

## Nr 925

Av herr **Sveningsson**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 100, med förslag till förordning om mervärdeskatt, m. m.*

I proposition nr 100 med förslag till förordning om mervärdeskatt, m. m. föreslår Kungl. Maj:t bl. a. att mervärdebeskattning skall gälla även för (den yrkesmässiga) handeln med begagnade bilar.

Utredningen, som med stöd av allmänna skatteberedningens arbete utarbetat de förslag som ligger till grund för propositionen, föreslår därvidlag att beskattningen av den yrkesmässiga handeln med begagnade bilar bör begränsas till mervärdet genom generell avdragsrätt för inbytesbilar. Departementschefen anser emellertid inte denna lösning med "närmast fiktiv avdragsrätt" tillfredsställande, därför att en sådan ordning kan medföra olägenheter i redovisnings- och kontrollhänseende. I stället föreslår departementschefen samma 60-procentsregel för handeln med begagnade bilar, dvs. en skattesats på 6,38 %, som också skall gälla på serverings- och hotelltjänster, på byggnader och monteringsfärdiga hus samt på fastighetsarbeten.

Emellertid är det ytterligt tveksamt att för den praktiska tillämpningen vid handeln med begagnade bilar den av departementschefen föreslagna regeln är mera realistisk än den av utredningen föreslagna. Det synes snarare inte finnas några tillräckligt starka skäl nu, liksom tidigare vid omsättningsskattens införande, att inte undanta handeln med begagnade bilar från denna för branschen i fråga nya typ av skatteplikt.

En mervärdeskatteplikt enligt den av departementschefen föreslagna schablonregeln innebär en icke föraktlig fördyring av begagnade bilar. I genomsnitt kan man räkna med drygt 400 kronor per såld bil. Denna skattebelastning är betydande, och den teoretiska, statsfinansiella inkomsten är givetvis stor ur den synpunkten, att den yrkesmässiga omsättningen av begagnade bilar nu torde röra sig om cirka 400 000 enheter per år. Varje bil skulle bli ett under sin användningstid betydande skatteobjekt, då den nya skatten kan beräknas komma att i genomsnitt uppgå till 1 600 à 1 700 kronor på lång sikt per varje ny bil som går ut i marknaden. De nya bilarna kommer dessutom fortfarande att vara accisbelastade, vilket är något oegentligt, då accisen är en kompensation för utbliven omsättningsskatt.

En mervärdeskatt på begagnade bilar om 60 % av vederlaget, inräknat skatt, kommer tyvärr med all sannolikhet att göra omsättningen av dessa

fordon okontrollerbar därigenom att det kommer att bli fördelaktigt med privat försäljning och att anlita bilförsäljningsfirmor som agenter — dvs. tillämpa sådana förfaringssätt, som ej är att anse som yrkesmässig handel.

Denna skatteflykt, som absolut inte är önskvärd men så svår att kontrollera med de resurser som står till buds, kommer bl. a. att ge utrymme för en snedvridning av konkurrensförhållandena, vilket inte bara drabbar den reguljära bilhandeln utan också motorbranschens reparationsservice.

Dessutom kommer många av bilbranschens investeringar i personal och lokaler — främst i samband med hanteringen av begagnade bilar — att successivt utnyttjas allt mindre, och då dessa investeringars avkastning så småningom understiger vad som erfordras för lönsamhet uppstår för samhället icke önskvärda ekonomiska konsekvenser.

Det sannolikt mest vägande skälet för att inte belägga begagnade bilar med mervärdeskatt, vilket är en direkt följd av vad som ovan antytts, är uppenbara trafiksäkerhetsrisker. Handeln med begagnade bilar riskerar repelleras från den reguljära bilbranschen. Konsekvenserna av detta ur köptrygghetssynpunkt och då framför allt vad gäller dugligheten hos tekniska funktioner, som är viktiga för trafiksäkerheten, är uppenbara. Godkännanden vid obligatoriska kontroller av äldre bilar garanterar ingalunda säkerhet för de berörda bilkonsumenterna, då kontrollen sker för sällan. Endast under en kontrollerbar omsättning av begagnade bilar, med den reguljära bilbranschen som utbudare, kan säkerhetskontroll och köptrygghet sammanlänkas. I ett sådant system strävar nämligen bilbranschens företrädare att sanera marknaden, inte minst för att uppnå gynnsamma konkurrenspositioner. De kostnader som det medför för den reguljära bilbranschen att försätta begagnade bilar i gott skick drabbar visserligen konsumenterna. Men dessa kostnader anses av alla parter skäligen för den säkerhet som erbjuds. En kännbar skattepålaga skulle emellertid vända konsumenterna från ansvars-kännande bilförsäljare till sådana som genom mer eller mindre legal skatteflykt kan pressa priserna. Man kan tyvärr förutsätta att ansvarskänslan hos dessa försäljare står i paritet med kvaliteten på de begagnade bilar de utbjuder.

Den sanering av bilmarknaden, som den reguljära bilbranschen under senare tid lyckats genomföra, kommer alltså att motverkas av mervärdesbeskattning av begagnade bilar. Det måste anses ytterst olyckligt att vända på den gynnsamma utveckling som denna sanering utgör. Den föreslagna beskattningen av begagnade bilar riskerar därigenom att bli direkt konsumentfientlig.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att begagnade bilar skall vara befriade från mervärdeskatt samt att vederbörande utskott måtte utarbета härför erforderliga förslag till författningsändringar.

Stockholm den 23 april 1968

Ragnar Sveningsson (h)