

Nr 218.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.; given Stockholms slott den 19 oktober 1951.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att *dels* antaga härvid fogade förslag till

1) förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.; samt

2) förordning om frihet i vissa fall från skatteplikt enligt förordningen den 25 maj 1951 (nr 283) om tillfällig automobils katt;

dels ock bifalla det förslag i övrigt om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF.

Per Edvin Sköld.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I syfte att begränsa efterfrågan på personbilar och motorcyklar föreslås i propositionen uttagande av en särskild skatt vid tillverkning och import av sådana fordon. Skatten föreslås skola utgå med 10 procent av fordonens beskattningsvärde. Detta värde är lika med fordonets pris, skatten inräknad, vid försäljning till konsument. Den föreslagna beskattningen, som skulle träda i kraft omedelbart vid utfärdandet av författningen med verkan fr. o. m. dagen för propositionens avlämnande till riksdagen, föreslås skola bli till giltighetstiden begränsad till utgången av budgetåret 1952/53.

Skatten kan beräknas giva en inkomst till statsverket å cirka 50 miljoner kronor för år räknat.

I propositionen uttalas att giltighetstiden för den i våras antagna förordningen om tillfällig automobils katt, som gäller t. o. m. den 30 juni 1952, icke bör förlängas. Vidare föreslås, att fordon, som registreras efter ingången av november 1951, skola utom i vissa undantagsfall vara frikallade från dem eljest åvilande skatteplikt enligt sistnämnda förordning.

Förslag
till
**förordning om skatt vid tillverkning och import av
personbilar m. m.**

Härigenom förordnas som följer.

Skattskyldighetens omfattning.

1 §.

Vid yrkesmässig tillverkning inom riket för avsalu eller vid införsel till riket av personbilar, motorcyklar och sidvagnar till motorcyklar skall till staten erläggas skatt enligt vad nedan sägs.

Uttrycken personbil, motorcykel och sidvagn användas i denna förordning i samma betydelse som i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Från skatteplikt enligt denna förordning undantagas dels motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen, dels ock motorcykel, som i motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) betecknats som lättviktsmotorcykel.

2 §.

Skatten skall vid tillverkning inom riket erläggas av tillverkaren och vid införsel till riket av den för vars räkning införseln äger rum.

Skattskyldighet inträder, då fordon av tillverkare levereras till köpare eller uttages från rörelse för annat ändamål än försäljning eller då fordon införes till riket.

3 §.

Skatten utgår med tio procent av fordonets beskattningsvärde.

Fordonets beskattningsvärde är lika med det pris, skatten inräknad, som fordonet med hel standardutrustning kan antagas komma att betinga vid försäljning till konsument.

Det ankommer på kontrollstyrelsen samt, beträffande fordon som införes till riket, generaltullstyrelsen och kontrollstyrelsen gemensamt att meddela närmare föreskrifter angående beskattningsvärdets bestämmande.

4 §.

Kontrollen över skattens behöriga utgörande utövas vid tillverkning av kontrollstyrelsen och beträffande skattepliktig införsel av generaltullstyrelsen och kontrollstyrelsen gemensamt.

5 §.

Kungl. Maj:t äger, då synnerliga skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av skatt.

Bestämmelser avseende tillverkning inom riket.**6 §.**

För utövande av kontrollen över skattens behöriga utgörande äger kontrollstyrelsen anlita biträde av särskilda kontrolltjänstemän.

Kontrolltjänsteman äger att på anfordran när som helst erhålla tillträde till samtliga lokaler och utrymmen, som användas för tillverkning, lagerhållning eller försäljning av skattepliktiga fordon.

7 §.

Skattskyldig är pliktig att ordna sin bokföring på sådant sätt, att den enligt kontrollstyrelsens beprövande möjliggör kontroll över tillverkning, inköp och försäljning i rörelsen, samt att vid anfordran tillhandahålla kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman sina handelsböcker med tillhörande handlingar.

Skattskyldig skall ställa sig till efterrättelse de särskilda föreskrifter, som kontrollstyrelsen meddelar för att erhålla en betryggande kontroll över skattens behöriga utgörande, ävensom de anvisningar kontrolltjänsteman i enlighet med kontrollstyrelsens föreskrifter kan komma att lämna.

8 §.

Den, som utan att vara skattskyldig bedriver försäljning eller förmedlar försäljning av skattepliktiga fordon, är skyldig att på anfordran lämna sådana uppgifter om sin rörelse, som kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman finner erforderliga för skattekontrollen, ävensom ordna sin bokföring på sätt kontrollstyrelsen finner erforderligt för kontrollens utövande.

Jämväl den, som idkar handel med vara vilken användes för framställning av skattepliktigt fordon, är uppgiftsskyldig på sätt i första stycket sägs.

9 §.

Skattskyldig skall för kontrollen utan ersättning tillhandahålla kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman fordonsbeskrivning ävensom ställa för kontrollen nödiga hjälpmedel till förfogande och lämna behövlig handräckning.

Vad i första stycket stadgas om skattskyldig skall äga motsvarande tillämpning i fråga om annan rörelseidkare som bedriver försäljning av bilar eller motorcyklar.

10 §.

Den som ämnar bedriva tillverkning, som i 1 § första stycket avses, skall göra skriftlig anmälan därom till kontrollstyrelsen minst fjorton dagar före tillverkningens påbörjande med angivande av företagets namn och belägenhet, tillverkarens fullständiga namn och postadress, det eller de slag av fordon, tillverkningen är avsedd att omfatta, samt dagen för dess påbörjande.

Inträder ändring i förhållande, varom uppgift lämnats i anmälan, skall tillverkaren inom åtta dagar underrätta kontrollstyrelsen därom.

Ämnar tillverkare helt nedlägga rörelsen, skall han minst åtta dagar dessförrinnan till kontrollstyrelsen göra anmälan därom med uppgift om dagen, då nedläggandet avses komma att ske.

11 §.

Skattskyldig skall för varje kalendermånad till kontrollstyrelsen avlämna en på tro och heder upprättad deklaration angående beskattningsvärdet av sina skattepliktiga leveranser och uttag från rörelsen med angivande tillika av den å fordonen belöpande skatten.

