

Nr 478

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

I särskild motion i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 36 med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955, m. m. har herr Ohlin m. fl. yrkat avslag å propositionen.

Undertecknade ansluter sig till de i nämnda motion anförda synpunkterna och anser sålunda att propositionen bör avslås.

För den händelse riksdagen skulle bifalla förslaget om införande av investeringsavgift och särskild investeringsavgift, bör förordningarna enligt vår mening i vissa avseenden erhålla annan utformning än som förordats i propositionen.

Syftet med de föreslagna investeringavgifterna anges vara att till skyddande av den samhällsekonomiska jämvikten och prisstabiliteten föranleda företagare och allmänheten i övrigt att underlåta eller uppskjuta vissa mindre angelägna och lönsamma investeringar. Något självständigt fiskaliskt intresse ligger enligt propositionen icke bakom förslaget.

A. Av förslagets syfte — liksom av allmänna billighetshänsyn — följer att bestämmelserna om avgifternas uttagande bör utformas så, att de icke drabbar sådana investeringar, som vid förslagets bekantgörande den 16 januari 1955 redan blivit gjorda eller rörande vilka dessförinnan träffats bindande avtal. I fråga om sådana investeringar är ju uttagande av avgift helt meningslöst, enär vederbörande icke har möjlighet att avstå från dem. En avgiftsbeläggning av dylika investeringar måste dessutom te sig orättmätig för dem som drabbas därav.

De framlagda författningsförslagen fyller icke skäligen anspråk i detta hänseende. I punkt 2 i övergångsbestämmelserna till den föreslagna förordningen om investeringsavgift upprätthålles den här hävdade principen såvitt gäller förvärv av byggnad samt sådan investering i fastighet, för vilkens utförande fordras byggnadstillstånd. Däremot medges i fråga om inventarieförvärv undantag från avgiftsplikt endast om skriftligt avtal om förvärvet träffats före den 1 januari 1955, och av punkt 3 i övergångsbestämmelserna framgår att andra investeringar skall medtagas vid bestämmandet av uppskattad investeringskostnad så snart kostnaderna hänför sig

till arbeten som utförts efter den 15 januari 1955, detta oavsett om avtal om arbetet träffats dessförinnan och om någon möjlighet finnes för företagaren att avbryta arbetena eller ej.

Oegentlig ur här anförda synpunkter är också den i förslaget till förordningen om särskild investeringsavgift upptagna principen, att frågan om uttagande av investeringsavgift å motorfordon skall — med visst undantag — vara beroende av om ansökan om registrering eller anmälan om förvärv av ett motorfordon inkommit till bilregistret före den 16 januari 1955 eller icke. En följd av dessa bestämmelser skulle bli att inte blott den, som träffat bindande avtal om ett fordonsförvärv, utan även den, som fått till sig levererat och betalat ett sådant fordon under de närmaste veckorna före den 16 januari men då ännu icke sökt registrering eller anmält förvärvet, skulle bli tvingad erlægga en vid förvärvet icke känd avgift av betydande storlek. Det är att märka, att den nye ägaren av fordonet enligt vägtrafikförordningen har tre veckor på sig att göra sådan ansökan eller anmälan och att det icke kan läggas honom till last som försummelse att han icke omedelbart efter förvärvet ansökt om registrering eller anmält äganderättsövergången. Man måste komma ihåg, att de köpare av motorfordon som det här gäller i mycket stor utsträckning gjort sina förvärv efter ett noggrant övervägande av sin betalningsförmåga och icke har ekonomisk möjlighet att erlægga den särskilda investeringsavgiften, med vilken de icke haft anledning räkna vid köpets avslutande.

Som motiv för att ge retroaktiv verkan åt bestämmelserna i ovan angivna avseenden har i propositionen åberopats risken för kringgående av bestämmelserna genom antedatering av köpekontrakt och liknande. Härtill må invändas, att man icke rimligen bör åberopa fara för illojalt förfarande till försvar för en bestämmelse som med nödvändighet måste drabba lojala medborgare på ett obilligt, för rättskänslan stötande sätt.

För kringgående av bestämmelserna i förordningen om investeringsavgift följer ansvar enligt skattestrafflagen, och om så finnes erforderligt kan i förordningen om särskild investeringsavgift stadgas särskilt straff för den som vid ansökan om registrering eller anmälan om förvärv av motorfordon lämnar oriktig uppgift om tiden för sitt förvärv.

