

Bilismen och kreditgivningen

AV JAN WALLANDER

Bilsmens enorma expansion är kanske den viktigaste strukturförändring, som ägt rum inom det svenska samhället under efterkrigstiden. Från ett bilbestånd på 50.000 personbilar omedelbart efter kriget har antalet i dag stigit till drygt 900.000 och skulle den prognos, som vi gjort inom utredningsinstitutet, visa sig riktig, kommer beståndet år 1975 att omfatta 2,4 miljoner bilar.

Denna utveckling har i hög grad ändrat vårt sätt att leva och våra konsumtionsvanor och kommer att göra så även i framtiden. Helt naturligt har den också påverkat industrins och handelns struktur och kreditmarknaden. Det är återverkningarna och problemen på det senare området som här något skall behandlas.

I tabellen nedan visas hur stor affärsbankernas utlåning har varit till bilismen under de senaste 10 åren.

Krediterna till »handel med transportmedel» har som synes starkt ökat, både absolut och relativt sett. Denna rubriks andel av den totala

utlåningen har sålunda vuxit från 2 procent till 6 procent på 10 år. Det bör dock understrykas att under denna rubrik faller inte bara personbilskrediter utan också krediter avseende traktorer, grävmaskiner o.d samt givetvis krediter avseende lastbilar. Av tekniska skäl är någon närmare uppdelning inte möjlig, men på basis av IUI's undersökningar kan man uppskatta att vid mitten av 50-talet cirka 35 procent av beloppet eller omkring 200 milj. kronor avsåg

	Totalt utestående krediter	Handel med transportmedel	
		milj. kr	Andel av totalutlåningen proc.
Juni 1948	7.832	164	2.1
” 1949	7.666	163	2.1
Nov. 1950	8.552	257	3.0
” 1951	9.544	326	3.4
” 1952	9.431	384	4.1
” 1953	9.517	477	5.0
” 1954	10.633	552	5.2
” 1955	10.294	568	5.5
” 1956	10.354	560	5.4
” 1957	10.435	602	5.8
Maj 1958	10.793	690	6.4

krediter för köp av personbilar. Vi har då utgått från att sparbankerna inte spelar någon nämnvärd roll i sammanhanget. Uppskattningen stämmer hyggligt med en som tidigare gjorts från andra utgångspunkter.¹

Utgår man från att andelen bland bilägarna som utnyttjat kredit inte förändrats mycket under 10-årsperioden och att detsamma gällt beträffande betalningstidens längd och kontantinsatsens relativa storlek kan man beräkna storleken av utestående personbilskrediter även för andra år. Man kommer då till att deras andel av det totala beloppet för transportmedel skulle vara knappt 20 procent år 1948 och ca 40 procent år 1958. Mycket talar också för att den kraftiga ökningen av kreditgivningen på detta område i hög grad sammanhänger med bilismens expansion.

Utgår vi från beräkningarna ovan kan förhållandet också uttryckas så, att inom den nu behandlade sektorn av krediter personbilskrediterna ökat 9 gånger, medan övriga transportmedelskrediter ökat 5 gånger. I båda fallen en väsentligt kraftigare ökning än som gällt för affärsbankernas kreditgivning i övrigt.

Den kraftiga expansion av kreditgivningen till bilismen, som ägt rum, har skett trots att många goda krafter verkat i annan riktning. Genom kreditrestriktioner, frivilliga överenskommelser etc. har man på olika sätt sökt hålla denna typ av kreditgivning inom snäva gränser. Av allt att döma har det inte blivit särskilt stort resultat av dessa ansträngningar.

¹ Se »Motorbranschen» 1953. sid. 504.

Den utveckling som vi sålunda fått ger anledning till frågor. Är expansionen något att bekymra sig över eller inte? Om vi vill påverka kreditgivningens storlek vilka verkningar kan då olika medel tänkas få? Är kreditgivningen på detta, nu och i framtiden betydelsefulla område organiserad på ett tillfredsställande sätt?