Deklaration skall insändas till kontrollstyrelsen inom en månad efter utgången av den månad som deklarationen avser.

12 §.

I deklarationen äger skattskyldig från det sammanlagda beskattningsvärdet för de skattepliktiga leveranserna och uttagen göra avdrag för beskattningsvärdet av sådana däri ingående fordon, som

a) enligt bevis av tullmyndighet av den skattskyldige eller för dennes räkning utförts ur riket eller till svensk frihamn;

b) enligt bevis av tullmyndighet påförts skatt enligt denna förordning vid införsel till riket; eller

c) visas hava eljest påförts sådan skatt.

På särskild prövning av kontrollstyrelsen ankommer, huruvida avdrag jämväl må göras, helt eller till viss del, för beskattningsvärdet av fordon, som tillverkaren återtagit eller vars försäljning förorsakat honom förlust på grund av bristande betalning från köparen.

13 §.

Underlåter skattskyldig att avgiva deklaration eller finnes avgiven deklaration oriktig, äger kontrollstyrelsen fastställa den skatt, som rätteligen skall utgå.

I fall av underlåtenhet att avgiva deklaration må kontrollstyrelsen jämväl, då särskilda skäl äro därtill, meddela den skattskyldige förbud tills vidare, till dess deklaration avgivits, att förfoga över skattepliktigt fordon.

14 §.

Skattskyldig skall samtidigt med avlämnande av deklaration erlægga enligt deklarationen upplupen skatt genom insättning å kontrollstyrelsens postgirokonto.

I fall som avses i 13 § första stycket ankommer det på kontrollstyrelsen att bestämma tid, inom vilken skatten skall erläggas.

Erlägges icke skatten inom tid, som angives i första stycket eller som kontrollstyrelsen med stöd av andra stycket föreskrivit, må kontrollstyrelsen meddela den skattskyldige förbud tills vidare, till dess skatten guldits, att förfoga över skattepliktiga fordon i rörelsen.

15 §.

Skattskyldig är pliktig att, då kontrollstyrelsen det påfordrar, hos styrelsen ställa säkerhet för skattens behöriga erläggande till belopp, som styrelsen finner erforderligt.

Ställes ej vid anfordran sådan säkerhet, skall vad i 14 § tredje stycket sägs äga motsvarande tillämpning.

16 §.

Försummar någon att inbetala skatt må denna på framställning av kontrollstyrelsen omedelbart utmätas.

Bestämmelser avseende införsel till riket.

17 §.

Vid införsel till riket av skattepliktigt fordon skall den skattskyldige i samband med tulltaxeringen av fordonet till tullmyndigheten i införselorten i två exemplar avlämna en på tro och heder avgiven deklaration angående fordonets beskattningsvärde.

18 §.

Skatt, som enligt avgiven deklaration eller, om skattskyldig underlåter att avgiva sådan eller avgiven deklaration finnes oriktig, enligt av tullmyndigheten verkställd uppskattning belöper å infört fordon, skall erläggas till tullverket samtidigt med tullen. Vad i fråga om tull finnes stadgat rörande betalningsanstånd, ställande av säkerhet samt påföljd för fördröjd eller utebliven betalning skall äga motsvarande tillämpning beträffande skatten.

19 §.

Deklaration skall slutligt granskas av kontrollstyrelsen. För sådant ändamål skall det ena exemplaret av handlingen av tullmyndigheten översändas till kontrollstyrelsen.

Befinnes vid granskningen att skatt påförts med för lågt belopp, skall kontrollstyrelsen påföra den skattskyldige felande skatt samt bestämma tid, inom vilken sådan skatt skall erläggas.

Vad i 6—9 §§, 14 § tredje stycket och 16 § är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om skattskyldig, som avses i denna paragraf.

20 §.

För fordon, som införts till riket men sedermera utförts ur riket eller till svensk frihamn, må åtnjutas restitution av skatt i den ordning och omfattning, Kungl. Maj:t bestämmer.

Skatt utgår icke för fordon, som införes under sådana omständigheter, att för detsamma åtnjutes tullfrihet enligt 5 § tulltaxeförordningen eller ock tullindring enligt 9 § samma förordning, och ej heller för fordon, så länge för detsamma åtnjutes tullfrihet under viss tid jämlikt 7 eller 8 § nämnda förordning; dock att skattskyldighet föreligger vid återinförsel av fordon, som av tillverkaren eller för dennes räkning utförts ur riket eller till svensk frihamn och för vilket skatt icke erlagts eller erlagd skatt restituerats. Skall skatt utgå för fordonet på den grund att tullfrihet icke vidare åtnjutes, an-

kommer det på tullmyndigheten att efter verkställd uppskattning bestämma den å fordonet belöpande skatten.

21 §.

Formulär till deklaration fastställs av generaltullstyrelsen och kontrollstyrelsen gemensamt.

Ansvarsbestämmelser m. m.

22 §.

Underlåter den som bedriver tillverkning varom i 1 § första stycket sägs att om verksamheten göra föreskriven anmälan, straffes med dagsböter, ej under tjugu.

Den som i strid mot förbud, som meddelats med stöd av 13 § andra stycket, 14 § tredje stycket, 15 § andra stycket eller 19 § tredje stycket, förfogar över fordon, straffes med dagsböter, ej under fyrtio, eller, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, med fängelse i högst sex månader.

Försummar någon i andra fall än som i första stycket avses att fullgöra vad honom åligger enligt denna förordning eller med stöd av densamma meddelade föreskrifter, straffes med böter, högst trehundra kronor. Vad nu sagts gäller dock icke åliggande att inbetala skatt.

23 §.

Kontrollstyrelsen må vid vite förelägga skattskyldig att fullgöra åtgärd som åligger honom enligt denna förordning eller med stöd av densamma meddelade föreskrifter, dock att föreläggande icke må avse inbetalande av skatt.

24 §.

Om ansvar i vissa fall för den, som i deklaration eller försäkran lämnat oriktig uppgift, stadgas i skattestrafflagen.

