

## Nr 155

Av herr **Carlsson** i Stockholm **m. fl.**, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 36, med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955, m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 36 har icke förebragts något verkligt vägande skäl för att man som ett led i den allmänt inflationsbekämpande politiken skall införa särskild investeringsavgift för motorfordon. Den rätta vägen att uppnå det syfte man försökt förverkliga genom propositionen hade i stället varit att med hjälp av kreditpolitiken åstadkomma en allmän ekonomisk åtstramning.

Om riksdagen trots ovanstående principiella invändningar mot förslaget såsom sådant likväl skulle finna skäl antaga den framlagda propositionen, synes det oundgängligen nödvändigt med vissa formella justeringar.

I första hand kan särskilt stark kritik riktas mot förslaget att den särskilda investeringsavgiften även skall drabba begagnade fordon. Som bekant berördes denna fordonskategori icke av den förra personbilsaccisen. För att förverkliga de syften man uppställt i samband med förslaget till särskild investeringsavgift synes icke befogat att låta densamma även drabba handeln med begagnade bilar. När en begagnad bil byter ägare, innebär detta i och för sig ingen belastning av landets reala resurser. Vidare torde en utsträckning av avgiftsplikten vara erforderlig komplettering för att förhindra ett kringgående av bestämmelserna för nya bilar. Ett argument, som i debatten framförts, är, att därest man icke låte den särskilda investeringsavgiften utgå på begagnade bilar och enbart låte den drabba nya bilar, skulle prisnivån på de begagnade fordonen indirekt höjas i motsvarande grad. Härigenom skulle man bl. a. icke uppnå tillräcklig återhållsamhet när en tidigare bilägare önskade köpa ett nytt fordon. Genom den indirekta prishöjningen på begagnade bilar skulle nämligen mellanskillnadsbeloppet minskas i motsvarande mån. Mot ett sådant resonemang kan man rent allmänt invända, att det i samband med de senaste årens expansion på bilismens område i flertalet fall varit personer, som icke förut ägt bil, som nu skaffat sig ett fordon. Enligt uppskattning av branshmän torde endast ca 50 000 av de ca 126 000 försäljningar av nya personbilar som ägde rum 1954 ha skett i samband med inbyte av begagnade fordon. Uppskattningsvis torde emellertid äganderättsöverlåtelse i fråga om begagnade bilar under samma period ha uppgått till ca 200 000. I detta sammanhang torde man särskilt böra framhålla, att bilismens expansion är av mycket sent datum, varför några större ersättningsbehov ännu icke uppkommit. Härtill kommer, att den nuvarande mycket hårda konkurrensen knappast medger något utrymme för prisstegring på begagnade bilar. Under alla förhållanden blir det även motsvarande prisfall, när avgiften en gång tages bort.

Stark kritik mot förslaget angående avgiftsbeläggning av de begagnade bilarna torde kunna riktas med utgångspunkt från rena rättvisesynpunkter. Man brukar räkna med att en bil under sin livstid brukar byta ägare 4 à 5 gånger. Det kan näppeligen synas rimligt, att man i ett sådant fall låter avgiftsbelägga samma fordon 4 à 5 gånger. Härtill kommer, att för en icke oväsentlig mängd av de begagnade fordon, som nu gå i handeln, en gång erlagts den tidigare bilaccisen. Avgiftssystemets anknytning till fordonens tjänstevikt och årsmodell leder vidare till särskilt stötande konsekvenser när det gäller de begagnade bilarna. För ett något begagnat fordon är det nämligen i allmänhet fordonets tekniska kondition och icke årsmodell som är det avgörande för bilens försäljningsvärde. Det kan icke synas rimligt, att samma avgift utgår för en bil i mycket dålig kondition som för ett fordon av visserligen samma årsmodell men föga eller intet begagnad. Eftersom det i vissa fall varit ganska avsevärda prisfall på begagnade fordon, torde det mycket ofta komma att hända, att investeringsavgiften för dessa fordon i realiteten icke kommer att utgå med de av lagstiftaren beräknade ca 10 % av försäljningsvärdet utan snarare med 25 à 30 %.

