

Nr 162

Av herrar **Asp** och **Persson** i Appuna, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 36, med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955, m. m.

I proposition nr 36 till årets riksdag har Kungl. Maj:t föreslagit dels att investeringar inom rörelse och jordbruk under år 1955 skulle beläggas med en avgift motsvarande tolv procent av kostnaderna för investeringarna, dels ock att särskild investeringsavgift skulle erläggas för person- och mindre lastbilar, som införs i bilregistret under tiden 15 januari 1955 till årets slut.

I och för sig synes intet vara att erinra mot att i nuvarande läge åtgärder i investeringsbegränsande syfte vidtagas. Den snabba ökningen av bilbeståndet, framför allt under 1954, medför stora påfrestningar på andra områden, vilka icke kunna anpassas i samma takt som bilbeståndet växer. Detta gäller främst vägar och trafikövervakning men också verkstäder och övriga serviceanläggningar. Åtgärder som begränsa bilbeståndets tillväxt äro därför ägnade att skapa jämvikt i bilismens försörjningsbalans. Det torde dock kunna ifrågasättas huruvida de föreslagna åtgärderna äro påkallade beträffande den yrkesmässiga biltrafiken.

Inom denna näringsgren har det inte skett någon nämnvärd utökning av fordonsbeståndet under 1954. Antalet fordon i yrkesmässig trafik har i stort sett bibehållits oförändrat. Sålunda utgjorde antalet lastbilar i sådan trafik i november 1953 19 481 och i november 1954 20 847. Den ökning med 1 366 lastbilar, som ägt rum, synes främst berott på dels de omfattande skogstransporterna i samband med stormfällningen i början av år 1954, dels behovet av utökad fordonspark för tunnelbanebygget i Stockholm. För drosktrafiken däremot beräknas antalet vagnar från årsskiftet 1953/54 till årsskiftet 1954/55 ha nedgått med i runt tal 250 vagnar eller från ca 12 000 till ca 11 750. Inom den yrkesmässiga omnibustrafiken i privat ägo har antalet fordon enligt uppgift i stort sett varit oförändrat under 1954.

Någon spekulativ expansion inom den yrkesmässiga biltrafiken har sålunda icke skett och kan icke förekomma, då varje utökning prövas av myndighet enligt bestämmelserna i 1940 års yrkestrafikförordning. Denna förordning föreskriver särskilt tillstånd för yrkesmässig biltrafik, och varje sådan ansökan är därför underkastad behovs- och lämplighetsprövning av vederbörande myndighet. Den hämmande effekt en investeringsavgift skulle

få gäller således endast utrangering av vagnar i trafik. Några uppgifter på i hur stor omfattning sådan utrangering skett under 1954 ha inte kunnat erhållas. På grund av tidigare bestämmelse om investeringsavgift kan dock antagas, att nyanskaffning av fordon tidigare hållits nere och att under år 1954 antalet utbyten därför varit något större än normalt. Investeringsavgift innefattande den yrkesmässiga biltrafikens investeringar skulle därför verka återhållande endast i fråga om utrangering av förslitet material. Förnyelse av vagnmaterialet är här uteslutande betingat av kravet på standard på vagnarna och trafiksäkerhet. Normalt är att sådana fordon i lastbilstrafik utbytas vart femte eller sjätte år.

Enligt propositionens »förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955» 10 § skall investeringsavgift utgöra tolv procent och vara avdragsgill vid inkomsttaxering. Detta innebär att avgiften för större företagare med bokföringsskyldighet — juridiska personer, bolag — kommer att vara effektiv endast till sex procent under det att för övriga med bokföringsskyldighet enligt 1 och 2 §§ bokföringslagen effektiviteten kommer att ligga vid nio procent. Med beaktande av att den yrkesmässiga biltrafiken till sin karaktär är en typisk småföretagarnäring kommer investeringsavgiften att hårdare drabba denna än annat slag av rörelse. Av lasttrafikbilägarförbundets 10 500 medlemmar äro 8 600 s. k. en- och tvåbilsåkare; inom drosktrafiken torde relationerna vara enahanda. Under det att för huvudparten andra rörelseidkare större delen av det investerade kapitalet ligger i lager o. d. består investeringen i åkerirörelse uteslutande av maskiner.

Investeringsavgiften kommer att verka kostnadsfördyrande för den yrkesmässiga trafiken, och en justering av taxorna uppåt blir nödvändig. För exempelvis mjölktransporter blir kostnadsökningen taxemässigt sett två till tre procent. Även om investeringsavgift som kostnadsfördyrande faktor är relativt obetydlig bör beaktas att denna tillsammans med andra kostnadsökningar kommer att utgöra underlag för framställning om höjda transportpriser.

Då den föreslagna investeringsavgiften uteslutande är att betrakta som en konjunkturpolitisk åtgärd med syfte att bl. a. minska efterfrågan på bilar och enär sådan åtgärd för den yrkesmässiga biltrafiken inte kan anses vara av behovet påkallad, tala goda skäl för att sådan investering betraktas som icke avgiftspliktig. Jämväl för bilar och till bilar kopplade släpvagnar, som användas för regelbundna transporter av mjölk, mejeriprodukter, ägg och slaktdjur och där transporten är grundad på avtal eller kontrakt, synes befrielse från att erlægga investeringsavgift vara befogad.

Under återopande av vad här anförts hemställas,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 36 måtte besluta att som avgiftspliktig investering icke skall anses förvärv av fordon som registreras för yrkesmässig

trafik eller för regelbundna transporter av mjölk, mejeriprodukter, ägg eller slaktdjur.

Stockholm den 25 januari 1955

Einar Asp

Sven Persson

i Appuna

Nr 163

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

(Lika lydande med motion nr 128 i Första kammaren)

Stockholm den 26 januari 1955

Gustav Boija

Karin Wetterström

Axel Gustafsson,

Borås

James I. A. Dickson

C. W. Carlsson

Alarik Hagård

A. Widén

S. Rimås