De undersökningar rörande bilismen, som vi företagit inom institutet, ger vissa möjligheter att belysa dessa frågor.² De resultat som vi därvid kommit till visar god överensstämmelse med motsvarande förhållanden i Amerika. Det förefaller därför sannolikt att vi med fördel i många sammanhang kan stödja oss på amerikanska erfarenheter när vi diskuterar svenska problem på området. Beträffande förhållandena i Amerika har vi numera god kunskap genom de ytterst omfattande undersökningar, som nyligen publicerats av Federal Reserve Board i en serie om sex böcker.³ Dessa undersökningar avser alla typer av konsumtionskreditgivning, men i första hand bilkrediterna.

Bilkreditgivningens omfattning

I mitten på 50-talet köpte närmare 40 procent av bilisterna i Sverige sin bil på kredit. Andelen var något hög-

² IUI's publikationer på området är: Bilägaren och bilen. Sthlm 1956, och Studier i bilismens ekonomi. Sthlm 1958.

³ Consumer Instalment Credit. Part I—IV (Del I och II i två volymer vardera), Board of Governors of the Federal Reserve System. Wash. 1957.

re för de »gamla» bilägarna — de som haft bil tidigare — varför det är rimligt att tänka sig att andelen skall öka. I Amerika är motsvarande andel ca 60 procent. Andelar av samma storleksordning finner man vidare i Kanada, Sydafrika, Schweiz och Danmark.

Bilkreditgivningen i Amerika har helt naturligt expanderat mycket och i mitten på femtiotalet kan man beräkna att av alla avbetalningskrediter 40 à 50 procent avsåg bilar. Parallellt med ökningen av avbetalningskrediterna har i Förenta staterna gått en minskning av övrig konsumtionskreditgivning. År 1929 utgjorde sålunda avbetalningskrediterna endast hälften av all konsumtionskredit. År 1955 hade deras andel stigit till 80 procent. Skulderna till mjölkbutiken, skraddaren etc. har kommit att betyda allt mindre.

Ett annat för den amerikanska utvecklingen typiskt drag har varit förbättringen av kreditvillkoren. Mot slutet av 20-talet var genomsnittliga avbetalningstiden 12 månader mot 21 månader 1955. Vid det senare tillfället var kontantinsatsen i genomsnitt 33 procent av bilens värde.

Bilkrediter — för och emot

När man i Sverige liksom i många andra länder strävat att hålla bilkrediterna nere, så ligger här bakom många motiv. Av stor betydelse torde vara en allmän föreställning att konsumtionskrediter är något omoraliskt och ont.

Det anses inte vara rätt att människor ökar sin konsumtion innan de

skaffat sig de ekonomiska förutsättningarna härför. Det är olämpligt att de genom avbetalningens limstång tubbas till större konsumtion än de egentligen orkar med — de lockas ut på dåligheter. »It's amazing the things women will rather have than money.» Folk förköper sig och så får de en dag efter långt lidande och sedan de försakat mycket av livets nödtorft i alla fall lämna ifrån sig den fina radiogrammofonen eller den blänkande bilen.

Denna bild av avbetalningsköparens situation torde emellertid i stort sett tillhöra de fromma fantasiernas värld. Det finns t. ex. ingenting i institutets undersökningar som tyder på att bilägarna skulle ha sämre bostäder och hemutrustning eller en mer derangerad ekonomi än icke-bilägare. Det verkar snarare som om det vore tvärtom. Vi kan också konstatera att bilägarna i stället för att råka på det sluttande planet, tvärtom succesivt »köper upp sig». Den nya bil de köper är bättre än den gamla. Det är också tydligt att om bilden ovan vore riktig, så borde det innebära att det var vanligt att folk misslyckades med att fullfölja sina avbetalningsaffärer. Den amerikanska undersökningen visar att det endast är i någon procent av fallen som återtagning av varan blir aktuell och detta gäller inte bara 50-talet utan även depressionsåren på 30-talet. I Sverige torde siffrorna snarast ligga lägre. Avbetalningskrediter till bilköpen är en mycket säker affär.

Mot den fördömande inställningen kan man också invända, att om människor har ekonomiska möjligheter

att på lång sikt hålla en viss konsumtionsstandard, varför skall de då behöva vänta på den dag, då de hunnit spara ihop till hela inköpsbeloppet? För en ung barnfamilj på landsbygden kan det vara ett väsentligt och mycket uppmuntransvärt behov att snabbt kunna skaffa sig en bil. Det visar sig också i den amerikanska undersökningen, att i samma inkomstklass det just är nygifta och familjer med barn, som i särskilt stor utsträckning utnyttjar avbetalningskredit.