25 §.

Den som har eller haft att taga befattning med kontroll enligt denna förordning må ej i vidare mån än hans tjänsteutövning fordrar yppa affärsförhållande, varom han därvid erhållit kännedom. Tjänsteman, som bryter häremot, vare underkastad ansvar såsom för tjänstefel. Gör annan än tjänsteman sig skyldig till förseelse, som nu sagts, straffes med dagsböter.

26 §.

Polismyndighet åligger att på begäran tillhandagå kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman med upplysning om person eller företag, som kan antagas bedriva tillverkning varom i 1 § första stycket sägs.

27 §.

Förseelse, som i 22 § avses, må åtalas, förutom vid laga domstol i brottmål, vid den rätt, där rörelseidkaren skall svara i tvistemål i allmänhet, eller vid rätten i den ort, där rörelsen bedrivs.

28 §.

Förseelse, som avses i 22 § tredje stycket, må av allmän åklagare åtalas allenast efter angivelse av kontrollstyrelsen.

Böter och viten, som utdömas enligt denna förordning, tillfalla kronan.

29 §.

Kungl. Maj:t äger utfärda de föreskrifter som erfordras för tillämpningen av denna förordning.

Övergångsbestämmelser.

Denna förordning träder omedelbart i kraft och gäller till och med den 30 juni 1953; dock skall förordningen fortfarande tillämpas beträffande tillverkning eller import, för vilken skattskyldighet inträtt före den 1 juli 1953.

Vad i förordningen stadgas i fråga om sådan under tiden för dess giltighet begången förseelse, som i förordningen avses, skall äga tillämpning även efter det förordningen i övrigt upphört att gälla.

I samband med förordningens ikraftträdande skall följande iakttagas.

1. Där i förordningen avsedd tillverkning bedrivs vid tiden för förordningens ikraftträdande, skall i 10 § föreskriven anmälningsskyldighet fullgöras inom åtta dagar efter ikraftträdandet.

2. Visar skattskyldig, att fordon, för vilket skatt skall utgå, försålts till pris, som avtalats före förordningens ikraftträdande, och är den skattskyldige icke på grund av särskilt förbehåll eller eljest berättigad att hos köparen uttaga den för fordonet utgående skatten, äger Kungl. Maj:t bestämma, att skatten skall erläggas av köparen eller, då särskilda skäl därtill äro, utan sådant åläggande för köparen medgiva befrielse från eller återbäring av skatten; dock att ansökan härom skall till Kungl. Maj:t ingivas inom en månad efter förordningens ikraftträdande.

3. Skatt i enlighet med förordningen utgår jämväl beträffande sådant i 1 § första stycket avsett fordon, som av tillverkare levererats till köpare eller uttagits från rörelse för annat ändamål än försäljning före denna förordnings ikraftträdande men efter den 19 oktober 1951 eller som införts till riket under samma tid. Förordningens stadganden ävensom bestämmelsen i punkt 2 här ovan skola i tillämpliga delar gälla beträffande skatt som nu sagts. Härvid iakttages, att skattskyldighet inträder, då denna förordning träder i kraft, ävensom att deklaration enligt 11 § angående beskattningsvärdet å leveranser och andra uttag från rörelse skall avgivas samtidigt med sådan deklaration för oktober månad 1951 samt deklaration enligt 17 § angående beskattningsvärdet å importerat fordon senast den 27 oktober 1951.

F ö r s l a g

till

**förordning om frihet i vissa fall från skatteplikt enligt förordningen
den 25 maj 1951 (nr 283) om tillfällig automobilskatt.**

Härigenom förordnas, att automobil eller släpvagn som, utan att dessförinnan hava varit registrerad i automobilregister, första gången införes i sådant register efter ingången av november månad 1951 skall vara frikallad från fordonet eljest åvilande skatteplikt enligt förordningen den 25 maj 1951 om tillfällig automobilskatt.

Denna förordning träder omedelbart i kraft.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 19 ok-
tober 1951.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sköld, anmäler efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och handelsdepartementen frågan om uttagande av *en särskild skatt vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar* samt anför därvid följande.

Inledning.

I syfte att begränsa vissa investeringar i varulager och inventarier beslöt innevarande års riksdag vid dess vårsession införandet av en tillfällig skatt, benämnd investeringskatt. Denna skatt, som i princip är ettårig, tager sikte på investeringar under innevarande år. Emellertid har det befunnits nödvändigt att även under nästkommande år tillgripa särskilda åtgärder i syfte att begränsa investeringarna. Sedan jag med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 22 juni 1951 tillkallat sakkunniga för att inom finansdepartementet biträda med utredning angående frågan om en särskild investeringsavgift i syfte att motverka vissa icke önskvärda investeringar i byggnader, maskiner eller andra för stadigvarande bruk avsedda inventarier samt i varulager, ha dessa sakkunniga avlämnat en den 6 september 1951 dagtecknad promemoria angående uttagande av investeringsavgift. Enligt de sakkunnigas förslag skall investeringsavgift utgå vid vissa investeringar inom bl. a. förvärvskällorna jordbruksfastighet och rörelse. Till avgiftspliktiga investeringar hänförs i princip ny-, till- och ombyggnad, reparation och underhåll av byggnad, nyanskaffning och ersättningsanskaffning av inventarier samt förbättringsarbeten å sistnämnda tillgångar ävensom vissa andra investeringar. Avgiften skall principiellt utgå med 10 procent av den verkliga investeringskostnaden. De sakkunniga ha uttalat, att någon gradering av avgiften med hänsyn till den varierande samhällsnytta, som olika investeringar inom näringslivet kunde anses medföra, i princip ej borde komma i fråga; målet borde i stället vara att åstadkomma en anordning med sådan effekt att investeringar med svag eller osäker räntabilitet ej komme till stånd.

