

Nr 61.

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet.

I en den 19 oktober 1951 dagtecknad proposition, nr 218, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att dels antaga vid propositionen fogade förslag till

1) förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.; samt

2) förordning om frihet i vissa fall från skatteplikt enligt förordningen den 25 maj 1951 (nr 283) om tillfällig automobilskatt;

dels ock medgiva att för budgetåret 1951/52 den i avlöningsstaten för kontrollstyrelsen upptagna anslagsposten till icke-ordinarie personal må för bestridande av vissa i propositionen angivna kontrollkostnader överskridas med högst 20 000 kronor.

Propositionen har hänvisats, såvitt angår medgivande till överskridande av nämnda anslagspost i avlöningsstaten för kontrollstyrelsen, till statsutskottet samt i övrigt till bevillningsutskottet.

Rörande *propositionens huvudsakliga innehåll* må här anmärkas följande.

I syfte att begränsa efterfrågan på personbilar och motorcyklar föreslås i propositionen uttagande av en särskild skatt vid tillverkning och import av sådana fordon. Skatten föreslås skola utgå med 10 procent av fordonens beskattningsvärde. Detta värde är lika med fordonets pris, skatten inräknad, vid försäljning till konsument. Den föreslagna beskattningen, som skulle träda i kraft omedelbart vid utfärdandet av författningen med verkan fr. o. m. dagen för propositionens avlämnande till riksdagen, föreslås skola bli till giltighetstiden begränsad till utgången av budgetåret 1952/53.

Skatten kan beräknas giva en inkomst till statsverket å cirka 50 miljoner kronor för år räknat.

I propositionen uttalas att giltighetstiden för den i våras antagna förordningen om tillfällig automobilskatt, som gäller t. o. m. den 30 juni 1952, icke hör förlängas. Vidare föreslås, att fordon, som registreras efter ingången av november 1951, skola utom i vissa undantagsfall vara frikallade från dem eljest åvilande skatteplikt enligt sistnämnda förordning.

Beträffande lydelsen av de ovannämnda under punkterna 1) och 2) angivna författningsförslagen hänvisas till propositionen (s. 2—8).

Av statsrådsprotokollet i ärendet inhämtas bl. a. följande.

I syfte att begränsa vissa investeringar i varulager och inventarier beslöt innevarande års riksdag vid dess vårsession införandet av en tillfällig skatt, benämnd investeringsskatt. Denna skatt, som i princip är ettårig, tager sikte på investeringar under innevarande år. Emellertid har det befunnits nödvändigt att även under nästkommande år tillgripa särskilda åtgärder i syfte att begränsa investeringarna. Sedan chefen för finansdepartementet med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 22 juni 1951 tillkallat sakkunniga för att inom finansdepartementet biträda med utredning angående frågan om en särskild investeringsavgift i syfte att motverka vissa icke önskvärda investeringar i byggnader, maskiner eller andra för stadigvarande bruk avsedda inventarier samt i varulager, ha dessa sakkunniga avlämnat en den 6 september 1951 dagtecknad promemoria angående uttagande av investeringsavgift. Enligt de sakkunnigas förslag skall investeringsavgift utgå vid vissa investeringar inom bl. a. förvärvskällorna jordbruksfastighet och rörelse. Till avgiftspliktiga investeringar hänföras i princip ny-, till- och ombyggnad, reparation och underhåll av byggnad, nyanskaffning och ersättningsanskaffning av inventarier samt förbättringsarbeten å sistnämnda tillgångar även som vissa andra investeringar. Avgiften skall principiellt utgå med 10 procent av den verkliga investeringskostnaden. De sakkunniga ha uttalat, att någon gradering av avgiften med hänsyn till den varierande samhällsnytta, som olika investeringar inom näringslivet kunde anses medföra, i princip ej borde komma i fråga; målet borde i stället vara att åstadkomma en anordning med sådan effekt att investeringar med svag eller osäker räntabilitet ej komme till stånd.

De sakkunnigas promemoria har varit föremål för remissbehandling och de i promemorian framlagda förslagen ha närmare övervägts och överarbetats inom finansdepartementet. Med hänsyn till den starkt ökade försäljningen av personbilar och motorcyklar under de senaste två åren ha vid dessa överväganden befunnits nödvändigt att pröva frågan om införande av en anordning av i huvudsak samma art och med liknande syfte som investeringsavgiften, vilken i motsats till denna skulle beröra även sådana personbilar och motorcyklar, som icke användas inom rörelse eller jordbruk. En dylik anordning borde lämpligen få formen av en skatt, som drabbade till marknaden nytillförda fordon.

Beträffande motiveringen i övrigt för de i propositionen framlagda förslagen, såvitt de behandlas i detta betänkande, tillåter sig utskottet hänvisa till ovannämnda statsrådsprotokoll. Redogörelsen härutinnan återfinnes i propositionen å nedan angivna sidor, nämligen

Nuvarade fordonsbeskattning m. m., s. 10—11.