Det är också så att vi när det gäller en viss typ av varor sedan länge betraktat avbetalningsköp som något självklart och ur social synpunkt i hög grad uppmuntransvärt. Jag syftar på konsumtionen av bostäder. Den strävsamme egnahemsägaren är något av samhällets krona. Han är samtidigt en typisk avbetalningsköpare och i hans fall strävar vi med all makt att skära ned kontantinsatsen och förlänga avbetalningstiden.

För mig förefaller det ur etisk synpunkt rimligt att betrakta stora konsumtionskapitalvaror av typen bilar på samma sätt som bostäder, som en investering som konsumenten har att göra och för vilken lånefinansiering är en naturlig sak. Det är i detta sammanhang ett tidens tecken att Kooperationen till gagnet om än icke till namnet infört avbetalning för sådana varor. Jag syftar på de s. k. låneköpen.

Avbetalningarna och sparandet

Åtgärderna mot bilkrediterna får emellertid också ses som ett led i den

allmänna strävan att stimulera sparandet.

Finns det nu någon anledning tro att en person, som utnyttjar avbetalningskrediter, kommer att spara mindre över sitt liv än en person som inte gör det? Svaret på den frågan hänger i hög grad samman med vad vi menar med sparande. Summan av en persons sparande under en viss tid är ju lika med nettoförändringen av hans förmögenhet under samma tid. Det är nu tydligt att om vi räknar värdet av de bilar, radiogrammofoner etc. som konsumenten kan ha som en del av sin förmögenhet, så kommer vi till ett annat resultat än om vi inte gör det. I sparundersökningar, bl. a. den som Konjunkturinstitutet utfört, betraktar man ofta inte t. ex. bilar som förmögenhet. Ur många synpunkter ter det sig emellertid rimligt att räkna in just bilarna, som dock har en livslängd av 11 à 12 år, bland kapitalföremålen. Gör man detta tyder vår undersökning på att bilägare i samma inkomstklass snarare sparar mer än icke bilägare. Bilägarna kan samtidigt antas vara ett urval av personer, som i särskilt hög grad utnyttjar avbetalningskredit.

Man skulle vidare måhända vara benägen tro att det rena kontant-sparandet skulle vara mindre bland folk, som utnyttjar avbetalningskrediter än bland dem som inte gör det. Detta är emellertid inte så säkert enligt de amerikanska undersökningarna. Man kommer där till slutsatsen att kreditköpare och kontantköpare tycks vara lika framgångsrika i att spara ihop likvida tillgångar av ty-

pen obligationer, banktillgodohavanden o. d.

Vad som nu sagts gäller de resultat man kommer till om man studerar en individs sparande under en längre tid. När man i Sverige velat stimulera sparandet genom att försvåra bilkreditgivningen har väl tanken framför allt varit den, att man härigenom skulle lyckas hejda bilismens expansion. Konsumenterna skulle t. ex. tvingas spara ihop till en större kontantinsats. Detta skulle leda till att de måste skjuta upp sitt bilköp medan de samlar ihop det nödvändiga beloppet. På detta sätt skulle vi få en lägre konsumtion och därigenom större utrymme för investeringar i t. ex. bostäder. Det är möjligt att detta är riktigt resonerat, men det är inte säkert.

Den springande punkten är hur vår ekonomi skulle sett ut under sådana omständigheter och hur stort det »disponibla» sparandet skulle ha blivit. Om sparandet — utrymmet för investeringar i annat än bilism — hade blivit större eller mindre än det sparande som vi nu får är mycket svårt att veta. En del är benägna att tro att under sådana omständigheter övrigt sparande skulle blivit mindre, eftersom den totala inkomstnivån skulle blivit mindre. Skälet till att de ser saken på det sättet är dels att bilarna inte bara är konsumtion utan också — även de privata bilarna — i hög grad produktionsmedel. De är ett verktyg som ger oss högre inkomster än vi annars skulle haft. Den stora betydelsen av detta förhållande understryks av de resultat vi kommit till.

