

Nr 63.

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående upphävande av förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

I en den 23 november 1953 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 241, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

dels antaga vid propositionen fogat förslag till förordning angående upphävande av förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.; samt

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att — i huvudsaklig överensstämmelse med i propositionen angivna grunder — meddela föreskrifter rörande restitution av skatt för sådana beskattade motorfordon, som finns i lager hos återförsäljare klockan 12 natten mellan den 19 och den 20 december 1953.

Det med propositionen överlämnade författningsförslaget är av följande lydelse:

Förslag

till

förordning angående upphävande av förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

Härigenom förordnas, att förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.¹ skall upphöra att gälla klockan 12 natten mellan den 19 och den 20 december 1953.

Förordningen skall dock tillämpas även därefter beträffande tillverkning eller import, för vilken skattskyldighet inträtt före den 20 december 1953.

Att vad i förordningen stadgas i fråga om sådan under tiden för dess giltighet begången förseelse, som i förordningen avses, skall äga tillämpning även efter det förordningen i övrigt upphört att gälla, därom är föreskrivet i övergångsbestämmelserna till förordningen.

¹ Ang. förordningens giltighetstid se 1953:259.

Av statsrådsprotokollet i ärendet inhämtas följande.

Förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., som utfärdades den 24 oktober 1951, trädde omedelbart i kraft och gällde ursprungligen till och med den 30 juni 1953. Genom beslut av innevarande års riksdag har förordningen givits förlängd giltighet för tiden till och med den 30 juni 1954 (SFS 1953: 259).

Enligt 1 § föreligger skattskyldighet enligt förordningen vid yrkesmässig tillverkning inom riket för avsalu eller vid införsel till riket av personbilar, motorcyklar och sidvagnar till motorcyklar; dock att från skatteplikt undantagits ambulansbilar, invalidmotorcyklar och vissa lättviktsmotorcyklar. Enligt 2 § skall skatten vid tillverkning inom riket erläggas av tillverkaren och vid införsel till riket av den för vars räkning införseln äger rum. Skattskyldighet inträder, då fordon av tillverkare levereras till köpare eller uttages från rörelse för annat ändamål än försäljning eller då fordon införes till riket. Skatten utgår med 10 procent av fordonets beskattningsvärde (3 §).

Statsverkets inkomst av skatten uppgick under budgetåret 1951/52 (avser omkring 8 månader) till cirka 42 miljoner kronor och för budgetåret 1952/53 till cirka 80 miljoner kronor. I riksstaten för innevarande budgetår har skatten beräknats inbringa 65 miljoner kronor.

Till stöd för de i propositionen framlagda förslagen har *departementschefen* anfört följande.

»Den särskilda skatten vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar har varit en anordning av i huvudsak samma art och med liknande syfte som investeringsavgiften; denna senare avgift har icke uttagits vid inköp av personbilar och motorcyklar. Till avgiftspliktig investering har däremot varit att hänföra inköp av lastbilar och bussar.

Bestämmelserna om investeringsavgift är så konstruerade att avgift i princip träffar investeringar under åren 1952 och 1953. Jag har redan i proposition nr 227/1953 angående komplettering av riksstatförslaget för budgetåret 1953/54 uttalat den meningen, att förordningen om investeringsavgift icke bör ges förlängd giltighet. I det sammanhanget framhöll jag, att även om investeringsavgiften icke slopades tidigare än vad i förordningen avsetts, man likväl finge räkna med att investeringsavgiftens investeringsbegränsande effekt i vissa fall redan kunde ha upphört eller i allt fall upphörde före utgången av 1953. Detta sammanhänge med investeringsavgiftens konstruktion. I anslutning till att investeringsavgiften skall upphöra vid årsskiftet har riksdagen antagit särskilda avvecklingsföreskrifter (SFS 1953: 364).

