

Nr 701

Av herr **Hjalmarson m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 205, med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1956, m. m.*

Trots de senaste årens kraftiga ansvällning av motorismen i vårt land torde det alltjämt finnas ett mycket starkt behov av ett ökat bilbestånd. Det kan i detta sammanhang erinras om att USA redan 1920 nått högre "biltäthet" än vi har i dag och att Canada nådde vår nuvarande nivå 1926/1927. Det kan vidare framhållas att enligt en 1952 företagen undersökning personkilometerantalet per invånare i Förenta staterna uppgick till 4 770 exklusive stadstrafiken, medan för Sverige motsvarande siffra inklusive stadstrafik var 2 700.

Någon given gräns för utvecklingen på detta område går inte att fastställa. Bilismen i vårt land tillgodoser redan nu cirka 2/3 av person- och godstrafiken värdemässigt sett. I konkurrensen med övriga transportmedel visar den sig kunna erbjuda så stora fördelar att denna andel med säkerhet kommer att ökas. Någon möjlighet att hindra en sådan utveckling torde inte finnas.

Den ökade industrialiseringen och rationaliseringen inom näringslivet, inte minst på jordbrukets område, gör bilen till ett alltmer outhärligt transportmedel. Särskilt gäller detta på grund av de långa avstånden i vårt land och framför allt beträffande vår landsbygd.

Gällande kreditrestriktioner har utan tvekan haft sin betydelse även på bilmarknaden. Det må här även erinras om de strävanden som förekommer att inom näringslivets egen ram verka för sunda avbetalningsregler. Sedan 1951 finns en s. k. avbetalningsöverenskommelse mellan kommerskollegium och Sveriges automobilhandlareförbund. Denna frivilliga överenskommelse har trots sin avsaknad av sanktioner i stort sett fungerat tillfredsställande. För närvarande pågår vidare förhandlingar mellan statsmakterna och branschens organisationer om ytterligare effektivisering av nämnda överenskommelse.

Att söka dämpa motorismens expansion genom från tid till annan pålagda speciella punktskatter är icke möjligt, i varje fall icke utan biverkningar som svårligen kan accepteras. En skattepåлага av sådant slag kan måhända få viss effekt i den meningen att planerade bilköp uppskjutes, för den händelse skatten är klart tidsbegränsad och giltighetstiden förhållandevis kort. Om däremot en sådan punktskatt framstår som mer

eller mindre permanent eller av den allmänhet som sparar för ett framtida bilköp uppfattas såsom ett led i en politik på längre sikt, förlorar det fiskala ingripandet även denna effekt. Resultatet blir antingen att bilköpen sker i ungefär samma utsträckning som om skatten icke hade funnits, eventuellt med någon förskjutning till billigare märken, eller också att sparandet för bilköp upphör och efterfrågan inriktas på andra artiklar. Att sparbenägenheten skulle öka genom ett skatteingripande mot ett för stora medborgargrupper aktuellt sparmål är icke troligt. Snarare har man, särskilt om detta skatteingripande förefaller otillräckligt motiverat, att räkna med avtagande sparvilja, alldeles speciellt om möjligheterna att i praktiken nå andra närliggande sparmål, som t. ex. ett eget hem, av myndigheterna begränsas. Under sådana förhållanden kan en upprepad punktskatt som är konjunkturpolitiskt motiverad leda till resultat som är motsatta de avsedda, till en ökning i stället för en minskning i totalkonsumtionen.

Enligt det nu föreliggande förslaget i proposition nr 205 om uttagande av bilaccis för 1956 föreslås, att denna skall drabba även handeln med begagnade bilar. Någon konjunkturpolitisk motivering härför har icke förebragts. En fördyring av begagnade bilar är snarare ägnad att öka efterfrågan på nya bilar.

Under åberopande av vad här anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 205 i vad avser förslag till införande av en bilaccis för 1956.

Stockholm den 15 november 1955

Jarl Hjalmarson

Martin Skoglund

T. G. v. Seth

E. Birke

Ernst V. Staxäng

Elis Håstad

Alarik Hagård

Einar Hægglom
