

## Nr 467

Av herr **Lundberg**, 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 föreslås att investeringsavgiften skall återinföras. Motiveringen är att den skall dämpa investeringar och köpkraft. Att samhället har både rätt och skyldighet att skydda penningvärdet samt söka styra konjunkturutvecklingen borde vara självklara saker, som inte behöver diskuteras. Frågan kan därför begränsas till olika åtgärders lämplighet och förmåga att ge önskvärda resultat.

En investeringsavgift måste vara en engångsåtgärd om den tillfälligt skall kunna fylla en uppgift. Om den brukas och borttages i årsintervaller, blir den en godtycklig varuskatt, vars konjunkturstyrande förmåga torde vara minimal eller obefintlig, såvida den fulla sysselsättningen skall bibehållas. I undantagsfall kan investeringsavgiften uppskjuta köpviljan ett år, men detta medför i sin tur en överdimensionerad köpkraft under ett kommande år, som skapar en bristande balans och en ryckighet inom handel, industri, arbetskraft etc., som förorsakar samhället uppenbara skador. Den skapar även en motsats till planekonomi och omöjliggör för stat, Kooperation och enskild företagsamhet att företaga organisatoriska och ekonomiska planeringar, vilka är förutsättningen för att vår fulla sysselsättning skall kunna upprätthållas. Det är riktigt, att investeringsavgiften är en högränta av hårdaste slag. Huruvida den trots detta kan tvinga ned sysselsättningen och skapa en stagnation i näringslivet i den utsträckning som förutsätts är tvivelaktigt. Och om den skulle göra det, måste vårt folkhushåll därigenom förorsakas mycket allvarliga skador.

Skall den fulla sysselsättningen och vår konkurrenskraft på världsmarknaden kunna behållas, måste vi anse det som en tvingande nödvändighet, att vår handel och industri ständigt skall ha möjlighet att rationalisera och investera, för att den skall bli effektiv och prisbillig. Hela vår ekonomiska politik måste anpassa sig till ett nytt ekonomiskt samhällstänkande, där den fulla sysselsättningen är en realitet. Men skall detta bli möjligt, måste vi också se till att ekonomiska ingrepp i vårt näringsliv realistiskt kan prövas, såvida vi vill skydda den ekonomiska grunden för vårt samhällsarbete och vår levnadsstandard. Investeringsavgiften är onyanserat godtycklig och därmed skadlig för handel och industri; men den är jämväl farlig för den fulla sysselsättningen.

Årets lönekrav från arbetarsidan har varit måttfulla och naturliga. Att en ökad reallön är självklar under full sysselsättning är inte heller något nytt eller oroande, såvida vi rationaliserar i tillräcklig takt. Här föreligger en växelverkan som inte bör brytas. Ur denna synpunkt synes det alltså inte föreligga ett behov av investeringsavgift.

Däremot kan en relativt omfattande utrikeshandel inom en krets av stater, där *ett* land tillämpar frihandelsprinciper, under det att de andra genom tullar etc. skapar olika svårigheter, innebära påfrestningar i vår betalningsbalans och verka inflationsdrivande. Men skall man komma till rätta med detta problem, måste väl en investeringsavgift verka minst sagt äventyrlig. Då måste andra åtgärder vidtagas. I varje fall kan investeringsavgiften vidga inflationsfaran i stället för att minska den.

Bilimporten har givetvis ökat mycket kraftigt, men den bör inte övervärderas. Den är delvis ett uttryck för en uppskjuten köpvilja från åren 1952 och 1953, men den är även en nödvändig följd av en teknisk utveckling och en förbättrad levnadsstandard. Det torde i många fall vara mera naturligt, att vi i dag har bil som ett mera allmänt trafikmedel, än att våra förfäder skaffade sig en cykel. Motorismens utveckling både på land, i vatten och i luften kan och får inte ses som en belastning; de är naturliga och nödvändiga fortskaffningsmedel i dagens samhälle. Att vårt land skulle ha för trångt på vägar etc. med sin relativt glesa befolkning är väl även en överdrift. En bil eller en motorecykel måste nog i det fulla sysselsättningens Sverige betraktas som ett legitimt och naturligt transportmedel för samtliga befolkningsgrupper, och det finns därför inte någon större anledning att bestraffa dem som ha satsat pengar i en bil eller motorecykel än dem, som skaffar sig en motorbåt, konstverk etc. I varje fall måste man väl säga, att bilköpens ökande kunde förväntas när vi senast borttog bilaccisen. Det har därför inte inträffat något oförutsett, som motiverar en ny skatt på bilar och motoreyklar.

Däremot kan det rent allmänt finnas en inflationsfara, som vi redan nu bör dämpa. Detta kan ske genom att vi generellt åtstramar köpkraften, inte bara hos dem som har bilar och motoreyklar utan hos alla. Är det behövt, kan ett tvångssparande bli nödvändigt genom ett höjt skatteuttag. I dagens läge torde en skattehöjning inte vara erforderlig, utan det torde räcka med sparsamhet i fråga om utgifter och ett bibehållet skatteuttag. Om statens inkomster kan bibehållas eller stiga, bör detta icke användas till skattelättnad så länge vi har högkonjunktur utan för att skapa en statens konjunkturfond av en sådan storleksordning, att den motsvarar enskild företagsamhets dolda reserver.

Skattetänkandet har av propagandister satts i system och det bedrivs i dag en skattedebatt där ekonomiskt lättsinne synes vara ledmotivet. Direkta skatter är såväl för den enskilde medborgaren som för näringslivet den mest fördelaktiga formen för betalning av gemensamma

utgifter. Vårt uppbördssystem möjliggör även en smidig och effektiv uppbörd av skatterna och det kan givetvis även göras än bättre. Om risk för en inflation uppstår, torde ett visst tvångssparande genom ett fondskapande skatteuttag vara den riktigaste och effektivaste vägen. Skatteuttaget är progressivt och träffar efter bärighet alla skattebetalare. På så sätt blir det en åtstramning som även träffar de stora inkomstagarna i samma proportion som de mindre. Ett sådant förfarande kan med en utbyggnad av skatteuppbörden ske mycket snabbt, och skatten skall kunna ändras under löpande budgetår. De ökade skatteinkomsterna skall i ett sådant fall oavkortade gå till konjunkturfonden, som skulle vara fristående gentemot den ordinarie budgeten. Då det inte heller är uteslutet att en inflation kan hävas genom en nyinvestering, skulle konjunkturfonden genom stimulerande lån eller anslag till statlig, kooperativ eller enskild företagsamhet kunna hjälpa den industriella verksamhet eller handel som ur landets och konjunktorens synpunkt kan motivera detta.

Genom en investeringsavgift träffas i första hand det som borde skyddas, nämligen investeringarna och rationaliseringarna inom handel och industri. Investeringsavgiften kan därför inte betraktas som ett medel att värja oss från en inflation, utan genom att den hindrar nödvändiga och samhällsnyttiga investeringar kan den indirekt bli ett inflationsdrivande medel.

Då de eventuellt beräknade skatteinkomsterna från en ny investeringsavgift inte kan motivera en åtgärd som kan förorsaka handel och svenskt näringsliv samt våra transportmedel direkta skador och svårigheter, bör riksdagen icke godtaga Kungl. Maj:ts proposition nr 36. Om inflationsbekämpande åtgärder erfordras, bör Kungl. Maj:t på den direkta skattens väg och genom att upplägga en betydande konjunkturfond återkomma till riksdagen med de förslag, som läget kan kräva.

Med hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen måtte besluta att avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 36 med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955, m. m.

Stockholm den 29 januari 1955

*John Lundberg*