En författare som Ervin Miller hävdar vidare att man genom konsumtionskrediterna har kunnat utveckla massmarknader för varaktiga konsumtionsvaror. Detta har haft stark effekt på produktionsstrukturen och lett till att konsumtionskapitalvaruindustrierna utbyggts mycket snabbt på bekostnad av andra industrier, som inte haft samma möjligheter till en snabb utveckling av produktiviteten. På denna väg påverkas alltså också inkomstutvecklingen. Även investeringssidan påverkas givetvis. Vi behöver s. a. s. inte bygga lika mycket vägar men däremot mer spårvagnar och investera mer i hästavel.

Avbetalningarna och konjunkturutvecklingen

När man i Förenta staterna inte minst under 30-talet livligt diskuterade avbetalningssystemet, var det emellertid inte de ovanstående synpunkterna som stod i förgrunden. Vad man då tog upp till debatt var frågan om avbetalningssystemet kunde tänkas ha en instabiliserande effekt på ekonomin. Man hävdade därvid att detta system ledde till att man under uppgångsperioder fick en acceleration av stegringen samtidigt som nedgångsperioderna förvärrades. Under depressionen köpte folk inte längre några nya konsumtionskapitalvaror, men de var fortfarande tvungna att fortsätta med sina avbetalningar. Under uppgångstiden hade de å andra sidan möjlighet att på ett mycket tidigt stadium förverkliga sin önskan att öka konsumtionen.

Hur man härvid skall se på sammanhanget råder det delade meningar om. Många är emellertid av den uppfattningen att kontroll över avbetalningskrediterna är ett viktigt led i en allmän konjunkturpolitik. Dessa spelar så stor roll för ekonomin att man måste skaffa sig möjlighet att på något sätt påverka deras omfattning från tid till annan. Här rör det sig alltså om korttidsvariationer och en rörlig kreditpolitik.

Andra ställer sig avvisande till dylika tankegångar. De anser att avbetalningskrediterna inte har den betydelse man tillmätt dem eller att det finns andra konjunkturmedel som är mer lämpliga att använda sig av, bl. a. på grund av de rent praktiska svårigheter som en reglering av avbetalningskrediterna medför. I Sverige har vi haft mycket litet diskussion av denna typ. Ju mer avbetalningssystemet växer ut desto större anledning finns det dock givetvis att diskutera det även ur denna synvinkel.

Reglering av avbetalningshandeln

Vad man härvid strävat efter är dels att fastställa en viss miniminivå för kontantinsatsen dels en maximilängd för betalningstiden. Regler som går ut på detta finns t. ex. i Irland, Sydafrika, England, Danmark, Frankrike, Nederländerna, Norge, Schweiz och Sverige. Bakom reglerna kan antingen ligga en offentlig reglering av avbetalningshandeln eller — vilket är fallet i Sverige — en frivillig överenskommelse mellan myn-

digheterna och bilhandeln. Sådana frivilliga överenskommelser finns inte bara i Sverige utan även i många andra länder.

I del I:2 av det tidigare nämnda verket från Federal Reserve Board ges en översikt av regleringen av avbetalningskrediterna i olika länder. Man framhåller härvid att det är mycket svårt att bilda sig någon klar uppfattning om de verkningar som dessa ingrepp haft på efterfrågan på bilar. Detta beror bl. a. på att ingripandena inte varit isolerade utan skett samtidigt med andra penning- och finanspolitiska åtgärder och att det helt naturligt varit svårt att veta vad just själva kreditrestriktionerna betytt i den situation som uppstått. Det är också tydligt, att i många fall regleringarna endast haft innebörden att s. a. s. kodifiera rådande god köpmannased.

Den överenskommelse som träffats i Sverige mellan myndigheterna och bilhandeln går f. n. ut på att vid köp av privatpersoner kontantinsatsen skall vara minst 40 procent och avbetalningstiden högst 15 månader när det gäller begagnade bilar, och minst 50 procent och högst 12 månader för nya bilar. För nyttofordon är reglerna mer liberala.

En förutsättning för att regler och överenskommelser av detta slag skall kunna sägas ha någon speciell verkan är tydligen, att de avviker från den kreditpraxis som annars skulle ha tillämpats inom bilhandeln. Bilhandlarna skulle alltså om överenskommelsen ej funnits ha lämnat större krediter till mer generösa villkor än de nu faktiskt gör. Skulle det-

ta inte varit fallet saknar tydligen överenskommelsen betydelse.