De sakkunnigas promemoria har varit föremål för remissbehandling och de i promemorian framlagda förslagen ha närmare övervägts och överarbetats inom finansdepartementet. Med hänsyn till den starkt ökade försäljningen av personbilar och motorcyklar under de senaste två åren ha vid dessa överväganden befunnits nödvändigt att pröva frågan om införande av en anordning av i huvudsak samma art och med liknande syfte som investeringsavgiften, vilken i motsats till denna skulle beröra även sådana personbilar och motorcyklar, som icke användas inom rörelse eller jordbruk. En dylik anordning bör lämpligen få formen av en skatt, som drabbar till marknaden nytillförda fordon.

Senare i dag kommer jag att anmäla ett på de sakkunnigas promemoria grundat förslag till förordning om särskild avgift vid vissa investeringar (investeringsavgift). Jag anhåller att dessförinnan få taga upp frågan om den särskilda beskattningen av personbilar och motorcyklar.

Nuvarande fordonsbeskattning m. m.

Beskattningen av motorfordon infördes genom förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, som trädde i kraft den 1 januari 1923. De i förordningen upptagna skattesatserna ha sedermera ändrats vid flera tillfällen, senast genom förordningen den 30 november 1945 (nr 735). Automobils katt erlägges årligen för automobil eller släpvagn som blivit här i riket registrerad. För personbil utgår skatten dels med en grundavgift av 70 kronor och dels därutöver med 20 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 900 kilogram. Skatten för motorcykel utan sidvagn utgör 21 kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, men eljest 28 kronor; lättviktsmotorcyklar äro dock f. n. fria från skatt. För motorcykel med sidvagn utgår skatt med 42 kronor. För lastbilar och omnibusar utgår skatten med dels grundavgift 70 kronor och dels 25 resp. 22 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av fordonets tjänstevikt minskad med 900 kilogram.

Skatteplikt för motorfordon enligt automobils katterförordningen inträder med den kalendermånad, under vilken fordonet första gången införes i bilregister, samt upphör med utgången av den månad, varunder fordonet avförts ur bilregister utan att ha blivit infört i annat sådant register. Användes fordonet i trafik lika med registrerat fordon, skall dock skatten utgå fr. o. m. den kalendermånad, varunder fordonet tagits i bruk. Inträder skatteplikt under löpande kalenderår, utgår skatten med proportionsvis reducerat årsbelopp.

Skattskyldig för fordon är den, som vid kalenderårets början varit eller bort vara i bilregister antecknad som ägare av fordonet, eller om detta blivit under året första gången registrerat, den som därvid antecknats såsom fordonets ägare.

Här må erinras om att jag den 23 februari i år erhöi Kungl. Maj:ts be-

myndigande att igångsätta en allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Med stöd av detta bemyndigande tillkallade jag den 6 mars en särskild utredningsman. Denna allmänna utredning avser den ordinarie beskattningen av motorfordonstrafiken på längre sikt. I direktiven uttalades att i fråga om fördelningen av beskattningen på motorfordonen och på bensin flera skäl tala för att man gör en ny avvägning mellan dessa beskattningsformer med sikte på att överföra en större del av skattebördan på motorfordonen.

Ytterligare vill jag erinra om att genom beslut av innevarande års riksdag under dess vårsession införts en tillfällig fordonsbeskattning. Bestämmelserna därom äro upptagna i förordningen den 25 maj 1951 (nr 283) om tillfällig automobilskatt. Denna nya skatt tillkom främst i syfte att tillföra staten ökade inkomster för att finansiera ofrånkomliga statliga utgifter. I likhet med vad som är fallet beträffande den ordinarie bilskatten utgår den tillfälliga skatten för såväl personbilar och motorcyklar som för lastbilar och bussar samt släpvagnar, medan lättviktsmotorcyklar äro undantagna från skatteplikt. Skattesatserna äro desamma som för den ordinarie automobilskatten. Införandet av skatten innebar m. a. o. att fordonskatten fördubblades. Skatten, som skall utgöras för budgetår, är ettårig, och skatteplikt åvilar fordon som voro inregistrerade den 1 juli 1951 eller som registreras under budgetåret. I stort sett är den tillfälliga skatten konstruerad på motsvarande sätt som den ordinarie automobilskatten. Den ordinarie uppbörden av den tillfälliga skatten har ägt rum under tiden den 1—15 september.

I detta sammanhang må också nämnas att den allmänna omsättningsskatt, som infördes under det senaste världskriget, omfattade även motorfordon. År 1946 avvecklades omsättningsskatten utom beträffande varor, för vilka den utgick efter högre skattesats än fem procent (skärpt omsättningsskatt), eller såvitt den utgick vid försäljning och import av personbilar samt tyngre motorcyklar (med en tjänstevikt av minst 60 kg) och sidvagnar till motorcyklar. Sedermera avvecklades enligt beslut av 1948 års riksdag omsättningsskattningen av personbilar och tyngre motorcyklar i samband med den allmänna omsättningsskattens upphörande i övrigt.

Utvecklingen på motorfordonsmarknaden.

I propositionen nr 144 till innevarande års riksdag med förslag om införande av den tillfälliga automobilskatten lämnade jag en redogörelse för utvecklingen på motorfordonsmarknaden, till vilken jag i detta sammanhang får hänvisa. Av redogörelsen framgick att i synnerhet importen men också den inhemska tillverkningen av personbilar ökat starkt under år 1950. Även under de första månaderna av 1951 hade införseln av personbilar varit stor. Försäljningen av motorcyklar hade också ökat i ej oväsentlig grad under 1950. För lastbilarnas del förelåg däremot icke samma stora importökning som beträffande personbilarna.

Beträffande utvecklingen sedan denna redogörelse avgavs må följande uppgifter lämnas. Under tidsperioden januari—augusti 1951 har antalet importerade personbilar uppgått till 34 772 och antalet importerade motorcyklar till 9 552. Motsvarande siffror för tiden januari—augusti 1950 utgjorde 29 561 och 4 604. Importvärdet för personbilarna utgjorde under januari—augusti 1951 ca 192 milj. kronor och för samma månader år 1950 141 milj. kronor. På grund av den begränsning av importen, som genomförts för innevarande år, kan man emellertid icke räkna med samma import under innevarande års fyra sista månader som under fjolårets.

