

Nr 39.

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändring i förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. samt om fortsatt giltighet av samma förordning, jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 20 februari 1953 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 85, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till förordning angående ändring i förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. samt om fortsatt giltighet av samma förordning.

Beträffande *propositionens huvudsakliga innehåll* må här anföras följande.

I propositionen föreslås, att förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., vars giltighetstid utgår den 30 juni 1953, skall erhålla fortsatt giltighet för tiden till och med den 30 juni 1954. I samband därmed föreslås vissa ändringar i förordningen, huvudsakligen av teknisk art.

Det vid propositionen fogade författningsförslaget är av följande lydelse.

Förslag

till

förordning angående ändring i förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. samt om fortsatt giltighet av samma förordning.

Härigenom förordnas, *dels* att 1, 3, 5, 11, 14, 15, 19 och 22 §§ förordningen den 24 oktober 1951 om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., vilken förordning gäller till och med den 30 juni 1953, skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives *dels ock* att förordningen i sålunda ändrat skick skall äga fortsatt giltighet intill utgången av juni månad 1954; dock skall förordningen även därefter tillämpas beträffande tillverkning eller import, för vilken skattskyldighet inträtt före den 1 juli 1954.

Nuvarande lydelse:

1 §.

Vid yrkesmässig — — — nedan sägs.

Uttrycken personbil — — — 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.

3 §.

Skatten utgår — — — 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 — — — beskattningsvärdets bestämmande.

5 §.

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

11 §.

Skattskyldig skall — — — belöpande skatten.

Deklaration skall — — — deklarationen avser.

14 §.

Skattskyldig skall — — — kontrollstyrelsens postgirokonto.

Föreslagen lydelse:

1 §.

Vid yrkesmässig — — — nedan sägs.

Uttrycken personbil — — — 1951 (nr 648).

Från skatteplikt enligt denna förordning undantagas dels ambulansbil, 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.

3 §.

Skatten utgår — — — fordonets beskattningsvärde.

Fordonets beskattningsvärde är lika med det pris, skatten inräknad, som vid tidpunkten för skattskyldighetens inträdande utgör gängse konsumentpris för fordonet med hel standardutrustning.

Det ankommer — — — beskattningsvärdets bestämmande.

5 §.

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

11 §.

Skattskyldig skall — — — belöpande skatten.

Deklaration skall — — — deklarationen avser.

Kontrollstyrelsen må, då särskilda skäl därtill äro, medgiva, att deklaration skall avse annan tid än kalendermånad, i vilket fall deklaration skall insändas inom en månad efter utgången av sådan tid.

14 §.

Skattskyldig skall — — — kontrollstyrelsens postgirokonto.

Nuvarande lydelse:

Föreslagen lydelse:

I fall — — — 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 — — — finner erfordrerligt.

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

19 §.

Deklaration skall — — — till kontrollstyrelsen.

Befinnes vid — — — 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.

22 §.

Underlåter den — — — 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 försvårade, med fängelse i högst sex månader.

Försummar någon — — — inbetala skatt.

Kontrollstyrelsen må, då synnerliga skäl därtill äro, medgiva anstånd med erläggande av sålunda upplupen skatt, dock ej för längre tid än till dess fem månader förflutit efter utgången av den tid, inom vilken skatten jämligt första stycket skolat erläggas.

I fall — — — skall erläggas.

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

15 §.

Skattskyldig är — — — finner erfordrerligt.

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

19 §.

Deklaration skall — — — till kontrollstyrelsen.

Befinnes vid — — — skall erläggas.

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

22 §.

Underlåter den — — — under tjugu.

