

Simlångsdalen. I stället för denna ordinarie tjänst inrättades en av de i det föregående omnämnda, till Stockholm förlagda skogsmästartjänsterna. Ovan berörde skogsmästare pensionerades under föregående år. Antalet erforderliga skogsmästartjänster vid institutet är alltså numera sex.

Skogsmästartjänsterna äro sluttjänster för ifrågakommande personal.

Såsom ovan nämnts äro skogsmästartjänsterna numera inplacerade i 20 lönegraden, nämligen en i lönegrad Ca 20 (vakant), fem i lönegrad Ce 20 (försöksparkerna och institutet) och en i lönegrad Cg 20 (Bogesund). Jämlikt riksdagens beslut skall dock innehavare av skogsmästartjänst kvarstå i 19 lönegraden, så länge han åtnjuter förmånen av fri bostad och bränsle. Från och med den 1 juli 1954 är emellertid ingen av skogsmästarna kvar vid dessa förmåner in natura. Ett avstående från desamma var nämligen en förutsättning för att pensionen till befattningshavarna i fråga skulle kunna beräknas efter slutlöneklassen i 20 lönegraden.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att skogsmästartjänsterna vid statens skogsforskningsinstitut uppflyttas till 21 lönegraden.

Stockholm den 20 januari 1955

Bernhard Näsgård

Nr 351

Av herr **Elofsson, Gustaf**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag om förordning om investeringsavgift för år 1955, m. m.

I propositionen nr 36 har Kungl. Maj:t framlagt förslag om uttagande under år 1955 av en avgift på investeringar över 15 000 kronor inom rörelse och jordbruk, motsvarande 12 % av kostnaderna för investeringarna. Som komplement till denna investeringsavgift föreslås därjämte en särskild investeringsavgift att uttagas vid registrering av personbilar och motorcyklar, oavsett om dessa fordon användes i rörelse eller jordbruk eller för privat bruk. Investeringsavgiften för motorfordon föreslås beräknad efter en skala, som i princip avvägs med hänsyn till fordonens storleksordning och ålder. Avgiften varierar med tjänstevikten och motsvarar för en ny bil i genomsnitt ca 10 % av anskaffningskostnaden. Avgiften blir lägre, ju äldre bilen

är. För motorcyklar är avgiften 150, 200 eller 300 kronor, beroende på tjänstevikten, med motsvarande reducering för äldre årsmodeller. Medan den bilaccis, som tidigare uttogs, endast avsåg nyinköp av motorfordon, kommer den nu föreslagna investeringsavgiften att uttagas även vid köp av begagnade fordon.

Investeringsavgifterna, såväl för investeringar i rörelse och jordbruk som investeringar i motorfordon, har motiverats med faran för en penningvärdeförsämring. Såväl i finansplanen till årets statsverksproposition som i propositionen nr 36 framhåller chefen för finansdepartementet, att samhällsekonomin under år 1954 har präglats av en allmän expansion. Särskilt stark har stegringstakten varit i fråga om export och investeringar. Enligt beräkningar i nationalbudgeten har såväl investeringsvolymen som exportvolymen under fjolåret ökat med 9 %. Enbart industriens investeringar ökade enligt dessa beräkningar med 15 % under fjolåret och väntas enligt samma beräkningar komma att öka med 7 % under innevarande år. Finansministern framhåller vidare, att investeringsökningarna är i och för sig glädjande, emedan de inneburit en rationalisering och utbyggnad av produktionsapparaten, men en alltför stark investeringsaktivitet kan rubba den samhällsekonomiska jämvikten och sätta penningvärdet i fara. Den starka ökningen av investeringarna under fjolåret betyder enligt finansministerns mening, att gränsen för våra resurser nåtts. De föreliggande investeringsplanerna inom den enskilda sektorn av näringslivet för innevarande år skulle sålunda, om de förverkligades, innebära ett överskridande av denna gräns. I syfte att minska investeringarna för den närmaste framtiden föreslås alltså, att de belägges med en 12-procentig avgift.

Vad särskilt investeringsavgifterna på motorfordon beträffar, framhålls i propositionen nr 36 att det i dagens läge framstår som synnerligen angeläget att vinna en begränsning i de under senare tid alltmer ökade investeringarna i bilar och andra motorfordon, även när de avses för personligt bruk. Den våldsamma expansionen av bilismen för nämligen med sig stora investeringsbehov inte bara inom industrien, utan även med avseende på vägar, garage, verkstäder, parkeringsplatser, stadsplaneanläggningar osv. Dessutom tar importen av nya bilar betydande valutabelopp i anspråk, och risk anses föreligga för en minskning av landets valutareserv under innevarande år, även om köpkraften hos allmänheten skulle hålla sig på samma nivå som under fjolåret. Löneökningar över hela linjen åt arbetare och tjänstemän skulle givetvis ytterligare öka köpkraften under förutsättning att sysselsättningen hålles på lika hög nivå som nu.

Om den ekonomiska aktiviteten under innevarande år kommer att bli så intensiv att allvarlig risk för penningvärdeförsämring inträder, kan för närvarande icke med säkerhet bedömas. Det är en fråga, som kan bli föremål för skilda meningar, eftersom ingen med säkerhet kan förutsäga, hur ut-

vecklingen kommer att förlöpa. I nuvarande läge kan frågan om inflationsrisken icke bli annat än en bedömningsfråga. Otvivelaktigt föreligger en inflationsrisk, men hur pass allvarlig den är, kan ingen säga. Risken blir i väsentlig grad avhängig av de inkomstökningar, som kan komma att inträda. De hittills träffade avtalen på arbetsmarknaden har dock endast inneburit begränsade löneökningar.