Enligt vad som anfördes i nyssnämnda proposition uppgick antalet i centrala automobilregistret registrerade personbilar vid ingången av de olika kalenderkvartalen under år 1950 till respektive 194 454, 200 731, 213 041 och 237 938. Antalet registrerade personbilar vid ingången av år 1951 utgjorde 252 503 och vid ingången av andra kvartalet 1951 273 468. Siffran för halvårsskiftet 1951 föreligger ännu icke men kan enligt vissa uppgifter beräknas utgöra omkring 290 000. Beträffande tyngre motorcyklar (med en tjänstevikt av minst 60 kg) må nämnas att antalet registrerade sådana fordon — som vid ingången av fjärde kvartalet 1950 utgjorde 205 862 — den 1 januari 1951 ökat till 212 378 och den 1 april 1951 till 218 461.

Den kraftiga importökningen under 1950 och 1951 får ses mot bakgrunden av bl. a. den otillräckliga importen under krigsåren och tiden närmast därefter och den härav föranledda successiva höjningen av fordonsparkens ålder. Den ökade importen möjliggjordes främst på grund av att stora lättnader genomfördes i importrestriktionerna för bilar från länder tillhörande OEEC-området, sålunda bland annat England, Frankrike, Italien och Västtyskland. Lättnaderna bibehölls under innevarande års första kvartal. Någon frilistning skedde dock icke utan licensförfarandet bibehölls, varigenom myndigheterna bevarade möjligheterna att skära ned importens omfattning, om så skulle erfordras. Den starkt växande importen föranledde handels- och industrikommissionen att från den 1 april detta år begränsa importen även från OEEC-länderna. Avsikten var därvid att återföra importen till en nivå, som mera motsvarade en normal förnyelse av bilbeståndet. Trots de genomförda restriktionerna har man att räkna med ett något högre importvärde för bilar innevarande år än under fjolåret, detta som en följd av det första kvartalets fria import från OEEC-länderna, och i viss mån även av höjning efter hand av priserna. Därest importen icke begränsats, skulle emellertid värdet därav med all sannolikhet ha legat på en väsentligt högre nivå än nu föreliggande. De genomförda importrestriktionerna torde komma att behållas under nästkommande år, varvid man har att räkna med en viss reduktion av importvärdet som en naturlig följd. Uppenbart är emellertid, att därest skillnaden mellan efterfrågan på bilar å ena sidan och tillgången på importerade ävensom i Sverige producerade bilar å andra sidan blir alltför stor, komma vissa svårigheter att uppstå med hänsyn till fördelningen av importen.

Bilismens utveckling i vårt land har ägnats särskild uppmärksamhet i det betänkande **E k o n o m i s k t l å n g t i d s p r o g r a m 1 9 5 1 — 1 9 5 5**

(SOU 1951: 30), som nyligen framlagts av 1950 års långtidsutredning. I betänkandet ha lämnats vissa uppgifter i fråga om bilismens utveckling under senare år och i anslutning därtill angivits vissa synpunkter beträffande bilismen. Mot bakgrunden av den lämnade redogörelsen har utredningen uttalat att den funnit anledning ställa frågan, huruvida de anspråk, som i olika avseenden skulle ställas på samhällets produktiva resurser till följd av de förutsedda starka expansionstendenserna på bilismens område under den framförhållande femårsperioden, kunna anses stå i rimlig proportion till utvecklingen av landets näringsliv i övrigt. På längre sikt är en stark ökning av bilbeståndet och motortrafiken både naturlig och ofrånkomlig. En opropotionerligt snabb ansvällning på detta område under de närmaste åren kräver emellertid investeringar i trafikleder, bilverkstäder, etc. av sådan storleksordning, att en allvarlig snedbelastning av samhällsekonomin hotar att uppstå. Vidare utgör importen av motorfordon, reservdelar och drivmedel en mycket betydande post i handelsbalansen, vilken i motsvarande mån minskar utrymmet för annan import eller begränsar möjligheterna att genomföra en önskvärd uppbyggnad av valutarenserven. Expansionen inom bilismen måste därför med nödvändighet hållas inom rimliga gränser. Åtminstone måste det kravet ställas, att expansionen icke underbygges genom en kreditutvidgning. Av denna anledning ville utredningen understryka vikten av att åtgärderna i syfte att hindra en uppmjukning av gängse avbetalningsvillkor bli effektiva. Om utvecklingen så påfordrar, böra avbetalningsvillkoren skärpas. I vissa lägen kunna även andra åtgärder för begränsning av efterfrågan på personbilar visa sig erforderliga. Huruvida därvid handelspolitiska eller skattepolitiska medel böra användas, har emellertid utredningen icke ansett sig böra taga ståndpunkt till.

Förslag om uttagande av skatt vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar.

Såsom av det anförda framgår har under 1950 och 1951 inträtt en stark ökning av försäljningen av personbilar och motorcyklar. Trots den kvotering av bilimporten som ägt rum sedan april i år äro de belopp som investeras i personbilparken i vårt land alltjämt betydande. De svårigheter och problem som kunna uppstå vid en alltför snabb ansvällning på detta område ha närmare belysts i det nyss återgivna avsnittet ur betänkandet Ekonomiskt långtidsprogram 1951—1955.

Visserligen torde man kunna räkna med en fortsatt importkvotering under nästa år. Såsom nämnts torde härav komma att följa en viss reduktion av importen. Det finns emellertid anledning befara att en icke obetydlig spänning kommer att föreligga mellan efterfrågan och tillgången på nya bilar och motorcyklar. Svårigheter kunna därigenom uppkomma vid fördelningen av importen. En beskattning av dessa fordon, som är ägnad att dämpa efterfrågan, skulle utan tvivel utgöra ett verksamt stöd åt det ingripande

de, som kvoteringen innebär, och bidra till att lösa fördelningsfrågorna vid denna.

