

Nr 468.

Av herr **Adolfsson**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 85, med förslag till förordning angående ändring i förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. samt om fortsatt giltighet av samma förordning.

I proposition nr 85 har Kungl. Maj:t bland annat föreslagit förlängning av giltighetstiden för förordningen den 24 oktober 1951 om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. Den ifrågavarande förordningen gäller till och med den 30 juni 1953 och föreslås nu erhålla förlängd giltighetstid med ytterligare ett år.

När denna skatt på sin tid beslutades avsågs med densamma att begränsa efterfrågan på personbilar och motorcyklar. Den var således en anordning av i huvudsak samma art och med samma syften som investeringsavgiften. Liksom investeringsavgiften avsåg den särskilda skatten på import och tillverkning av motorfordon att utgöra ett led i regeringens allmänna ekonomiska politik för att hejda inflationen och skapa ett stabilt penningvärde. Det angavs uttryckligen i motiveringen för skatten att den skulle vara av provisorisk karaktär och upphöra när syftet med densamma var vunnet, dvs. när balans i samhällsekonomin vunnits och penningvärdet blivit stabilt.

Regeringen har i olika sammanhang förklarat, att dessa mål nu har uppnåtts och att det ekonomiska läget således präglas av balans. Om detta är fallet så kan det inte längre finnas några motiv för att bibehålla den särskilda skatten på import och tillverkning av personbilar och motorcyklar. Chefen för finansdepartementet motiverar också förslaget om förlängning av giltighetstiden på ett helt annat sätt och från helt andra utgångspunkter än vad som skedde, då skatten beslutades. Chefen för finansdepartementet framhåller, att ett borttagande av skatten skulle stimulera till ökad import och alltså till ökat utflöde av valuta. Kalkylerna för utrikeshandeln för innevarande år tyder på en valutautströmning av icke ringa storlek. Varje åtgärd i ett sådant läge, som kan få till följd en ytterligare försämring av betalningsbalansen, måste fördenskull inge betänkligheter.

Detta resonemang må i och för sig vara riktigt, men det gäller uppenbart om även all annan import. Vill man förhindra valutautströmning, som kan försämra betalningsbalansen i utrikeshandeln, måste den logiska följden bli den, att allmänna importrestriktioner införes. Det kan inte vara riktigt att använda en förordning om uttagande av en skatt, som tillkommit i ett helt annat syfte, för att reglera importen på ett visst begränsat område. En

provisorisk skatt bör inte uttagas efter det att syftet med densamma uppnått. Förlänger man giltighetstiden för dess tillämpning, sedan behovet av skatten försvunnit, måste detta rubba förtroendet för regeringens försäkringar.

Enligt tidigare fastslagna principer skall intäkterna av all bilbeskattning anslås till finansieringen av vägväsendet. Från dessa principer har under senare år avsteg gjorts genom införande av extra skatter på både bensin och fordon i inflationsbekämpande syfte. Intäkterna av dessa skatter liksom av skatten på import och tillverkning har icke gått till vägväsendet. För bilägarna måste det te sig som en orättvisa, att en dylik extraordinär beskattning av bilismen bibehålles även sedan inflationen hejdats, samtidigt som den ordinarie skatten på bensin föreslås höjd.

Med anledning av vad som sålunda anförts hemställas,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 85.

Stockholm den 25 mars 1953.

Holger Adolfsson.