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

Försummar någon — — — inbetala skatt.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Till utskottets behandling har hänvisats följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 376 av herrar *Björnberg* och *Ebbe Ohlsson* samt II: 467 av herr *Munktell* m. fl., vari hemställts,

»A. att riksdagen måtte besluta att avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 85, och

B. därest detta icke vinner riksdagens bifall, dels att riksdagen måtte vidtaga sådan ändring i förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid import av personbilar m. m., att skyldighet att erlagga skatt åligger köparen, samt att uppbörden anförtros länsstyrelserna, dels ock att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till härför erforderliga författningsändringar»;

2) motionen I: 385 av herrar *Ola Persson* och *Öhman*, vari hemställts,

»att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 85,

att, om detta förslag inte vinner bifall, riksdagen måtte besluta, att den inhemska tillverkningen av personbilar och motorcyklar befrias från den särskilda tillverkningskatten å 10 % från och med den 1 juli 1953 och att vederbörande utskott vid bifall till detta yrkande utarbetar motsvarande ändringar i förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660)»; ävensom

3) motionen II: 468 av herr *Adolfsson*, vari hemställts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 85».

Till behandling i detta sammanhang har utskottet jämväl upptagit följande vid riksdagens början väckta, till bevillningsutskottet hänvisade motioner, nämligen

a) de likalydande motionerna I: 168 av herr *Ewerlöf* m. fl. och II: 201 av herr *Hjalmarson* m. fl., vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta, att förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar icke skall förlängas att gälla efter den 30 juni 1953 eller, om detta icke vinner riksdagens bifall, att förenämnda bilaccis skall inräknas bland automobilskattemedlen»;

b) de likalydande motionerna I: 290 av herr *Spetz* och II: 356 av herr *Kristensson* i Osby m. fl., vari hemställts, »att riksdagen måtte för sin del besluta att förordningen av den 24 oktober 1951 om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. (nr 660/1951) skall upphöra att gälla senast den 1 mars 1953».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framförda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna I: 168, I: 385, II: 356, II: 467 och II: 468.

Av statsrådsprotokollet i ärendet inhämtas bl. a. följande.

Förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., som utfärdades den 24 oktober 1951, trädde omedelbart i kraft och gäller till och med den 30 juni 1953.

Enligt 1 § föreligger skattskyldighet enligt förordningen vid yrkesmässig tillverkning inom riket för avsalu eller vid införsel till riket av personbilar, motorcyklar och sidvagnar till motorcyklar; uttrycken personbil, motorcykel och sidvagn användes härvid i samma betydelse som i gällande vägtrafikförordning. Från skatteplikt undantages emellertid 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.

Enligt 2 § skall skatten 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.

I 3 § stadgas att skatten skall utgå med tio procent av fordonets beskattningsvärde, vilket värde 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.

Enligt 4 § utövas kontrollen över skattens behöriga utgörande vid tillverkning av kontrollstyrelsen och beträffande skattepliktig införsel av generaltullstyrelsen och kontrollstyrelsen gemensamt.

I 5 § har Kungl. Maj:t bemyndigats att, då synnerliga skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av skatt.

I 6—16 §§ har lämnats närmare bestämmelser avseende tillverkning inom riket. Sålunda föreskrives bland annat i 11 §, att skattskyldig för varje kalendermånad skall 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. Enligt 14 § första stycket skall skattskyldig samtidigt med avlämnande av deklaration erlægga enligt deklarationen upplupen skatt genom insättning å kontrollstyrelsens postgirokonto.

I 17—21 §§ lämnas vidare närmare bestämmelser avseende införsel till riket.

I 22—29 §§ innefattas slutligen ansvarsbestämmelser m. m.

Statsverkets inkomst av den särskilda skatten vid tillverkning och import av personbilar m. m. uppgick under budgetåret 1951/52 (avser omkring 8 månader) till cirka 37 milj. kronor. Skatten, som under innevarande budgetår beräknas inbringa ungefär 66 milj. kronor, har av kontrollstyrelsen samt generaltullstyrelsen — för det fall att skatten skulle prolongeras — för budgetåret 1953/54 beräknats till 65 milj. kronor.

Beträffande *utvecklingen på motorfordonsmarknaden* under tiden intill utgången av augusti månad 1951 har redogörelse lämnats i propositionen nr 218 till 1951 års riksdag med förslag till förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., till vilken redogörelse i detta sammanhang hänvisning torde få ske. Här må blott erinras om att i synnerhet importen men också den inhemska tillverkningen av personbilar ökade starkt under år 1950. Även försäljningen av motorcyklar hade ökat i ej oväsentlig grad under nämnda år. Under tiden januari—augusti 1951 hade vidare, i förhållande till motsvarande tid år 1950, en ytterligare kraftig ökning ägt rum av importen av såväl personbilar som motorcyklar. I propositionen har emellertid uppgivits, att till följd av den begränsning av importen, som handels- och industrikommissionen vidtagit från och med den 1 april 1951, en viss nedgång av importen kunde påräknas såväl under de fyra sista månaderna år 1951 som under år 1952.