Beträffande den särskilda skatten å personbilar och motorcyklar — vilken som tidigare nämnts ursprungligen gällde till och med den 30 juni 1953 — vill jag erinra om, att jag vid anmälan i februari månad i år av proposition nr 85 angående fortsatt giltighet av denna beskattning uttalade, att det framstod som behövt att bibehålla beskattningen även för

tiden efter den 1 juli 1953. Hur länge behovet av denna särskilda beskattning komme att föreligga kunde icke då med bestämdhet sägas. Av formella skäl måste dock en viss giltighetstid angivas i författningen. Denna borde likväl icke bestämmas så att den onödigtvis störde automobil- och motocykelhandelns normala gång. Under sådana förhållanden syntes det lämpligast att låta giltighetstiden omfatta hela budgetåret 1953/54. Jag tillade att detta icke behövde ha någon avgörande inverkan på frågan om tidpunkten för skattens avskaffande. Denna kunde praktiskt taget när som helst underställas riksdagens prövning. I sitt av riksdagen godkända betänkande nr 39 i anledning av nämnda proposition tillstyrkte bevillningsutskottet den föreslagna förlängningen men underströk samtidigt, att utskottet därvid utgått från att en omprövning av skälen för bibehållandet av skatten kunde visa sig erforderlig tidigare än som i och för sig föranledes av förordningens giltighetstid.

Jag anser mig nu böra upptaga frågan om fortbeståndet av ifrågavarande särskilda beskattning av personbilar och motocyklar till förnyat övervägande. Sedan statsmakterna numera såsom nämnts uttalat sig för en avveckling av investeringsavgiften vid årsskiftet, anser jag starka skäl tala för att jämväl bilaccisen avskaffas. Visserligen skulle till stöd för att bibehålla denna beskattning kunna anföras, att skattens borttagande skulle innebära en stimulans till ytterligare ökning i den redan höga kapitalinvesteringen i personbilar och motocyklar. Det bör emellertid då ihågkommas, att den investeringsbegränsande effekten av en anordning sådan som bilaccisen avtar ju mer man avlägsnar sig från den tidpunkt, då beskattningen infördes. Utvecklingen på motorfordonsmarknaden under de senaste månaderna bestyrker riktigheten i denna uppfattning. Jag anser sålunda att skäl icke föreligger för att utifrån de synpunkter, som var bestämmande vid införandet av skatten, längre bibehålla denna och jag förordar därför att riksdagen underställes förslag till upphävande av förordningen i ämnet.

I fråga om den närmare tidpunkten för skattens upphörande synes det angeläget att tidrymden mellan den dag då planerna på ett avskaffande av skatten blivit kända och dagen för beslutets ikraftträdande blir kort. För att minska störningarna i handeln anser jag mig böra förordna att skatten avvecklas klockan 12 natten mellan den 19 och 20 december 1953.

Ett särskilt problem uppkommer beträffande de bilar och motocyklar, som finns i lager hos grossister och detaljister vid den tidpunkt, då skatten skall upphöra att utgå. Eftersom skatten uttages i tillverkarledet respektive vid importen är dessa fordon redan beskattade. Jag vill då först erinra om att vid skattens införande i oktober 1951 ingen lagerskatt uttogs på de fordon som den gången fanns i lager i gross- och detaljhandeln. I konsekvens härmed borde vid skattens upphörande ej heller ifrågakomma någon restitution av den skatt, som belöper å de fordon, vilka vid detta tillfälle finns i lager. Såsom jag uttalade i samband med att skatten infördes (jfr

prop. 218/51 s. 19) neutraliseras nämligen i allmänhet vid den framtida utvecklingen icke önskvärda följder av beskattningens införande, i det att opåräknade vinster till följd av prisstegring vid införandet kommer att motsvaras av förlust på grund av prisfall då skatten upphör. Några säkra uppgifter om lagerhållningens storlek nu och vid den tidpunkt då skatten infördes har icke varit möjliga att erhålla. Av vissa tecken att döma torde det dock vara berättigat att antaga att någon större skillnad i lagerhållningen icke föreligger. Emellertid kan det givetvis i det enskilda fallet inträffa att lagret nu är betydligt större än det var hösten 1951. Med hänsyn härtill och i betraktande av att det här är fråga om stora beskattningsobjekt anser jag mig böra föreslå att möjlighet öppnas för skatterestitution i dylika fall. Sådan restitutionsrätt bör föreligga, där den av vederbörande återförsäljare erlagda skatten å det lager av personbilar och motorcyklar, som han innehar vid förordningens upphörande, överstiger den beräknade skatten å lagret av sådana fordon, som han innehade vid skattens införande. Restitution bör åtnjutas med skillnaden mellan det sammanlagda skattebelopp, som erlagts för de nu innehavda fordonen, och den skatt, som skulle ha belöpt på lagret vid skattens införande, därest en särskild lagerbeskattning då varit anordnad. Kan vederbörande visa, att gjort pristillägg icke motsvarar hela den beräknade skatten, bör restitutionsbeloppet i motsvarande mån ökas. Kungl. Maj:t torde hos riksdagen böra utverka bemyndigande att utfärda erforderliga föreskrifter för att genomföra ett restitutionsförfarande. Rätten att meddela restitutionsbeslut bör därvid anförtros kontrollstyrelsen.