Den tillfälliga automobils katt, som infördes genom beslut av riksdagen i våras, var avsedd att bidra till att dämpa expansionen av försäljningen av personbilar och motorcyklar. Det främsta syftet med den nya beskattningen var emellertid att genom en ökning av statens inkomster minska statens lånebehov för ofrånkomliga utgifter. Då det med hänsyn härtill var angeläget att beskattningen skulle få tillräcklig fiskalisk effekt, inbegreps även lastbilar och bussar under densamma.

Det förslag om en särskild avgift för investeringar inom företrädesvis förvärvskällorna rörelse och jordbruksfastighet, vilket på mitt uppdrag utarbetats av tillkallade sakkunniga, skulle som jag tidigare nämnt avse bl. a. inköp av inventarier i de nämnda förvärvskällorna och sålunda även personbilar och motorcyklar. Mot bakgrunden av den starka ansvällningen av försäljningen av dessa fordon och angelägenheten av att dämpa efterfrågan har det syntts oegentligt att i en åtgärd med investeringsbegränsande syfte innefatta endast sådana fordon, som få en direkt nyttobetonad användning, och utesluta alla fordon avsedda mera för privatbruk, särskilt som dessa senare utgöra en betydande del av den totala personbil- och motorcykelparken. Dessa överväganden ha lett till den slutsatsen att personbilar och motorcyklar böra undantagas från den ifrågasatta lagstiftningen om investeringsavgift och att i stället en särskild skatt bör uttagas i tillverknings- och importledet på personbilar och motorcyklar, som nytillföras marknaden. Av skäl som jag närmare kommer att utveckla vid anmälan av förslaget om investeringsavgift bör från denna lagstiftning uteslutas även alla begagnade personbilar och motorcyklar och sålunda icke endast nytillkomna sådana fordon.

Givet är att en skatt av nu föreslagen art, som träffar i huvudsak endast de nya fordonen, kommer att medföra en viss förskjutning uppåt av priserna inom handeln med begagnade fordon. Denna olägenhet synes emellertid i dagens läge icke kunna tillmätas någon större betydelse.

Den föreslagna beskattningen vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar bör bli till tiden begränsad, förslagsvis t. o. m. utgången av budgetåret 1952/53. Med hänsyn till syftet med beskattningen är det angeläget att den träder i kraft snarast möjligt, lämpligen omedelbart vid utfärdandet av förordningen därom.

Den i våras införda tillfälliga automobils katten är som nämnts ettårig och avser sålunda tiden t. o. m. den 30 juni 1952. För flertalet motorfordon har skatten redan erlagts vid den ordinarie uppbörden under första hälften av september. Det synes icke lämpligt att förlänga denna beskattning. Tvärtom bör, om den nu ifrågasatta tillverknings- och importbeskattningen genomföres, i samband därmed stadgas frihet från skatteplikt enligt förordningen om tillfällig automobils katt för sådana personbilar och motorcyklar som, utan att dessförinnan hava varit registrerade i automobilregister, första gången införas i sådant register efter ingången av november 1951.

Eftersom lastbilar och bussar icke skulle drabbas av den nya skatten, skulle möjligen kunna ifrågasättas att icke medgiva motsvarande frihet från skatteplikt för dem. Emellertid torde för flertalet inköp av lastbilar och bussar komma att utgå investeringsavgift, därest lagstiftningen härom antages. Investeringsavgift skall enligt det blivande förslaget träffa investeringar, som verkställas efter ingången av år 1952. På grund av den relativt korta tid, som återstår till denna tidpunkt, och med hänsyn till önskvärdheten att få enhetliga regler bör den nyss förordade frikallelsen från skatteplikt i fråga om den tillfälliga automobilskatten avse alla slag av fordon, som i och för sig äro hänförliga under beskattningen.

Den tillfälliga automobilskatten beräknades i samband med införandet komma att tillföra statsverket ca 105 miljoner kronor för innevarande budgetår. Om beskattningen i enlighet med vad nyss angivits icke förlänges, betyder detta ett motsvarande inkomstbortfall under nästa budgetår. Bortfallet skulle till en del kompenseras med vad den nya beskattningen vid tillverkning och import kan tillföra statskassan. Därutöver överväges emellertid f. n. att förslag skall föreläggas 1952 års riksdag om en provisorisk höjning av den ordinarie automobilskatten enligt 1922 års automobilskatteförordning. Denna höjning — som icke finge innefatta något föregripande av de slutliga förslag för fordonsbeskattningens ordnande på längre sikt som komma att framläggas av den av mig tillsatta utredningen — skulle i huvudsak motsvara vad som kan vara betingat av penningvärdets fall.

Den nya beskattningens anordnande.

Beskattningsområde. Under den ifrågasatta beskattningen skulle såsom förut förordats falla personbilar och motorcyklar. Egentliga lättviktsmotorcyklar — d. v. s. motorfordon som äro så inrättade att de icke kunna på horisontell väg framföras med högre hastighet än 40 km i timmen och endast med svårighet kunna ändras för högre hastighet och vilkas tjänstevikt, beräknad på visst sätt, icke överstiger 60 kg — äro undantagna från såväl den ordinarie som den tillfälliga fordonsbeskattningen. Enligt en nyligen utfärdad förordning (SFS nr 654:1951) komma nyregistrerade lättviktsmotorcyklar att efter årsskiftet omfattas av den ordinarie automobilbeskattningen. Emellertid synes anledning icke föreligga att inbegripa lättviktsmotorcyklar under den nya beskattningen. Däremot böra sidvagnar till motorcyklar omfattas av skatteplikten. Enligt förordningen om tillfällig automobilskatt är från skatteplikt undantagen även motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen. Motsvarande undantag torde böra införas här. Det skulle därjämte kunna övervägas att från beskattning undantaga fyrhjuliga invalidfordon, som äro att hänföra till personbilar. Med hänsyn till svårigheten att ernå en tillfredsställande avgränsning, böra emellertid dylika fordon icke undantagas i författningen. Däremot bör Kungl. Maj:t på ansökan kunna med-

giva befrielse från eller återbäring av skatt för sådana fordon, då synnerliga skäl föreligga därtill.