Till belysning av utvecklingen från och med september månad 1951 har under hand inhämtats vissa uppgifter från kontrollstyrelsen ävensom från 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Som framgår av efterföljande sammanställning ligger importen ävensom tillverkningen inom riket av personbilar och motorcyklar även under år 1952 på en hög nivå, låt vara totalt sett lägre än under åren 1950 och 1951.

Antalet i centrala bilregistret registrerade personbilar och tyngre motorcyklar har även under år 1952 fortsatt att öka. Antalet registrerade personbilar, som den 1 januari 1950 utgjorde 194 454 samt den 1 januari 1951 252 503, uppgick sålunda den 1 januari 1952 till 313 058 samt den 1 april samma år till 321 406. Motsvarande siffror för tyngre motorcyklar är 172 338, 212 378, 258 451 samt 258 514.

År	Personautomobiler			Motorcyklar		
	Införsel		Inhemska tillverkning; antal ¹	Införsel		Inhemska tillverkning; antal ¹
	Antal	Importvärde i milj. kr.		Antal	Importvärde i milj. kr.	
1950.....	47 804	230·0	19 474	8 529	11·2	36 110
1951.....	40 611	225·9	22 826	13 388	19·2	40 493
1952.....	32 907	191·1	19 453	11 839	17·1	27 342

Till stöd för det i propositionen framlagda förslaget om fortsatt giltighet av förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. har *departementschefen* anfört följande.

»Den särskilda skatten vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar tillkom genom beslut av 1951 års riksdag (höstsessionen) och äger giltighet intill utgången av innevarande budgetår. Skatten avser att ävä-

¹ Uppgiften för 1952 avser från tillverkare till inhemska köpare levererade fordon. För 1950 och 1951 avser uppgifterna tillverkade fordon, inklusive exporterade fordon.

gabra en begränsning av efterfrågan på personbilar och motorcyklar. Det är sålunda en anordning av i huvudsak samma art och med liknande syfte som investeringsavgiften.

Rörande det fortsatta behovet av särskilda skattepolitiska åtgärder för att dämpa konjunkturen har jag i statsverkspropositionen (bilaga 1 s. 10) framhållit, att även om den privata investeringsviljan vore svagare nu än tidigare, befunde sig investeringarna alltjämt på en hög nivå. Det vore därför nödvändigt att bibehålla investeringsavgiften liksom andra investeringsbegränsande åtgärder. Beträffande investeringsavgiften har jag tillika uttalat, att därest det ekonomiska läget framgent skulle ytterligare förändras i depressiv riktning kommer frågan om fortbeståndet av nämnda avgift att omprövas.

Av den tidigare lämnade redogörelsen för utvecklingen på motorfordonsmarknaden framgår, att importen av personbilar och motorcyklar även under år 1952 legat på en hög nivå, låt vara något lägre än år 1951. För år 1953 har nationalbudgetdelegationen grundat sina utrikeshandelskalkyler på förutsättningen att importen av personbilar blir av ungefär samma storleksordning som år 1952. I fråga om motorcyklarna har delegationen ansett en viss ökning av importen sannolik. Mot bakgrunden härav framstår det som behövt att bibehålla den särskilda beskattningen av personbilar och motorcyklar även för tiden efter den 1 juli 1953. Av betydelse i detta sammanhang är att ett borttagande av skatten med säkerhet skulle innebära en stimulans till ökad import och därigenom stegrat utflöde av valuta. Såsom jag omnämnt i årets finansplan tyder kalkylerna för år 1953 på en valutaströmning av icke ringa storlek. Uppenbarligen måste i ett sådant läge varje åtgärd, som kan få till följd en ytterligare försämring av betalningsbalansen, inge betänkligheter. Det finns ej heller för dagen anledning att genom ett borttagande av tillverkningskatten skapa förutsättningar för en stegring av efterfrågan på inom landet framställda fordon.

