

Nr 469

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

De senaste årens kraftiga ansvällning av motorismen i vårt land är inte någon tillfällighet utan grundar sig på en bestående förändring i själva sättet att leva. Vad som här spelar in är bl. a. den ökade industrialiseringen och över huvud taget den allt snabbare pulsen hos det ekonomiska livet. Behovet av motorfordon blir därmed år från år allt större. Möjligheterna att tillgodose detta behov har samtidigt radikalt förändrats såväl genom stegringen av realinkomsterna som genom att den tekniska utvecklingen ställt allt billigare fordon till marknadens förfogande. Inte blott motorcykeln utan även den lilla och billiga bilen har kommit inom räckhåll för allt större grupper av vårt folk. Denna utveckling som innebär ett skeende på lång sikt har förstärkts av bristen på bostäder, som hindrat människorna att använda en del av sina ökade ekonomiska resurser till att förbättra sin bostadsstandard.

För både städernas invånare och landsbygdens folk har motorfordonet alltmera blivit en nödvändighet. I städerna, särskilt de stora, tvingas nybebyggelsen allt längre ut i periferien med påföljd att de där boende får allt längre resvägar för att komma till sitt arbete och för att göra sina uppköp. De långa resvägarna medför att den förkortade arbetstiden många gånger blir en illusion, därigenom att människorna tvingas till tröttsamma färder både före och efter arbetet. För den befolkning som samlats till de stora städerna och tätorterna har vidare ett allt starkare behov gjort sig gällande att utnyttja fritiden för kontakt med naturen.

Det hävdas inte sällan från deras sida som anser sig ha möjlighet till en betygssättning av andra människors sätt att använda sin inkomst, att bilen alltför ofta är en lyxartikel. Ett närmare studium visar emellertid att av alla dem som innehar personbilar endast ett relativt ringa fåtal använder dessa uteslutande för privat bruk. Men även den som helt eller delvis har bilen för rekreation eller för sin bekvämlighet fullföljer därmed ett fullt legitimt syfte. Det är ju bl. a. just detta som är meningen med den högre levnadsstandard, den kortare arbetstiden och den längre semester som i så många andra sammanhang ingår i statsmakternas målsättning.

På landsbygden är bilen ett ofrånkomligt medel att bryta isoleringen. En fortsatt motorisering utgör en av huvudförutsättningarna för att våra

glesbygder icke skall förvandlas till ödebygder. Sverige är ett de långa vägarnas land, och detta gäller särskilt Norrland. Skall det vara möjligt att nå fram till ett differentierat näringsliv på landsbygden är det nödvändigt att stimulera motorismen i stället för att söka lägga hinder i dess väg. Redan nu har stora grupper på landsbygden, t. ex. byggnadsarbetare, vägarbetare, skogsarbetare och skogstjänstemän, större kostnader än motsvarande grupper inom tätorterna för de färder som är förknippade med arbetet. Avståndskostnaderna för glesbygdens folk, när det gäller att besöka läkare, apotek, bank, specialaffärer m. m., är även de betydande. Det vore därför en direkt orättvisa mot landsbygdens folk om dessa kostnader genom statliga åtgärder avsiktligt skulle drivas i höjden.

Med den demografiska utveckling vi har här i landet — alltså med en förskjutning till allt högre åldrar — är det nödvändigt att så länge som möjligt hålla den äldre arbetskraften sysselsatt inom produktionslivet. För de äldre är emellertid ofta just färden till och från arbetet den mest betungande, om den skall ske till fots eller på cykel. Det betyder en stor lättnad för dessa äldre personer att få använda motorfordon som fortskaffningsmedel.

Med det hårda skattetryck som här råder har det allmänna lagt beslag på en orimligt stor del av den enskildes inkomst. Inom den sektor som kvarstår är det därför så mycket angelägnare att den enskilde själv får bestämma. Att här ingripa genom plötsliga pålagor i syfte att dirigera konsumtionsvalet är stötande. Även för den som söker se bort från det principiellt felaktiga i detta sätt att dirigera människornas konsumtionsval, måste de praktiska konsekvenserna vid ett sådant förfarande mana till eftertanke. Först och främst måste man väl göra klart för sig att de människor som hindras att använda sina pengar för att tillgodose ett speciellt behov i stället kanske förmås att utnyttja samma pengar för andra ändamål. Vilka dessa ändamål blir, därom kan den dirigerande myndigheten ingenting veta. Det är t. ex. möjligt att en familj som hade planerat att inköpa en bil under våren 1955 men som låter avhålla sig från detta genom accisen i stället använder de medel som sparats ihop för bilköpet till en utlandsresa eller för anskaffande av televisionsapparat. Genom att man på detta sätt kullkastar människornas sparplaner skapar man lätt en irritation som kan leda till motvilja mot sparande över huvud taget.