Utvecklingen på motorfordonsmarknaden, s. 11—13.

Förslag om uttagande av skatt vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar, s. 13—15.

Den nya beskattningens anordnande, s. 15—17.

Inkomstberäkning, s. 17.

Övergångsanordningar, s. 18—19.

Utskottet. I den föreliggande propositionen nr 218 har förslag framlagts om uttagande av en särskild skatt vid tillverkning och import av personbilar och tyngre motorcyklar. Med förslaget åsyftas väsentligen att åstadkomma en begränsning av efterfrågan på personbilar och motorcyklar. I propositionen framhålls, att försäljningen av dylika motorfordon ökat i sådan omfattning, att det befunnits nödvändigt att pröva frågan om införande av en anordning av samma art och med liknande syfte som den av särskilda utredningsmän i annat sammanhang förordade investeringsavgiften. I motsats till denna skulle den föreslagna skatten emellertid beröra även personbilar och motorcyklar, som icke användas inom rörelse eller jordbruk. Skatten skulle i enlighet därmed drabba de motorfordon som tillföras marknaden, d. v. s. som införs till riket eller levereras från inhemska tillverkare, svenska sammansättningsfabrikanter däri inräknade.

Den föreslagna beskattningen skall enligt propositionen träda i kraft omedelbart och gälla intill utgången av juni 1953. Beskattningen skall omfatta personbilar, motorcyklar och sidvagnar till motorcyklar. Från skatteplikt undantagas lättviktsmotorcyklar och motorcyklar, som inrättats såsom invalidfordon. Skatten är i huvudsak konstruerad på samma sätt som varuskatten. Sålunda skall skatten vid tillverkning inom riket erläggas av tillverkaren — därvid med tillverkare jämställes sammansättningsfabrikant — och vid införsel till riket av den för vars räkning införseln äger rum. Skatten föreslås skola utgå med tio procent av fordonets beskattningsvärde. Med beskattningsvärde skall förstås konsumentpriset för fordon med standardutrustning, skatten alltså däri inräknad. Detta innebär, att konsumentpriset på grund av skatten höjes 11,1 procent. Skattebestämmelserna äro sammanfattade i en särskild förordning, som är uppbyggd med varu- och försäljningsskatteförordningarna som förebild.

I samband med ikraftträdandet av den föreslagna beskattningen skulle den av riksdagen vid dess vårsession beslutade tillfälliga automobilskatten avvecklas. Tekniskt skulle detta genomföras så att automobiler och släpvagnar — motorcyklar inkluderas författningstekniskt i automobiler — som för första gången införs i registret efter ingången av november 1951 skola vara frikallade från skatteplikt enligt förordningen om tillfällig automobilskatt.

Vid riksdagsbehandlingen av propositionen med förslag till förordning om tillfällig automobilskatt framhölls nödvändigheten av att den då nyligen genomförda kvoteringen av bilimporten stöddes av åtgärder, som vore ägnade att dämpa efterfrågan. Den då förordade skärpningen av fordonsbeskattningen var avsedd att åstadkomma en sådan efterfrågedämpande effekt. Beskattningens tillfälliga karaktär underströks dock därvid.

Behovet av åtgärder för att begränsa efterfrågan på motorfordon framstår nu än klarare än i våras. Sålunda har, såsom i propositionen angivits, personbilimporten ökat från 29 561 under januari—augusti 1950 till 34 772 under motsvarande tid i år. Motorcykelimporten har för samma tid mer

än fördubblats eller ökat från 4 604 till 9 552. Utskottet finner vid dylikt förhållande och för att en nödvändig uppbyggnad av valutareserven skall möjliggöras lämpligt att de importreglerande åtgärderna kompletteras med en skatt, vilken sätter in redan vid inköpstillfället. De invändningar, som från skilda håll riktades mot den tillfälliga automobilskatten och vilka huvudsakligen avsågo dess återverkningar på samhällslivet i dess helhet — såsom skattens prishöjande effekt på jordbrukets och skogsbrukets produkter — kunna icke framställas mot den nu föreslagna beskattningen. En i denna form anordnad beskattning synes tvärtom på ett riktigare sätt drabba den nyanskaffning av fordon, som framstår såsom mest umbärlig.

Utskottet får i enlighet med vad sålunda anförts förorda, att såsom i propositionen föreslagits en skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. införes och att i samband därmed den tillfälliga automobilskatten upphäves i den omfattning, som förordas i propositionen. Av kontrolltekniska skäl är det påkallat att de förordade författningarna snarast utfärdas.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 218, i de delar propositionen hänvisats till bevillningsutskottet, antaga vid propositionen fogade förslag till

1) förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.; samt

2) förordning om frihet i vissa fall från skatteplikt enligt förordningen den 25 maj 1951 (nr 283) om tillfällig automobilskatt.