Jag förordar sålunda att förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. förlänas fortsatt giltighet. Hur länge behovet av denna särskilda beskattning kommer att föreligga kan icke nu med bestämdhet sägas. Av formella skäl måste dock en viss giltighetstid angivas i författningen. Denna bör likväl icke bestämmas så att den onödigtvis stör automobil- och motorcykelhandelns normala gång. Under sådana förhållanden har det syntts lämpligast att låta giltighetstiden omfatta hela nästa budgetår. Detta behöver icke ha någon avgörande inverkan på frågan om tidpunkten för skattens avskaffande. Denna kan praktiskt taget när som helst underställas riksdagens prövning.»

Beträffande motiveringen i övrigt för de i propositionen framlagda förslagen tillåter sig utskottet hänvisa till ovannämnda statsrådsprotokoll.

Av innehållet i de i ämnet väckta *motionerna* må här återgivas följande. I de likalydande *motionerna* I: 168 och II: 201 har motionär-

rerna framhållit att bilaccisen vid införandet motiverats uteslutande av samhällsekonomiska skäl och att den fiskala synpunkten spelat en underordnad roll. Då de återopade skälen för skatten icke längre ägde giltighet, vilket utförligt belysts i de vid årets riksdag av motionärerna väckta motionerna I: 169 och II: 202 med förslag om upphävande av förordningen om investeringsavgift, ansåge motionärerna konsekvensen bjuda att riksdagen icke beslutade om förlängd giltighetstid för bilaccisen.

Motionärerna har vidare erinrat om att bilismen sedan krigsslutet utsatts för en betydande beskattning. Detta hade till viss del varit en följd av riksdagens principuttalande, att vägkostnaderna i sin helhet skulle bestridas av automobilskattemedel. I och med den ökning, som inträtt av vägbyggnad under framför allt det senaste året, kunde man förutse att de skatter bilismen hade att erlägga komme att ligga på en förhållandevis hög nivå. Det syntes motionärerna därför orimligt att belasta denna grupp med ytterligare pålagor som genom riksdagens beslut icke hade inräknats bland automobilskattemedlen och därigenom sålunda icke medfört en reducering av de ordinarie fordons- och bensinskatterna.

Till stöd för de likalydande motionerna I: 290 och II: 356 har anförts bl. a. att enligt en av Industriens utredningsinstitut gjord undersökning personbilarna svarade för 33 procent av samtliga persontransporter inom landet räknat i personkilometer. Tillverknings- och importskatten drabbade icke blott köpare av nya bilar, utan även köpare av begagnade bilar genom motsvarande förhöjning av prisläget för dessa. Skatten motverkade dessutom en eljest motiverad avregistrering av äldre, ofta trafikfarliga bilar. Särskilt hårt drabbade skatten den del av befolkningen, som på grund av sitt yrke vore beroende av personbilen och motorecykeln som transportmedel, och de mycket stora befolkningsgrupper på landsbygden och i mindre tätorter, som helt eller till väsentlig del måste lita till dessa kommunikationsmedel.

Motionärerna har vidare uttalat, att av tillgänglig statistik framginge att bilimportens andel av den totala importen icke kunde anses ha varit speciellt hög under något av efterkrigsåren. Bilimportens andel av totalimporten under 1951, då bilaccisen genomfördes, vore lägre än under åren 1938 och 1939. Föreställningarna om bilimportens storlek syntes vara betydligt överdrivna. Detta gällde så mycket mer som hela importen av bilar och reservdelar samt drivmedel för bilar icke ens under 1951 tagit i anspråk mer än ca 7 procent av totalimporten. Bilimporten vore alltjämt reglerad under det att importregleringen eljest i stort sett upphört. Under sådana förhållanden torde skäl saknas för att behålla bilaccisen. Den genomförda kreditbegränsningen drabbade särskilt hårt personbilsinköp. Avbetalningshandeln för bilar hade under två år inskränkts genom överenskommelse mellan kommerskollegium och bilhandeln. I nuvarande läge torde dock kreditbegränsningen vara så hård, att någon större avbetalningshandel för företagen över huvud taget icke vore möjlig.

