

Nr 569

Av herr **Elofsson, Gustaf**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1956, m. m.*

I propositionen nr 205 föreslås, att den särskilda investeringsavgiften för motorfordon skall uttagas under ytterligare ett år enligt i huvudsak samma bestämmelser, som gäller för innevarande år. Bevarandet av ett fast penningvärde måste vara en väsentlig målsättning för den ekonomiska politiken. Otvivelaktigt föreligger fortfarande vissa risker för en inflationistisk utveckling, varför åtgärder från statsmakternas sida för eliminerande av dessa synes ofrånkomliga. Investeringar och konsumtion måste hållas inom ramen för landets reala resurser.

Det framstår givetvis i detta läge som synnerligen angeläget, att en begränsning i investeringarna i bilar och andra motorfordon kan ske. Det skall naturligtvis understrykas, att en utveckling mot ett ökat bilbestånd är önskvärd, men denna kan inte få fortgå i snabbare takt än samhällets resurser tillåter. 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. Den situation, som inträtt efter den senaste avtalsrörelsen, synes ytterligare markera nödvändigheten av att en begränsning av bilimporten kommer till stånd.

Vill man verkligen uppnå en begränsning av investeringarna i bilar och andra motorfordon, synes mig emellertid den särskilda investeringsavgiften icke vara effektiv. Bilutgifternas ökning i år torde visserligen bli mindre än under fjolåret, men enligt konjunkturinstitutets rapport rörande konjunkturläget kan dock cirka 20 proc. av konsumtionsökningen beräknas komma på bilutgifterna. Erfarenheterna synes ge vid handen, att den särskilda investeringsavgiften inte på avsett sätt kunnat begränsa efterfrågan på motorfordon. Flera återförsäljare har sänkt priserna på sinaagnar, så att kostnaderna för investeringsavgiften kompenseras av prissänkningar. Dessutom synes efterfrågan på bilar nu vara så stark, att en fördyring med några hundra kronor per vagn knappast avhåller spekulanter på bilar från att köpa sådana.

För att en effektiv begränsning av bilimporten skall kunna komma till stånd måste enligt min mening andra åtgärder vidtagas. Flera olika utvägar kan tänkas, t. ex. ändring av gällande bestämmelser om avbetal-

ningsköp m. m., men av skilda skäl torde icke det avsedda syftet härigenom kunna uppnås. En effektiv metod att skära ner importen är däremot att begränsa valutatilldelningen för densamma. Det är visserligen inte heller någon i och för sig tilltalande metod, emedan den innebär ransonerings av bilförsäljningen, men skall något göras i ett beträngt läge, så är en sådan åtgärd effektiv i syfte att begränsa bilimporten. En sådan utväg synes lämplig i ett läge, då risken för fortsatt minskning av valutareserven måste bedömas som synnerligen allvarlig. 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 man skall kunna spara på vårt lands knappa valutaressurser bör alltså en viss summa fastställas som ram för valutatilldelningen för import av motorfordon, vilken ram icke får överskridas. Det kan diskuteras hur stor denna ram bör bli, men en summa av högst 600 miljoner kronor för år 1956 torde kunna bedömas som tillräcklig för tillgodoseende av 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 lägga den 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 stöd av vad som ovan anförts hemställas,

att riksdagen vid behandling av propositionen nr 205 måtte med avslag på förslaget till förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1956 (särskild investeringsavgift) besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära, att Kungl. Maj:t ville vidtaga åtgärder för begränsning av importen av motorfordon under år 1956 på så sätt, att valuta till ett begränsat belopp av förslagsvis högst 600 miljoner kronor ställes till förfogande för denna import.

Stockholm den 9 november 1955

G. Elofsson
i Vä