

## Nr 123

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

I Kungl. Maj:ts proposition nr 36 föreslås särskild avgift vid investering i motorfordon under år 1955. Denna avgift föreslås gälla beträffande såväl nya som begagnade bilar.

De skäl, som anförts för särskild investeringsavgift vid investering i begagnade bilar, är enligt vår mening inte övertygande. Det kan inte sägas, att köp av begagnade fordon medför någon direkt påfrestning för vår valuta-reserv.

Det måste vidare framhållas, att det råder stor skillnad mellan förhållandena på bilmarknaden år 1951, då personbilsaccisen infördes, och nu. Det kan inte bestridas, att accisen på nya enheter vid det tidigare tillfället medförde en proportionell prishöjning på begagnat fordonsmaterial. År 1951 rådde emellertid alltjämt brist på såväl nya som goda begagnade vagnar. Bilmarknaden i nuvarande läge kännetecknas däremot framför allt därav, att priserna på begagnade bilar sjunkit starkt. Det kan sålunda noteras, att en till stor del av accisbortfallet under 1954 orsakad prissänkning på nya personbilar med omkring 20 procent motsvaras av ett prisfall på begagnade bilar med drygt 30 procent. Då prisrörelsen alltjämt är nedåtriktad och denna tendens torde förstärkas av investeringsavgiften, synes det oss troligt, att i många fall och i ökad utsträckning rena nyanskaffningar kommer att föredragas framför köp av i och för sig tillfredsställande prestationsdugliga begagnade vagnar, då man finner den föreslagna investeringsavgiften vara alltför hög i förhållande till den begagnade vagnens verkliga värde.

Ett argument emot investeringsavgift vad beträffar begagnade bilar synes oss vara, att konstruktionen av densamma medför ett ojämnt utfall i förhållande till vagnarnas kvarvarande bruksvärde. Det är inte ovanligt med fyra till fem gånger högre mittal i körning per år för en viss vagn än för en annan vagn av exakt samma modell. Bruksvärdet kan alltså vara mycket olika, men för båda vagnarna skall dock enligt förslaget utgå samma investeringsavgift.

För den, som på grund av oförutsedda omständigheter under år 1955 måste sälja en begagnad bil, som han haft för sitt personliga bruk, måste det också te sig orättvist, om den särskilda investeringsavgiften skulle medverka till att beröva honom en del av bilens värde. Här skulle man kunna tala om en särskild prisreglering, som kan ta formen av värdeförsämring

för åtskilliga bilägare. Det kan understrykas, att en bil, innan den nedskrotas, ofta hinner byta ägare minst fem gånger.

Man måste också för bilägarnas vidkommande räkna med att den föreslagna investeringsavgiften skulle medföra betydande tekniska svårigheter och komplikationer. Ej minst skulle det bli förseningar och dröjsmål i samband med bilköp. Om investeringsavgiften fastställes att gälla även för köp av begagnade bilar, måste härav följa ökat antal överföringar av fordon i beredskapsregister och ökat antal kontrollbesiktningar. Detta synes oss kunna leda till alltför hård belastning på bilinspektionen och bilregistren. Sådana svårigheter kan förutses skapa irritation hos den bilägande allmänheten.

Övervägande skäl synes oss därför tala för att begagnade motorfordon bör vara undantagna från investeringsavgift. Därest riksdagen dock i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag skulle besluta, att investeringsavgift skall gälla beträffande köp av begagnade bilar, synes det vara vissa praktiska problem beträffande bilhandeln, som måste bringas till en lösning.

Vid s.k. inbyte eller köp av begagnad bil måste bilhandlaren för undvikande av investeringsavgift tillse, att ägaren inför bilen i bilreservregister. Om bilen då ej varit besiktigad inom en tid av ett år, måste kontrollbesiktning ske, innan den användes för demonstration eller liknande ändamål. Flertalet begagnade bilar torde komma att falla under denna kontroll. I sammanhanget kan nämnas, att väntetiderna i fråga om besiktningar under lugna perioder under 1954 mångenstädes varit två veckor. De avsevärt förlängda väntetider, som kan förutses, om investeringsavgiften skulle gälla beträffande begagnade bilar, synes för bilhandelns vidkommande kunna medföra betydande förluster på fastlåst kapital, och lagring utomhus eller i mindre lämpliga utrymmen måste ofrånkomligen verka värdeförstörande. Dessutom kommer det att krävas utökad personal för uppställning och hämtning av lagerbilar etc.

Sådana kostnadsökningar kommer givetvis att drabba inte bara bilhandeln utan också i viss utsträckning skjutas över på konsumenterna.

Med anledning av vad som ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen vid behandling av propositionen nr 36 måtte besluta, att begagnade motorfordon må undantagas från särskild investeringsavgift.

Därest riksdagen skulle avslå detta förslag, får vi i andra hand hemställa,

att riksdagen måtte besluta om sådan ändring av Kungl. Maj:ts förslag till förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1955, att bilfirma, som innehar saluvagnslicens enligt 13 § vägtrafikförordningen, må undantas från

skyldighet att erlägga investeringsavgift för begagnade bilar,  
som inköpts för vidare försäljning.

Stockholm den 26 januari 1955

*Theodor Johansson*

*Nils Franzén*

*Alvar Andersson*

---