Ett bibehållande av accisen skulle betyda, att motorfolket ålades en börda, som drabbade orättvist och därtill måste anses föga rimlig i ett läge, då motorismen ensam finge bära hela bördan av vägväsendets upprustning.

I de likalydande motionerna I: 376 och II: 467 har uttalats, att den särskilda skatten vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar icke medfört de avsedda konjunkturpolitiska fördelarna utan varit till skada för den normala utvecklingen på motorfordonsmarknaden. Förordningen borde därför icke erhålla förlängd giltighet.

Rörande de föreslagna författningsändringarna har motionärerna anfört i huvudsak följande. Genom att i lag fastsloges att fordonets beskattningsvärde skulle vara lika med det pris, skatten inräknad, som vid tidpunkten för skattskyldighetens inträdande utgjorde gängse konsumentpris för fordonet, uppstode vissa olägenheter på grund av att skattskyldigheten inträdde vid olika tidpunkt för olika slag av företag. Vid import av färdiga personbilar skulle nämligen enligt nu gällande bestämmelser skattedeklaration avgivas redan vid införtullningen och i samband därmed även skatten erläggas. I övriga fall — vid tillverkning och sammansättning av personbilar inom landet — skulle deklaration avgivas och skatt inbetalas månadsvis inom 30 dagar efter utgången av den månad som deklarationen avsåge. Härigenom uppkomme en icke avsedd förskjutning i konkurrensläget mellan olika bilförsäljningsföretag.

Vidare komme företag, vilka tillverkade motorecyklar och där detaljförsäljningen vore mycket säsongbetonad och huvudsakligen koncentrerad till försommaren, med de föreslagna bestämmelserna fortfarande i ett ogynnsamt läge. För att bereda jämn sysselsättning åt fabrikspersonalen inom dylika företag bedreves, oaktat avsättningsmöjligheterna varierade, tillverkningen i så gott som oförminskad skala året runt. Då lagringsmöjligheterna för dessa företag vore begränsade förmåddes detaljisterna genom förlängd kredittid mottaga höst- och vintermånadernas produktion långt innan försäljning till konsumenterna bleve aktuell. Då som ovan anförts skatten förfölle till betalning en månad efter leveransmånaden måste tillverkarna ligga ute med avsevärda skattebelopp, och på samma gång som de därigenom förorsakades betydande ränteförluster ansträngdes även deras likviditet. För att i någon mån förhindra dessa verkningar skulle kontrollstyrelsen, då synnerliga skäl därtill vore, äga medgiva anstånd. Det torde dock vara ovisst i vilken utsträckning sådant anstånd komme att beviljas.

De av motionärerna berörda olägenheterna skulle kunna undvikas om skyldigheten att erlägga skatt i stället ålåde förbrukaren. Enhetliga bestämmelser skulle då kunna åstadkommas för skattskyldighetens inträde, och uppbörden kunde anförtros länsstyrelserna. Vid registrering av motorecykel eller bil hade länsstyrelserna nu att uppbära skatt och registreringsavgifter, varför det ur administrativa synpunkter icke torde vara förenat med större svårigheter att de samtidigt ansvarade för uppbörden av tillverk-

ningsskatten. Då ju konsumenterna vore de som slutligt skulle bära skatten, syntes det motionärerna även psykologiskt motiverat, att dessa genom upp-börden finge uppmärksamheten riktad på hur stor del av inköpspriset som utgjordes av bilaccisen.

I m o t i o n e n I: 3 8 5 har anförts bl. a. följande. Den ekonomiska situationen kännetecknades för närvarande av vikande konjunkturer. Vid landets bilverkstäder skedde redan betydande driftsinskränkningar och arbetare avskedades. De avskedanden, som redan skett, liksom de som signalerades, motiverades med avsättningssvårigheter. Då en tillverkningskatt på 10 procent medförde en motsvarande prishöjning vore det uppenbart, att avsättningsmöjligheterna därigenom försvårades och sysselsättningen hotades inom bilindustrin. Det vore synnerligen förvånande, att departementschefen i en sådan situation förklarade att »det finns ej heller för dagen anledning att genom ett borttagande av tillverkningskatten skapa försätsättningar för en stegring av efterfrågan på inom landet framställda fordon». Departementschefen ville således åstadkomma ökad arbetslöshet inom bilbranschen i en tid, då sysselsättningsfrågan skapade allt större problem för många arbetare. En sådan politik strede mot regeringens utfästelser att upprätthålla full sysselsättning.