Med hänsyn till ärendets brådskande natur får utskottet hemställa, att förevarande betänkande måtte företagas till avgörande efter allenast en bordläggning.

Stockholm den 21 oktober 1951.

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON.

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Heüman, Gustaf Elofsson, Franzon, Velandér, Petrén, Falk, Einar Eriksson, Wahlund och Nordenson; samt

från andra kammaren: herrar Olsson i Gävle, Sandberg, Björklund, Kristensson i Osby, Hagberg i Malmö, Nilsson i Kristinehamn, Ohlsson i Kastlösa, Vigelsbo, Gunnarsson och Kärlander.

Reservat ioner:

1) av herrar *Velander, Petrén, Nordenson, Sandberg, Kristensson* i Osby, *Hagberg* i Malmö och *Gunnarsson*, vilka anfört följande:

»Utskottets behandling av i Kungl. Maj:ts proposition nr 218 framställda förslag har varit högst summarisk. Inför utskottet har ingen annan föredragning än en rent teknisk sådan varit anordnad. Utskottets ledamöter hava icke haft möjlighet att från sakkunniga eller från av den föreslagna skatten närmast berörda inhämta upplysningar. Framställt yrkande om bordläggning har avslagits, varför riksdagens ledamöter icke beretts tillfälle att i sedvanlig ordning avgiva motion i anledning av propositionen.

Några olägenheter på grund av frågans behandling i vanlig ordning skulle icke behövt befaras, då särskilda åtgärder mot eventuell skatteflykt under behandlingstiden föreslagits i propositionen.

Departementschefen knyter sitt förslag om skatt vid tillverkning och import av personbilar till ett samma dag anmält förslag om investeringsavgift, vilket dock ännu icke kommit riksdagen tillhanda. Denna senare omständighet förhindrar en samtidig behandling av två frågor, vilka enligt förslagsställaren stå i samband med varandra, och påverkar ställningstagandet även i det ärende, som ännu icke förelagts riksdagen.

I propositionen förutsattes att importregleringen av personbilar och motorcyklar skall fortsätta. Under sådana omständigheter synes någon investeringsbegränsande skatt icke behöva påläggas. Vi dela nämligen fortfarande den uppfattning, som anfördes i de likalydande motionerna vid årets riksdag I: 450 av herrar *Ohlon, Andrén* och *Gränebo* och II: 582 av herrar *Hjalmarsson, Hedlund* i Rådom och *Ohlin*, att regeringen redan har tillräckliga medel i sin hand för att genomföra den enligt regeringen nödvändiga importbegränsningen av ifrågavarande motorfordon.

'Bilen är ett hjälpmedel för att bryta isoleringen, åstadkomma kontakt mellan skilda orter och göra det möjligt för landsbygdens människor att övervinna avstånden...' framhölls bland annat i de ovan återopade motionerna. Det framhölls likaledes i samma motioner att 'bilar och motorcyklar i stor utsträckning användas av arbetare inom jordbruket för dagliga resor mellan hemmet och arbetsplatsen'. Omdömet gäller naturligtvis icke endast jordbrukets folk utan alla som ha lång väg mellan bostad och arbetsplats. Antalet av dessa har genom utvecklingen på bostadsmarknaden oupphörligt ökat.

Som ovan anförts hava icke tillräckliga skäl anförts för en ny provisorisk beskattning av motorismen.

Redan vid införandet av den särskilda beskattningen av motorfordonstrafiken fastslogs den ordningen att ur denna beskattning härflytande medel skulle komma vägväsendet till godo. Denna princip har sedermera vidhållits och kommit till uttryck bland annat i 1945 års bevillningsutskotts betänkande nr 62, vari hävdas, att beskattningen av motorfordonstrafiken

skall avse att 'gälda den kostnad, som denna trafik orsakar vägväsendet'. Denna grundsats har senast understrukits i bevillningsutskottets betänkande nr 41 år 1951. Grundsatsen att bilskattemedlen endast böra användas för vägväsendet anse vi alltfört skall upprätthållas.

Vi hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 218, i de delar propositionen hänvisats till bevillningsutskottet.»

2) av herrar *Velander, Petrén, Nordenson, Sandberg, Kristensson* i Osby, *Hagberg* i Malmö och *Gunnarsson*, som anført:

»Skulle vår i reservation nr 1) gjorda hemställan icke vinna riksdagens bifall, yrka vi att i motiveringen för det fattade beslutet följande måtte infogas:

Enligt vedertagen princip skola statsverkets inkomster härflytande ur beskattningen av motorfordonstrafiken uteslutande användas för vägväsendets behov. Från denna princip bör något avsteg icke göras, varför de medel, som inflyta av skatten vid tillverkning och import av personbilar m. m., i sin helhet böra reserveras för vägväsendet.»