På grund av vad nu anförts bör enligt vår mening

1) *punkt 2* i övergångsbestämmelserna till förordningen om investeringsavgift ändras så, att såsom icke avgiftspliktig investering skall anses inventarieförvärv, därest leverans skett eller skriftligt avtal om leverans träffats senast den 15 januari 1955;

2) *punkt 3* i samma övergångsbestämmelser modifieras på sådant sätt, att där avsedda investeringar lämnas utanför avgiftsplikten, därest skriftligt avtal om ifrågavarande arbeten träffats senast den 15 januari 1955; samt

3) övergångsbestämmelserna till förordningen om särskild investeringsavgift ändras så, att avgift icke skall uttagas därest skriftligt avtal om förvärvet träffats senast den 15 januari 1955 eller fordonet levererats senast nämnda dag.

B. Med den avfattning förslaget till förordning om investeringsavgift erhållit kommer avgiften att drabba investeringarna generellt utan avseende å deras angelägenhetsgrad och utan hänsyn till möjligheten att uppskjuta dem. Ett slags investeringar intar emellertid en sådan särställning, att de utan vidare bör lämnas utanför avgiftsplikten, nämligen sådana investeringar som föranleds av förelägganden från offentlig myndighets sida. Som exempel härpå kan nämnas förbättrings- och ersättningsarbeten som blir en följd av påbud av fartygsinspektionen, yrkesinspektionen eller av hälsovårdsnämnd. Angelägenheten av sålunda föreskrivna arbeten har ju prövats av offentlig myndighet, och den som erhållit föreläggandet är skyldig ställa sig detta till efterrättelse. Det är orimligt att avgift skall uttagas för dylika investeringar.

I enlighet härmed föreslår vi, att investeringar, som uppenbarligen föranleds av offentlig myndighets åtgärd, undantages från avgiftsplikten. Undantaget bör inbegripa även kostnad för återanskaffning av tillgång som utdömts av offentlig myndighet.

C. Även om bestämmelserna ändras på sätt här ovan under A och B angivits, kan det likväl enligt vad kända exempel och till riksdagen inlämnade skrifter ger vid handen icke undvikas, att bestämmelserna i enskilda fall kommer att leda till obilliga resultat. Det är här närmast fråga om sådana efter den 15 januari 1955 gjorda investeringar som på grund av samband med före nämnda dag träffade dispositioner eller eljest icke kan uppskjutas eller inhiberas.

Vi vill därför föreslå, att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att genom myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer, om synnerliga skäl föranleder därtill, medgiva befrielse från skyldighet att erlägga investeringsavgift eller särskild investeringsavgift.

D. Ur rättslig synpunkt stötande är enligt vår mening den föreslagna bestämmelsen att den som underlåtit att i rätt tid ansöka om registrering eller anmäla förvärv av motorfordon skall vara skyldig att erlägga dubbel särskild investeringsavgift. Underlåtenhet att göra sådan ansökan eller anmälan är i och för sig belagd med straff. Härigenom har på i vår lagstiftning vanligt sätt åt bestämmelserna givits en sanktion som anses erforderlig för bestämmelsernas efterlevnad. Det må vara sant, att frestelsen att underlåta att fullgöra ansöknings- eller anmälningskyldigheten kan ökas när uttagande av särskild investeringsavgift förknippas med registrerings-

förfarandet. En så drakonisk bestämmelse som att den försumlige skall nödgas erlägga dubbel avgift kan dock icke vara motiverad. Försummelse att söka registrering eller anmäla förvärv kan ju helt enkelt bero på glömska. Att i sådant fall generellt bestraffa vederbörande med dubbel investeringsavgift, som ju kan innebära en merutgift av flera tusen kronor, måste vara obilligt. Ett fullt tillräckligt korrektiv finns redan i straffbestämmelserna i vägtrafikförordningen. Det måste ju antagas, att domstolarna vid utmätande av straff för underlåten ansökan eller anmälan kommer att taga vederbörlig hänsyn till att förseelsen föranlett att investeringsavgift icke blivit rätteligen erlagd.

Då vi i detta fall anse att en dispensregel icke är till fyllest får vi hemställa, att densamma i 5 § 4 p. i förslaget till förordning om särskild investeringsavgift måtte utgå.

E. Enligt 10 § i förslaget till investeringsavgift skall sådan avgift vara avdragsgill vid inkomsttaxeringen. Denna bestämmelse innebär, att den verkliga utgiften för den skattskyldige i regel kommer att understiga 12 % av kostnaden för den avgiftsbelagda investeringen. Denna faktiska reduktion av avgiften kommer att kunna utnyttjas av de företag, som redovisar vinst under beskattningsåret, under det att de företag, som icke lämnar vinst under året, drabbas av investeringsavgiftens fulla belopp. De föreslagna bestämmelserna kan härigenom komma att verka oskäligt betungande särskilt för nystartade företag, vilka vanligen har det största investeringsbehovet men ofta icke erhåller någon vinst under de första verksamhetsåren. Till undvikande av att den nya företagsamheten alltför mycket hämmas förordas ett tillägg till bestämmelserna av innebörd, att företagare som erlagt investeringsavgift men vars rörelse för året visat förlust eller så ringa överskott, att han vid beräkning av nettointäkten av rörelsen ej kunnat utnyttja den medgivna avdragsrätten, får tillgodoräkna sig det resterande avdraget för något av därpå följande tre år.