Som motivering för avslagsyrkandet i m o t i o n e n I I: 4 6 8 har anförts bl. a. följande. Regeringen hade i olika sammanhang förklarat, att det ekonomiska läget nu präglades av balans. Några motiv funnes då ej längre att bibehålla den särskilda skatten på import och tillverkning av personbilar och motorcyklar. Departementschefen motiverade också försäget om förlängning av giltighetstiden på ett helt annat sätt och från helt andra utgångspunkter än vad som skedde, då skatten beslutades; ett borttagande av skatten skulle stimulera till ökad import och alltså till ökat utflöde av valuta. Kalkylerna för utrikeshandeln för innevarande år tydde på en valutautströmning av icke ringa storlek. Varje åtgärd i ett sådant läge, som kunde få till följd en ytterligare försämring av betalningsbalansen, måste förden-skull inge betänkligheter. Detta resonemang kunde i och för sig vara riktigt men gällde uppenbart även all annan import. Ville man förhindra valutautströmning, som kunde försämma betalningsbalansen i utrikeshandeln, borde allmänna importrestriktioner införas. Det kunde inte vara riktigt att använda en förordning om uttagande av en skatt, som tillkommit i ett helt annat syfte, för att reglera importen på ett visst begränsat område. Förlängdes giltighetstiden för förordningens tillämpning, sedan behovet av skatten försvunnit, måste detta rubba förtroendet för regeringens försäkring-ar.

Enligt tidigare fastslagna principer skulle intäkterna av all bilbeskattning anslås till finansiering av vägväsendet. Från dessa principer hade under senare år avsteg gjorts genom införande av extra skatter på både bensin och fordon i inflationsbekämpande syfte. Intäkterna av dessa skatter liksom

av skatten på import och tillverkning hade icke gått till vägväsendet. För bilägarna måste det te sig som en orättvisa, att en dylik extraordinär beskattning av bilismen bibehölles även sedan inflationen hejdats, samtidigt som den ordinarie skatten på bensin föresloges höjd.

Utskottet. I föreliggande proposition nr 85 föreslås, att förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., vars giltighetstid utgår den 30 juni 1953, skall förlänas fortsatt giltighet till och med den 30 juni 1954. I anslutning härtill föreslås vissa ändringar i förordningen.

Med den ifrågavarande beskattningen, som genomfördes vid 1951 års riksdag (höstsessionen) och som är ett led i de investeringsbegränsande åtgärder som vidtagits, avses att begränsa efterfrågan på personbilar och motorcyklar. Med ledning av föreliggande uppgifter om importen under år 1952 av berörda slag av fordon samt prognoser om motsvarande import för år 1953 har departementschefen funnit behov föreligga att tills vidare bibehålla den särskilda beskattningen av personbilar och motorcyklar. Hur länge detta behov kommer att föreligga kan, enligt vad i propositionen uttalas, icke nu med bestämdhet sägas. Då förordningens giltighetstid icke bör bestämmas så, att automobil- och motorcykelhandelns normala gång onödigtvis störes, har det syntts departementschefen lämpligast att låta giltighetstiden omfatta hela nästa budgetår, vilket emellertid icke behövde ha någon avgörande inverkan på frågan om tidpunkten för skattens avskaffande.