Beskattningssystem. Den nya skatten torde — liksom varuskatten enligt förordningen den 25 maj 1941 (nr 251) om varuskatt — böra uttagas hos tillverkaren (sammansättningsfabrikanten) eller, vad angår till riket i monterat skick införda automobiler och motorcyklar, hos den för vars räkning införseln äger rum. Med ett sådant system blir de skattskyldigas antal relativt begränsat. Om däremot beskattningen, liksom den allmänna omsättningsskatten, skulle läggas i detaljistledet, skulle antalet skattskyldiga bli betydande och kontrollen till följd härav jämförelsevis kostsam. Vidare skulle beskattningseffekten fördröjas genom skattens uttagande i sista ledet.

Skattskyldighet bör inträda, då fordon av tillverkare levereras till köpare eller uttages från rörelse för annat ändamål än försäljning eller då fordon införes till riket.

Om beskattningen anordnas på sätt nu angivits bör skatten uppbäras och kontrolleras av generaltullstyrelsen i fråga om importerade motorfordon och av kontrollstyrelsen i fråga om inom riket helt tillverkade eller av införda delar sammansatta motorfordon.

Vad angår här i landet tillverkade bilar och motorcyklar skulle skatten komma att falla på endast nya fordon. För importen gäller däremot att skatt skulle utgå även vid införsel av begagnade fordon. Detta är nödvändigt med hänsyn till att skattebestämmelserna eljest mycket lätt skulle kunna kringgå. För utländsk resande, som för in ett fordon för att använda det här i landet, bör i skattehänseende gälla i huvudsak samma bestämmelser som beträffande tull; om fordonet åter utföres i vederbörlig tid, bör sålunda ingen skatt utgå. Givetvis bör icke heller en svensk resande, som medfört sin bil på en resa i utlandet, betala skatt vid återinförseln.

Det synes naturligt att skatten konstrueras som en värdeskatt. Beträffande skattesatsens avvägning vill jag erinra, att den allmänna omsättningsskatten utgick med 5 procent å varans konsumentpris. Å vissa mera lyxbetonade varor beräknades omsättningsskatten dock efter ett förhöjt procenttal, nämligen 20 procent. Den nya skatten synes icke böra beräknas efter så låg procentsats som 5 procent, då därigenom den med skatten avsedda tillbakahållande effekten icke skulle ernås. Främst med tanke på nyttotrafiken anser jag mig i nuvarande läge dock icke kunna förorda, att skatten uttages efter högre procentsats än 10 procent av konsumentpriset, vilket svarar mot 11,1 procent av samma pris exklusive skatten. Sistnämnda procenttal anger följaktligen den prishöjning, som skulle direkt föranledas av skatten. Genom en sådan avvägning av skattesatsen skulle ernås god överensstämmelse med investeringsavgiften, vilken kommer att föreslås till 10 procent av investeringskostnaden.

Beskattningens värde bestämmade torde i allmänhet icke komma att erbjuda några svårigheter. Beskattningens värde bör avse bilens respektive motorcykelns värde med standardutrustning. För en bil bör sålunda i allmänhet exempelvis reservdäck inkluderas men sökarljus och bilradio falla utanför.

Det torde böra ankomma på beskattningsmyndigheterna att närmare ange vad som skall förstås med standardutrustning därvid väsentligen hänsyn tages till den för varje märke och typ hittills gängse utrustningen.

Skattedeclaration och skatteinbetalning. För bilar och motorcyklar, för vilka skatt skall erläggas vid importen, torde skattedeclaration böra avgivas vid införetullningen; i samband härmed bör även skatten erläggas. I övriga fall torde de skattskyldiga — sammansättningsfabrikanter däri inbegripna — ha att avgiva deklARATION månadsvis till kontrollstyrelsen. Om de inhemska fabrikanterna erhålla skatteskredit genom långa deklARATIONSperioder eller långa anstånd med skattens inbetalande, skulle konkurrensläget rubbas mellan inom riket tillverkade eller sammansatta motorfordon och färdigimporterade fordon, för vilka skatt erlägges vid importtillfället. Tillverkarnas deklARATION bör därför insändas och skatten erläggas redan inom en månad efter skattemånadens utgång.

Med beaktande av nu anförda synpunkter har inom finansdepartementet upprättats förslag till *förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.* samt till *förordning om frihet i vissa fall från skatteplikt enligt förordningen den 25 maj 1951 (nr 283) om tillfällig automobilskatt.*

Förstnämnda förslag är upprättat i nära anslutning till bestämmelserna i varuskatteförordningen och förordningen den 5 mars 1948 (nr 85) om försäljningsskatt.

Inkomstberäkning.

En beräkning av den inkomst som den nya skatten kan väntas tillföra staten erbjuder åtskilliga svårigheter. Bl. a. innebär själva tillkomsten av skatten ett betydande ovisshetsmoment i fråga om bedömningen av den framtida omsättningen av personbilar och motorcyklar. Om man räknar med en årlig försäljning av 45 000 nya personbilar och ett genomsnittspris per bil i nuvarande prisläge exklusive skatt av 9 000 kronor, skulle det sammanlagda beskattningsvärdet komma att uppgå till ca 450 miljoner kronor och den årliga skatten till 45 miljoner kronor. För motorcyklarnas del torde kunna räknas med en årlig skatt av ca 5 miljoner kronor. Totalt skulle sålunda den nya skatten kunna beräknas tillföra statskassan ca 50 miljoner kronor per år. Inkomsten för återstående del av innevarande budgetår skulle bli ca hälften härav eller alltså omkring 25 miljoner kronor.

För det löpande budgetåret torde inkomsten av skatten lämpligen böra redovisas under inkomstiteln Varuskatt. Till frågan om redovisningen av nämnda skatt å inkomstsidan i riksstaten för nästa budgetår torde jag senare få återkomma i samband med anmälan av 1952 års statsverksproposition. Med hänsyn till skattens natur av tillfällig varuskatt, som träffar i huvudsak endast nya fordon, bör den icke användas speciellt för vägväsendet.

Kontrollpersonal och kontrollkostnader.