För att det skall vara möjligt att i praktiken omsätta regler som s. a. s. svär mot det rådande kreditläget måste dessa regler vara klara och lätta att kontrollera. Om så inte är fallet finns det — utan att därför kasta någon särskild skugga på bilhandeln — all anledning vänta sig att man kommer att kringgå reglernas andemening. Det förhåller sig nu så, när det gäller handeln med bilar, att det är utomordentligt svårt att i ett visst fall säga, hur stor kontantinsatsen de facto varit. I den amerikanska undersökningen finns ett intressant exempel, som visar att i precis samma transaktion kan man genom att räkna på litet olika, och i och för sig fullt korrekta sätt, få fram, att kontantinsatsen varit 43, 20 eller alternativt 16 procent. Att det blir på detta sätt beror på, att köparens gamla bil normalt ingår i insatsen som en betydande del och att man inom bilhandeln ofta rabatterar priset på den nya bilen genom att ge över marknadsvärdet för den gamla. Av stor betydelse är också att det ofta är oklart vad som egentligen är utförsäljningspriset. Man laborerar med leveransavgift o. d. Även när det gäller avbetalningstidens längd är det svårt att åstadkomma bestämmelser som omöjliggör ett kringgående.

Med tanke på vad som nu sagts är det synnerligen tveksamt om det är möjligt att vare sig genom lagstiftning eller frivilliga överenskommelser av aktuell typ påverka kreditvill-

koren inom bilhandeln på ett verkligt påtagligt sätt.

Till detta kommer att i Sverige situationen för närvarande torde vara sådan, att endast ett fåtal bilköpare ligger på »kreditmarginalen» i den meningen att de fullt utnyttjar de formella kreditmöjligheterna och därför skulle träffas av en förändring av dessa villkor. Det rör sig kanske inte om mer än 10 à 15 procent av bilköparna. Verkningarna av en även kraftig förändring av kreditvillkoren torde därför under alla omständigheter bli mycket begränsade.

Avbetalningen och konsumenterna

Om vi tänker oss att avbetalning vid bilköp i framtiden inte skulle bli relativt sett vanligare än nu — en motsatt utveckling är mer trolig — skulle det betyda att år 1975 den totala kreditgivningen på detta område skulle uppgå till närmare en halv miljard. Såväl ur kreditgivarnas som låntagarnas — konsumenternas — synvinkel rör det sig alltså om stora belopp.

Det gör det naturligtvis särskilt viktigt att kreditgivningen på detta område ordnas så effektivt och billigt som möjligt. En avbetalningsköpare som gör sig mödan att verkligen räkna efter vad han faktiskt får betala för den kredit han åtnjuter blir nog förvånad över att den är så dyr. Tar han hänsyn till bortfall av konantrabatt etc. torde han inte så sällan finna att han har att räkna

med en räntesats på upp emot 20 procent.

I och för sig är det naturligt att avbetalningskrediterna är ganska dyra eftersom administrationskostnaderna blir jämförelsevis höga. Detta utesluter emellertid inte, att det kan finnas utrymme för strukturrationaliseringar på detta område.

I Sverige sker den övervägande delen av bilavbetalningshandeln med hjälp av växlar, som bilhandlarna diskonterar hos affärsbankerna. I Amerika svarar sådana transaktioner för ca 20 procent av krediterna i samband med försäljning av nya bilar. I 20 procent av fallen lämna bankerna krediter direkt till konsumenten, medan i 40 à 50 procent av fallen krediterna lämnas av sär-

skilda finansieringsinstitut — i flera fall anknutna till bilindustrin. Konkurrensen mellan de olika långivarna är hård och villkoren varierar. År 1955 fick sålunda de amerikanska konsumenterna betala 11,4 procent för den kredit de erhöll från finansinstitutet, medan bankerna vid direkt kreditgivning betingade sig 9,3 procent.¹ Den påtagliga skillnad som här föreligger behöver inte ha karaktären av en verklig prisskillnad. Till en del torde den nämligen förklaras av att bankernas direkta krediter avsåg bättre kreditobjekt. Den är emellertid under alla omständigheter tankeväckande.

¹ Någon hänsyn torde härvid inte ha tagits till bortfallna kontantrabatter