I samtliga de motioner — de likalydande motionerna I: 376 och II: 467, motionen I: 385 och motionen II: 468 — som väckts i anledning av propositionen, har yrkats avslag å densamma. I motioner väckta vid riksdagens början har ställts yrkanden av samma innebörd; sålunda yrkas i de likalydande motionerna I: 168 och II: 201 att giltighetstiden för den här ifrågavarande förordningen icke skall förlängas samt i de likalydande motionerna I: 290 och II: 356 att förordningen »skall upphöra att gälla senast den 1 mars 1953». Rörande den närmare motiveringen för den i motionerna anförda kritiken mot den ifrågavarande skatten må här sammanfattningsvis framhållas, att det av motionärerna gjorts gällande bland annat att den samhällsekonomiska utvecklingen icke motiverar skatten, att import- och kreditrestriktioner är tillräckliga medel för att begränsa efterfrågan på de med skatten avsedda motorfordonen samt att skatten utgör en oskäligt hård belastning av motorismen.

Utskottet finner för sin del att de i propositionen redovisade uppgifterna rörande den hittillsvarande och beräknade importen av personbilar och motorcyklar icke ger anledning till en från propositionen avvikande bedömning av behovet att ännu för någon tid bibehålla den särskilda beskattningen av ifrågavarande fordon. Uppfattningen att rådande begränsningar på importens och kreditgivningens områden skulle helt ersätta behovet av en skattepolitisk åtgärd av nu ifrågavarande art kan utskottet icke dela. Mot bakgrunden av det betydande fordonsbestånd som för närvarande finnes inom landet kan utskottet ej heller finna det innebära en oskälig belastning av

motorismen som sådan med en tillfällig beskattning på den nyanskaffning av fordon som framstår såsom mest umbärlig. Utskottet anser sig på grund av det anförda böra tillstyrka att förordningen förlänas fortsatt giltighet för tiden efter den 1 juli 1953. Emellertid vill utskottet understryka, att ett läge kan uppkomma, då behovet av särskilda åtgärder i syfte att begränsa efterfrågan på ifrågavarande fordon icke längre framstår med samma styrka som hittills. Det är dock enligt utskottets mening icke möjligt att nu ingå på en bedömning av denna beskattnings varaktighet. Såsom i propositionen angivits behöver den omständigheten att förordningen förlänges att gälla under nästa budgetår icke ha någon avgörande inverkan på frågan om tidpunkten för skattens avskaffande. Utskottet anser sig därför icke böra resa någon invändning mot att förordningen skall äga giltighet till och med den 30 juni 1954. Utskottet utgår därvid från att en omprövning av skälen för bibehållandet av ifrågavarande särskilda beskattning kan visa sig erforderlig tidigare än som i och för sig föranledes av förordningens giltighetstid. Med det anförda avstyrker utskottet de motionsvis framställda yrkanden som går ut på att propositionen skall avslås, att den ifrågavarande lagstiftningen skall snarast möjligt upphävas eller att densamma icke skall erhålla fortsatt giltighet.

I motionen I: 385 har — förutom yrkande om avslag å propositionen — hemställts, att den inhemska tillverkningen av personbilar och motorcyklar skall befrias från beskattning från och med den 1 juli 1953. Såsom framgår av den tidigare lämnade redogörelsen har departementschefen i propositionen icke ansett sig kunna förorda ett borttagande av tillverkningskatten. Utskottet delar denna uppfattning och avstyrker sålunda ifrågavarande yrkande i motionen I: 385.

I de vid riksdagens början väckta likalydande motionerna I: 168 och II: 201 har framställts yrkande av innebörd att, därest den ifrågavarande beskattningen skall fortsätta att gälla, avkastningen därav skall inräknas i automobilskattemedlen. Med anledning härav får utskottet erinra om att såväl 1951 som 1952 års riksdagar avslagit motionsvis framställda yrkanden av enahanda innehåll. Med hänvisning härtill samt till att utskottet i sitt den 21 i denna månad avgivna betänkande nr 31 avvisat den i de föreliggande motionerna I: 168 och II: 201 hävdade uppfattningen avstyrker utskottet berörda motioner i förevarande del.