F. Liksom i 1951 års förordning om investeringsavgift föreslås i 4 och 7 §§ i den nya förordningen bestämmelser som medför att reparationskostnader i för en rörelse förhyrd lokal skall räknas som avgiftspliktig investering men att därvid avdrag skall göras för den del av reparationskostnaden som motsvarar två procent av den förhyrda lokalens andel i hela fastighetens taxeringsvärde. Erfarenheterna från tillämpningen av den förut gällande förordningen har visat, att det är ytterst svårt att beräkna sådan andel. På grund härav och då ifrågavarande reparationer icke blir föremål för investeringsavgift, om de betalas av fastighetsägaren, finner vi oss böra föreslå, att dessa reparationer, som torde ha tämligen ringa betydelse i detta sammanhang, lämnas fria från avgiftsplikt.

G. I 5 § andra stycket i förslaget till förordning om investeringsavgift meddelas bestämmelser som utesluter avgiftsplikt för ersättningsanskaffning bl. a. av tillgång som gått förlorad genom brand. Såvitt vi kan förstå är denna bestämmelse att tolka så, att även kostnad för reparation av en genom brand delvis förstörd byggnad faller utanför de avgiftspliktiga investeringarna. Motsvarande bestämmelse i den tidigare gällande förordningen synes i detta hänseende ha tolkats olika av skattemyndigheterna. Ett uttalande från bevillningsutskottets sida att sådan reparationskostnad icke skall anses utgöra avgiftspliktig investering torde vara lämpligt till undanröjande av ovisshet vid bestämmelsens tillämpning.

H. Enligt förslaget till förordning om särskild investeringsavgift skall sådan avgift utgå för sådan med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustad lastbil, vilkens tjänstevikt ej överstiger 1 800 kilogram. Är tjänstevikten högre skall allmän investeringsavgift i förekommande fall utgå. En följd av denna bestämmelse skulle bli, att en företagare som förvärvar en skåpbil med en tjänstevikt av exempelvis 1 850 kilogram icke skulle drabbas av investeringsavgift, om han icke redovisade avgiftspliktiga investeringar överstigande 15 000 kronor, men vid förvärv av en liknande bil med en tjänstevikt av 1 800 kilogram skulle få vidkännas särskild investeringsavgift av 1 750 kronor. Även andra exempel på egendomliga verkningar av dessa regler kunna anföras. Dessa olägenheter med det föreslagna avgiftssystemet måste anses vara större än de olägenheter som i enskilda fall kan vara förenade med svårigheten att klassificera fordonen efter användningssättet. Vi föreslår därför att den särskilda investeringsavgiften begränsas till att gälla personbilar, vartill då även får räknas s. k. stationsvagnar.

I. Det i propositionen framlagda förslaget att de särskilda investeringsavgifterna för motorfordon i deras helhet skall tillföras automobilskattemedelsfonden för att på längre sikt komma vägväsendet till godo torde vara välbetänkt.

Med hänsyn icke minst till syftet med de föreslagna avgifterna torde emellertid icke heller det belopp som kan inflyta på grund av den föreslagna förordningen om allmän investeringsavgift böra ingå i den löpande budgeten. Det borde vara riktigt att även dessa medel fonderas i och för framtida användning i ett vikande konjunkturläge. Vi vill i enlighet härmed föreslå, att ifrågavarande medel avsättes till en särskild fond, förslagsvis benämnd allmän konjunkturutmättningsfond.

På grund av vad nu anförts får vi hemställa,

att riksdagen, för den händelse riksdagen beslutar godkänna propositionen nr 36 med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955, m. m., måtte

dels föreskriva de ändringar i vid propositionen fogade förslag till förordningar som föranleds av vad vi här ovan andragit,

dels bestämma att det belopp som kan inflyta i anledning av bestämmelserna om investeringsavgift skall avsättas till en »allmän konjunkturutmättningsfond», varvid Kungl. Maj:t torde föreslå bestämmelser om fondens disposition, samt

att bevillningsutskottet måtte utarbeta förslag till erforderliga ändringar i författningstexterna.

Stockholm den 29 januari 1955

Gustaf Kollberg

Sven Wedén

Carl S:son Schmidt