Såsom förut angivits skulle kontrollstyrelsen vara kontrollmyndighet beträffande den skattepliktiga tillverkningen. Antalet företag, som inom landet bedriva tillverkning av personbilar och motorcyklar, är mycket begränsat. För kontrollen över skattens behöriga utgörande erfordras, liksom i fråga om varubeskattningen i övrigt, att kontrollbesök jämförelsevis ofta avläggas hos dessa tillverkare. Med hänsyn till det ringa antalet företag och då det kan antagas att bokföringen vid dessa i allmänhet är väl ordnad, synes ifrågavarande tillsyn och därmed sammanhängande arbetsuppgifter icke behöva kräva någon större personalförstärkning. För utövandet av kontrollen torde böra anställas en befattningshavare. Då denne till viss del självständigt bör handlägga med skatten sammanhängande spørsmål och i förhållande till företagen vid besök eller eljest har att företräda statsverket, bör han, med hänsyn till det ansvar som sålunda kommer att åvila honom, ha tjänsteställning såsom förste byråinspektör med placering i 27 lönegraden. På grund av skattens natur torde tjänsten inrättas såsom extra. Härutöver erfordras för bl. a. skrivgöromål, skattebokföring och förberedande granskning av tulldeklarationer ett biträde i reglerad befordringsgång. Avlöningskostnaderna för dessa befattningshavare samt för erforderlig tillfällig skrivhjälp beräknas till ca 30 000 kronor för år.

I den mån kostnaderna för kontrollstyrelsens nya uppgifter icke kunna rymmas inom ramen för till styrelsen för innevarande budgetår anvisade medel till avlöningar till icke-ordinarie personal, torde Kungl. Maj:t böra äga möjlighet att medgiva överskridande av den för icke-ordinarie personalen i avlöningsstaten uppförda anslagsposten med erforderligt belopp. Riksdagens medgivande härtill torde böra inhämtas, varvid rätten till överskridandet kan begränsas till högst 20 000 kronor. Beträffande kontrollstyrelsens omkostnadsanslag torde endast bliva fråga om en relativt obetydlig belastningsökning för ifrågavarande kontrollverksamhet. Anslagsöverskridande i sistnämnda hänseende torde bliva erforderligt med högst 5 000 kronor för löpande budgetår. Särskilt bemyndigande torde emellertid icke behöva inhämtas med hänsyn till att anslaget är förslagsvis uppfört.

Övergångsanordningar.

Vid införande av skatt å varor rörande vilkas försäljning i allmänhet slutas särskilda avtal före leveransdagen, uppkommer fråga i vad mån skatt skall utgå å varor, som kontrakterats till bestämda belopp före men levererats efter beskattningens införande — leveranstillfället är nämligen avgörande för tidpunkten för skattepliktens inträdande. Vad särskilt bilar angår stadgas ofta i ordersedlar eller kontrakt en force majeureklausul, exempelvis av innebörd att om myndighet beslutar om avgift, som medför ökad

kostnad, motsvarande förhöjning skall ske av köpeskillingen; köparen äger dock i dylikt fall rätt att i stället frånträda avtalet, därest anmälan göres före leveransen. Med hänsyn härtill torde endast mera undantagsvis tveksamhet råda om vem av kontrahenterna som skall bära den ökade kostnaden. Kungl. Maj:t bör emellertid få befogenhet att, därest sådan klausul saknas, bestämma att skatten skall erläggas av köparen, eller, då särskilda skäl därtill äro, utan sådant åläggande för köparen medgiva befrielse från eller återbäring av skatten. En dylik anordning tillämpades vid varuskatteförordningens ikraftträdande. Befogenheten att medge befrielse eller återbäring bör utnyttjas restriktivt.

I fall där fråga är om beskattning i tillverkarledet av varor med låg omsättningshastighet uppstår spörsmålet om skatten skall kompletteras med en särskild skatt å lager av varan i gross- och detaljhandel; särskilt blir lagerbeskattning aktuell då det kan förmodas, att stora lager av varan finnas i handeln, vare sig detta är en naturlig företeelse inom branschen eller är föranlett av rykten om införande av beskattning. Då lagerbeskattning är svårkontrollerad, har den relativt sällan kommit till tillämpning. Är tillverkningskatten av mera kortvarig natur neutraliseras vidare i allmänhet vid den framtida avvecklingen icke önskvärda följder av beskattningens införande, i det att opåräknade vinster till följd av prisstegring vid införandet komma att motsvaras av förlust på grund av prisfall vid skattens upphörande. I förevarande fall synas övervägande skäl tala för att någon lagerbeskattning icke införes.

Emellertid är det angeläget att införa en annan övergångsanordning. F. n. torde i frihamn finnas icke obetydliga lager av personbilar. Det finns anledning antaga att, sedan propositionen om den nya skatten blivit offentlig, försök komma att göras att i största möjliga utsträckning omedelbart förtulla dessa bilar i syfte att undgå skatt. Detta bör om möjligt förebyggas. Det bör därför i övergångsbestämmelserna till den nya förordningen stadgas skattskyldighet även beträffande motorfordon, som under tiden till förordningens ikraftträdande importeras eller av tillverkare levereras till köpare eller eljest uttages från rörelse. Som begynnelsepunkt bör väljas den dag propositionen beräknas komma att avlämnas till riksdagen, förslagsvis den 20 oktober 1951. Skattskyldigheten bör inträda samtidigt med att förordningen träder i kraft. Beträffande tid för avlämnande av deklaration torde böra givas speciella bestämmelser; i övrigt torde förordningens stadganden få i tillämpliga delar gälla även för nu ifrågasatta skatteform.

Under återopande av vad i det föregående anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

- 1) antaga de inom finansdepartementet upprättade förslagen till *förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.* och till *förordning om frihet i vissa fall från skatteplikt enligt förordningen den 25 maj 1951 (nr 283) om tillfällig automobils katt*; samt

Kungl. Maj:ts proposition nr 218.

2) medgiva att för budgetåret 1951/52 den i avlöningsstaten för kontrollstyrelsen upptagna anslagsposten till icke-ordinarie personal må för bestridande av förevarande kontrollkostnader överskridas med högst 20 000 kronor.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Hans Wenker.