Det är emellertid en god regel att hellre stämma i bäcken än i ån, och därför är det motiverat att regeringen i tid vidtar åtgärder för att kväva en inflation i dess linda. Ur denna synpunkt får förslaget om en investeringsavgift på 12 % inom rörelse och jordbruk accepteras, hur besvärande denna åtgärd än är för det privata näringslivet. Det må emellertid kraftigt understrykas, att det är minst lika viktigt, att de offentliga investeringarna, såväl de statliga som de kommunala, nedskäres som att det privata näringslivet skär ner sina investeringar. De offentliga investeringarna har numera en volym, som är större än de privata. Och investeringsavgiften drabbar endast de privata investeringarna. Enligt § 8 i förslaget till förordning om investeringsavgift i propositionen skall investeringar, vilkas värde understiger 15 000 kronor, icke bli belagda med avgift. Denna siffra förefaller något för låg. Investeringar av mindre omfattning kan ju icke ha samma betydelse för den samhällsekonomiska jämvikten som större investeringar. Dessutom må understrykas, att stora företag vida lättare kan bära den ekonomiska börda, som investeringsavgiften utgör, än småföretagarna. Det måste fördenkskull anses vara en förnuftig politik att låta investeringsavgiften inriktas på just sådana investeringar, som har betydelse för dämpandet av den ekonomiska aktiviteten, dvs. de större företagens investeringar i stor skala. Den fria delen av investeringarna bör höjas till åtminstone 25 000 kronor.

Man får också erkänna, att investeringarna i motorfordon bör begränsas med hänsyn både till valutareserven och de investeringar, som den snabba expansionen av bilismen indirekt för med sig. Vill man verkligen uppnå denna begränsning, torde emellertid den föreslagna investeringsavgiften icke bli effektiv. Det är föga troligt att denna avgift, så som den är konstruerad, kommer att i någon mera väsentlig mån begränsa efterfrågan på motorfordon. Redan har flera återförsäljare av bilar sänkt priserna på sina vagnar, så att kostnaderna för investeringsavgiften kompenseras av prissänkningar. Även för andra bilmärken är prissänkningar aktuella, och kommer sådana till stånd, blir ju avgiften endast ett slag i tomma luften. Dessutom är efterfrågan på bilar så stark, att en fördyring med några hundra kronor per vagn knappast kommer att avhålla spekulanter på bilar att köpa sådana.

För att en effektiv begränsning av bilimporten skall kunna komma till stånd, måste fördenkskull förslaget om särskild investeringsavgift för motorfordon avslås och andra åtgärder tillgripas. Flera olika utvägar kan

tänkas, t. ex. ytterligare skärpning av kreditgivningen för bilköp, ändring av gällande bestämmelser om avbetalningsköp m. m., men av skilda skäl torde sådana metoder icke vara lämpliga eller effektiva. En effektiv metod att skära ner importen är däremot att begränsa valutatilldelningen för den samma. Det är visserligen inte heller någon i och för sig tilltalande metod, emedan den innebär ransonering av bilförsäljningen, men skall något göras i ett beträngt läge, så är en sådan åtgärd effektiv i förhållande till sitt syfte, att begränsa bilimporten. Det må erinras om att kvotering av bilimporten ju har tillämpats under efterkrigstiden, och i fråga om importen från Västtyskland bibehölls den ända till och med första halvåret i fjol. I avsikt att spara på våra knappa valutaressurser bör alltså en viss summa fastställas som ram för valutatilldelningen för import av motorfordon, vilken ram icke får överstridas. Det kan diskuteras hur stor denna ram bör bli, men en summa av högst 400 miljoner kronor för innevarande år torde kunna bedömas som tillräcklig för att tillgodose den mera nyttobetonade personbilstrafikens behov. Inom ramen för det tilldelade valutabeloppet har bilimportörerna sedan att köpa bilar från olika länder, som producerar dylika. Någon bestämd kvot för bilimporten från varje särskilt land torde ej behöva komma i fråga. Eftersom investeringsavgiften för rörelse och jordbruk i princip även avser investeringar i bussar och lastbilar torde det av tekniska skäl vara lämpligt att låta importen av dessa nyttofordon bli fri och alltså läggas utanför ramen av det tilldelade valutabeloppet. Importen av sådana motorfordon är i förhållande till importen av personbilar relativt ringa och kommer således icke att i högre grad belasta valutareserven. Importen av sådana lastbilar, som är utrustade med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri, bör dock falla inom ramen för den tilldelade valutan.

Med anledning av vad som sålunda anförts hemställas,

att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 36 måtte med avslag på förslaget till förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1955 (särskild investeringsavgift) besluta, dels att § 8 i förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1955 ändras så, att från uppskattad investeringskostnad må avdragas ett belopp av 25 000 kronor, och dels att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära, att Kungl. Maj:t ville vidtaga åtgärder för begränsning av importen av motorfordon under år 1955 på så sätt, att valuta till ett belopp av förslagsvis högst 400 miljoner kronor ställes till förfogande för denna import.

Stockholm den 26 januari 1955

G. Elofsson

i Vä