transporter med lastbilar om högst fyra tons maximilast och med specialbilar undantogs från tillämpning av annars föreskriven behovsprövning. Den tredje reformetappen, avsedd att genomföras den 1 juli 1968, innebär att all behovsprövning för godstransporter på landsväg slopas.

Statligt kreditstöd till hemslöjd, hantverk och småindustri

Statligt kreditstöd lämnas enligt bestämmelser i kungl. kungörelse den 3 juni 1960 (SFS nr 372; ändringar i SFS 1964:573, 1965:102 och 1967:251) för att främja hemslöjd, hantverk och småindustri. Kreditstödet utgår i form av lån ur statens hantverks- och industrilånefond eller i form av

kreditgaranti. Verksamheten administreras av kommerskollegium och företagareföreningarna.

Den nu gällande inriktningen av kreditstödet fastställdes år 1960 (prop. 1, bil. 12, s. 122 ff.; SU 10, s. 38 ff.). Utom till hemslöjd, hantverk och småindustri får — om särskilda skäl föreligger — kreditstöd lämnas till annan industriell verksamhet samt anläggningsverksamhet och verksamhet hänförlig till jordbrukets binärningar. Av den årligen anvisade garanti-ramen är en mindre del avsedd för turisthotellnäringen; utredande instans beträffande hotellgarantilån är riksbanken. Lastbilstrafikbranschen omfattas icke av kreditstödet.

Frågan om kreditstödet inriktning har ånyo prövats av 1962 års företagareföreningsutredning (SOU 1967: 40, s. 179 f.). Utredningen har inte funnit anledning föreslå någon förändring i de gällande avgränsningsbestämmelserna av innebörd att ytterligare branscher skulle komma i åtnjutande av kreditstödet. I utredningens direktiv återfinnes icke heller någon anvisning om att frågan om en sådan förändring borde behandlas. Remisstiden för företagareföreningsutredningens betänkande har utgått den 16 november 1967.

Utskottet

Utskottet finner det klarlagt att lastbilstrafikbranschens kapitalförsörjning erbjuder problem, som med hänsyn till den pågående omläggningen av den statliga trafikpolitiken och därav föranledda krav på branschens kapacitet är förtjänta av beaktande. Delvis kan dessa problem vara avhängiga av branschens struktur med ett stort antal mycket små företagsenheter. Någon särskild utredning av branschens strukturfråga finner utskottet emellertid inte anledning att föreslå; det torde kunna förutsättas att den ägnas ingående uppmärksamhet av branschens egen organisation. Vad gäller kapitalförsörjningen vill utskottet uttala, att en lösning innebärande tillskapandet av ett särskilt finansieringsinstitut för lastbilstrafikbranschen inte bör ifrågakomma; som utskottet tidigare i olika sammanhang framhållit, är en uppdelning av kreditmarknaden i ett flertal små sektorer knappast önskvärd. Frågan om införande av ytterligare kreditmöjligheter för lastbilstrafikbranschen torde därför böra prövas i samband med att inriktningen av redan befintliga institutioners verksamhet överses.

Kungl. Maj:t torde inom kort komma att på grundval av 1962 års företagareföreningsutrednings nyligen avlämnade betänkande överväga inriktningen och utformningen av företagareföreningarnas verksamhet. Därvid torde, som bankofullmäktige antytt i sitt yttrande över motionerna, näringsgrensavgränsningen av det statliga kreditstödet till mindre företag kunna omprövas. Utskottet finner det angeläget att Kungl. Maj:t i detta sammanhang beaktar frågan huruvida lastbilstrafikbranschens kapitalförsörjning

skulle till en del kunna tillgodoses inom ramen för det kreditstöd som för närvarande utgår till hemslöjd, hantverk och småindustri och föreslår att riksdagen genom en skrivelse fäster Kungl. Maj:ts uppmärksamhet härpå.

Åberopande vad här anförts hemställer utskottet,

att riksdagen i anledning av motionerna I: 603 och II: 750 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att frågan om lastbilstrafikbranschens kapitalförsörjning beaktas i enlighet med vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 21 november 1967

På bankoutskottets vägnar:

C. G. REGNÉLL

Närvarande:

från första kammaren: herrar Ståble (s), Åke Larsson (s), Palm (s), Åkerlund (h), Hilding (fp), Lundin (s), Lundberg (h) och Mattsson (cp);

från andra kammaren: herrar Regnéll (h), Franzén i Motala (s), Bengtsson i Landskrona (s)*, Rask (s), Fridolfsson i Rödeby (s), Hyltander (fp), Börjesson i Falköping (cp)* och Ullsten (fp).

* Ej närvarande vid justeringen.