I proposition nr 36 har departementschefen föreslagit införandet av en bilaccis vid anskaffande av personbil eller motorecykel, vare sig ny eller begagnad. Åtgärderna anges vara ett led i bekämpande av inflationstendenser. Emellertid är det väl uppenbart att den som använder bilen för sin yrkesutövning och som genom en sådan accis får ökade kostnader för sin bilhållning måste räkna dessa som omkostnader i sin förvärvsverksamhet och söka få täckning för dem genom ökade löner, taxor eller priser. I den mån sådana höjningar sker förlorar uppenbarligen accisen den efterfrågedämpande effekt man avsett.

Den konjunkturutjämnande politik som borde eftersträvas betyder ju i själva verket ingenting annat än att man vill ha en lugn och någorlunda jämn, fortskridande utveckling. En sådan befrämjas ingalunda genom skatter som plötsligt införes. Vi har haft en hel serie ryckvis företagna ingripanden mot bilismen under senare år. Så höjdes t. ex. fordonsskatten våren 1951 till det dubbla beloppet, såsom det då sades provisoriskt. Följande år permanentades 40 % av höjningen. År 1954 kom med ny höjning av fordonsskatten, vilken väsentligast träffade den tunga, för landsbygden så betydelsefulla trafiken. Bensinskatten höjdes 1948 — likaledes »provisoriskt» — med 27 öre per liter, och av dessa 27 öre permanentades 1951 7 öre. 1953 kom en ny höjning av bensinskatten, denna gång med 3 öre. Även då var det fråga om ett provisorium som emellertid redan 1954 blev permanent. Bilaccisen har vi också haft förut. Hösten 1951 fattades ett mycket plötsligt beslut om införande av en sådan accis. Den skulle gälla till den 30 juni 1953. På våren 1953 förlängdes bilaccisen att gälla intill den 30 juni 1954, men den 19 december blev den avskaffad lika plötsligt som den kommit till.

En sådan ryckighet måste verka mycket förvillande på bilmarknaden. Den medför, i den mån accisen får avsedd effekt, att bilköpen samlas ihop och koncentreras till vissa år — de mindre skattebelastade. Under dessa år uppstår en kraftig import med ty åtföljande åderlätning i valutareserven och samtidigt utbyggs distributionsapparaten. Härvid uppstår lätt en utpräglad säljarens marknad. Under de speciellt skattetyngda åren däremot sjunker bilköpen, och såväl produktions- som distributionsapparaten arbetar då utan att kunna utnyttja sin kapacitet men med betydande fasta kostnader. En sådan ordning för produktion och handel medför uppenbarligen genomsnittligt sett högre bilpriser än som skulle varit fallet vid en jämnare efterfrågan.

Accisen skall egendomligt nog drabba även handeln med begagnade bilar. Någon samhällsekonomisk motivering för detta finns icke och torde svårigen kunna uppletas. Den omständigheten att två personer byter bilar med varandra medför på intet sätt en ökad efterfrågan och kan därför icke heller framkalla några inflationstendenser. I detta fall fullföljer uppenbarligen Kungl. Maj:ts förslag ingenting annat än rent fiskala intressen som grällt kontrasterar mot det uttalade syftet.

Vi kan inte finna att de samhällsekonomiska motiveringar som framförts till stöd för propositionen är hållbara. Vi hävdar tvärtom att denna accis, om den genomföres, minskar utsikterna för en lugn ekonomisk utveckling. Vi kan icke finna det rimligt att det allmänna på så lösa grunder skulle företa ingripanden som riktar sig mot en viss kategori människor, nämligen just de människor som under ett speciellt tidsavsnitt är i färd med att skaffa sig motorfordon. Hela denna aktion är slutligen ägnad att i så hög grad träffa landsbygden, främst den glesbebyggda, att den på ett all-

varligt sätt motverkar försöken att dämna upp strömmen från landsbygden.
Under åberopande av vad vi sålunda anfört hemställes,
att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 36
i vad avser införandet av en bilaccis.

Stockholm den 29 januari 1955

Jarl Hjalmarson

Martin Skoglund

Ernst V. Staxäng

E. Birke

Alarik Hagård

T. G. v. Seth

Elis Håstad

Erik Hagberg

Einar Hæggblom