Såsom tidigare nämnts har i riksstaten för innevarande budgetår den särskilda skatten vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar beräknats komma att inbringa 65 miljoner kronor. Enligt nu föreliggande uppgifter har skatteintäkten under tiden juli—september i år uppgått till ca 27 miljoner kronor. Bifalles förslaget om skattens avskaffande för tiden efter den 19 december 1953 torde den sammanlagda skatteintäkten under innevarande budgetår kunna beräknas till ca 40 miljoner kronor. Skattens borttagande redan nu skulle sålunda komma att medföra ett inkomstbortfall av ca 25 miljoner kronor i förhållande till vad som beräknats i riksstaten. I belysning av den faktiska utvecklingen får emellertid nämnda belopp anses lågt tilltaget. I samband med det pågående budgetarbetet torde få övervägas, huruvida särskilda anordningar blir erforderliga för att bereda täckning för inkomstbortfallet.»

Utskottet. I den föreliggande propositionen nr 241 har framlagts förslag om upphävande från och med den 20 december 1953 av förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. I anslutning härtill föreslås att Kungl. Maj:t skall erhålla bemyndigande att — i huvudsaklig överensstämmelse med i propositionen angivna grunder — meddela före-

skrifter rörande restitution av skatt för sådana beskattade motorfordon, som finns i lager hos återförsäljare vid tidpunkten för skattens upphörande.

Ifrågavarande lagstiftning samt förordningen om investeringsavgift tillkom hösten 1951 i syfte att begränsa de i dåvarande läge alltför starka expansionsbendenserna i fråga om investeringsverksamheten. Investeringsavgiften, som riktar sig mot vissa investeringar i anläggningstillgångar — bland annat lastbilar och bussar — under åren 1952 och 1953, upphör vid kommande årsskifte, men det må anmärkas att till följd av bestämmelsernas konstruktion investeringsavgiften redan i huvudsak mist sin effekt. Vad angår den särskilda skatten vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar, vilken ursprungligen gällde till och med utgången av juni månad 1953, har riksdagen vid vårsessionen på hemställan av bevillningsutskottet i betänkande nr 39 förlängt skattens giltighetstid till utgången av innevarande budgetår. I nämnda betänkande uttalade emellertid utskottet bland annat att en omprövning av skälen för bibehållandet av ifrågavarande beskattning kunde visa sig erforderlig tidigare än som i och för sig förleddes av förordningens giltighetstid.

Med hänsyn till det samband som råder mellan investeringsavgiften och skatten vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar samt det förhållandet att investeringsavgiften upphör med utgången av innevarande år finner utskottet, i likhet med departementschefen, att starka skäl talar för ett slopande av nämnda skatt. Ett upphävande nu innebär sålunda ett fullföljande av den samordning som skett av här angivna beskattningsåtgärder. Utskottet tillstyrker alltså, att den särskilda skatten vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar avskaffas. Av tekniska hänsyn synes lämpligt att upphävandet sker vid den i propositionen angivna tidpunkten.

Mot de i propositionen förordade grunderna för restitution i samband med skattens upphävande, vilken restitution avses skola handhas av kontrollstyrelsen, har utskottet intet att erinra liksom ej heller mot den tekniska utformningen av det föreliggande författningsförslaget.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 241,

1) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående upphävande av förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.; samt

2) bemyndiga Kungl. Maj:t att — i huvudsaklig överensstämmelse med i propositionen angivna grunder — meddela

föreskrifter rörande restitution av skatt för sådana beskattade motorfordon, som finns i lager hos återförsäljare klockan 12 natten mellan den 19 och den 20 december 1953.

Stockholm den 3 december 1953.

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON.

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Heüman, Franzon, Velander, Falk, Niklasson, Söderquist, Einar Eriksson*, Patrick Nilsson och Johan Persson*; samt

från andra kammaren: herrar Olsson i Gävle, Kristensson i Osby, Orgård, Sundström, Sjölin, Olofsson, Jonsson i Skedsbygd, Kollberg, Kärrlander och Nilsson i Svalöv*.

* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

Reservation

av herr *Falk*.