En realistisk bedömning av läget måste även ge vid handen, att man icke torde kunna åstadkomma en effektiv kontroll av att dessa bestämmelser verkligen komma att tillämpas när det gäller de begagnade bilarna. Utan tvivel komma affärspartner utanför den reguljära bilhandeln att helt enkelt låta bli att omregistrera bilen. Härigenom kommer det tvivelsutan att bli en ny blomstringstid för den s. k. norrabantorgshandeln. Bilregisterna torde även i viss utsträckning bli inaktuella. Detta måste medföra stora nackdelar såväl för försvaret som för försäkringsmyndigheterna.

Principen att även avgiftsbelägga de begagnade fordonen kommer att skapa en stor mängd komplicerade detaljproblem, särskilt för bilhandeln. Det måste därför under alla förhållanden vara nödvändigt att införa en undantagsbestämelse för bilhandels befattning med de begagnade bilarna. Enligt propositionen skall i princip avgift erläggas även när bilhandlaren i fast räkning förvärvar ett begagnat fordon. Därefter kommer den definitiva köparen att erlægga ny avgift, när han förvärvar fordonet. Lagstiftaren har visserligen icke direkt tänkt sig dubbel avgiftsbeläggning i sådana fall, men de möjligheter som finnas att undgå denna äro i hög grad komplicerade och komma utan tvivel att ge upphov till en mängd krångel. Skall en bilhandlare i fast räkning emottaga ett begagnat fordon, blir han tvungen att låta kunden införa fordonet i bilreservregistret innan bilfirman tar emot bilen. Har då bilen icke inom ett år blivit besiktigad, måste en ny besiktning verkställas innan fordonet ens får demonstreras. Redan nu är bilinspektionen synnerligen hårt ansträngd, och ett genomförande av propositionen på denna punkt — med ytterligare ca 100 000 förrättningar om året — skulle leda till ett rent kaotiskt läge. Särskilt besvärlig kommer situationen att bli i landsorten, där man ofta endast får besök av en bilinspektör ett par gånger i månaden. Väntetider på ett par månader torde därför i framtiden bli oundvikliga. Härigenom komma såväl kunderna som bilhandeln att tillfogas bety-

dande olägenheter. Eftersom en begagnad bil icke är någon lagringsvara utan bör säljas ganska snabbt, komma bestämmelserna på denna punkt således att verka mycket besvärande för både bilkunder och bilhandel.

Under hand har det upplysts, att en uppmjukning är att förvänta i fråga om bestämmelserna angående besiktningsskyldighet i förevarande avseende. Rent principiellt måste emellertid konstateras, att man icke kan utforma en skattelag med hänsynstagande till en *förväntad* ändring av vägtrafikförordningen. Frågan om ombesiktning av fordon är mycket betydelsefull ur trafiksäkerhets-synpunkt men bör icke upptagas till behandling i detta sammanhang. Den enda lösningen på detta problem synes f. n. vara en specialbestämmelse om att avgiftsskyldighet icke skall föreligga för yrkesmässig bilhandlare i fråga om fordon som av honom förvaras i lager eller hållas till salu. Med hänsyn till bestämmelserna om saluvagnslicens torde det icke föreligga några svårigheter att avgränsa den grupp, som skulle komma i åtnjutande av denna specialbestämmelse. Möjligen skulle man kunna tänka sig en viss tidrymd inom vilken fordonet skall vara avyttrat. Med hänsyn till bilverkstädernas kapacitet och säsongvariationerna inom bilhandeln torde en sådan tidrymd skäligen icke kunna göras kortare än sex månader. Man kan emellertid starkt ifrågasätta, om fördelarna av en sådan spärrbestämmelse kunna uppväga det extra besvär som skulle komma att förorsakas bilregistren.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställes,

att samtliga begagnade fordon skola vara fritagna från den särskilda investeringsavgiften för motorfordon.

Om denna hemställan ej kan bifallas, föreslås,

att man i förordningen inför en särskild undantagsbestämmelse om att investeringsavgift icke skall erläggas av den som innehar saluvagnslicens såvitt angår fordon som av honom förvaras i lager eller hålles till salu.

Det förutsättes, att utskottet låter utarbета vederbörlig lagtext.

Stockholm den 26 januari 1955

*C. W. Carlsson*  
i Stockholm

*Gustaf Kollberg*

*Gustav Boija*

*Ragnhild Sandström*

*Sven Gustafson*  
i Göteborg

*Eric Nelander*

*Sven Antby*

*Alarik Hagård*

*Eric Nilsson*  
i Svalöv

*Henrik Munktell*

*Erik Nygren*