I propositionen föreslås jämväl vissa ändringar i förordningen, vilka i huvudsak är av teknisk art. Dessa ändringar finner sig utskottet böra tillstyrka. Yrkanden om ändring i förordningen har även framställts i de likalydande motionerna I: 376 och II: 467. I dessa motioner förordas sålunda att skattskyldigheten skall åvila köparen samt att uppbörden av skatten skall anförtros länsstyrelserna. Utskottet, som finner den av motionärerna förordade omläggningen av reglerna för skattskyldigheten strida mot principerna för utformningen av gällande system för beskattning av tillverkning och import av varor, anser sig icke kunna tillstyrka en dylik omläggning. Från denna utgångspunkt kan utskottet ej heller tillstyrka motionärernas förslag om

ändrade regler för uppbörden av skatten. Utskottet avstyrker således de i motionerna I: 376 och II: 467 förordade författningsändringarna.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 85, antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående ändring i förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. samt om fortsatt giltighet av samma förordning; ävensom

B) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 168 av herr Ewerlöf m. fl. och II: 201 av herr Hjalmarson m. fl.,

2) de likalydande motionerna I: 290 av herr Spetz och II: 356 av herr Kristensson i Osby m. fl.,

3) de likalydande motionerna I: 376 av herrar Björnberg och Ebbe Ohlsson samt II: 467 av herr Munktell m. fl.,

4) motionen I: 385 av herrar Ola Persson och Öhman, samt

5) motionen II: 468 av herr Adolfsson, måtte av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Stockholm den 28 april 1953.

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON.

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Heüman, Franzon, Gustaf Elofsson, Spetz, Velander, Ramberg, Söderquist, Snygg och Patrick Nilsson; samt

från andra kammaren: herrar Olsson i Gävle, Kristensson i Osby, Orgård, Sundström, Hagberg i Malmö*, Sjölin, Brandt, Kollberg, Allard och Jansson i Aspeboda.

* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

R e s e r v a t i o n

av herrar *Spetz, Velander, Söderquist, Kristensson* i Osby, *Hagberg* i Malmö, *Sjölin* och *Kollberg*, vilka ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

»I föreliggande proposition nr 85 föreslås, att förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., vars giltighetstid utgår den 30 juni 1953, skall förlänas fortsatt giltighet till och med den 30 juni 1954. I anslutning härtill föreslås vissa ändringar i förordningen.

Ifrågavarande beskattning genomfördes vid 1951 års höstriksdag och angavs utgöra ett led i de investeringsbegränsande åtgärder i övrigt, som då vidtoges. Skatten motiverades av samhällsekonomiska skäl och skulle i enlighet härmed utgå provisoriskt.

Utskottet, som finner angeläget att erinra om de skäl, som sålunda åberopades såsom motiv för denna speciella beskattning, vill understryka, att det samhällsekonomiska läget — såsom även föredragande departementschefen i annat sammanhang framhållit — i betydande grad har förändrats. Härmed har också motiven för beskattningen förfallit.

Utskottet kan därför icke tillstyrka att förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. skall ytterligare förlängas och hemställs förty om avslag å propositionen.

Utskottet delar emellertid den i de likalydande motionerna I: 290 och II: 356 uttalade uppfattningen, att frågan om bilaccisens avskaffande bör till förhindrande av störningar inom industri och handel upptagas till ett snabbt avgörande. Från sådan utgångspunkt får utskottet förorda, att den i ämnet gällande förordningen upphäves med utgången av nästkommande maj månad.

Utskottet hemställer alltså att riksdagen måtte

A) *dels* avslå Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 85

dels ock antaga följande

F ö r s l a g

till

förordning om upphävande av förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

Härigenom förordnas, att förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. skall upphöra att gälla med utgången av maj månad 1953; dock skall förordningen fortfarande tillämpas beträffande tillverkning eller import, för vilken skattskyldighet inträtt före den 1 juni 1953.

B) förklara att de likalydande motionerna I: 168 av herr Ewerlöf m. fl. och II: 201 av herr Hjalmarson m. fl., de likalydande motionerna I: 290 av herr Spetz och II: 356 av herr Kristensson i Osby m. fl., motionen II: 468 av herr Adolfsson, de likalydande motionerna I: 376 av herrar Björnberg och Ebbe Ohlsson samt II: 467 av herr Munktell m. fl. ävensom motionen I: 385 av herrar Ola Persson och Öhman må anses besvarade med vad utskottet ovan anfört och hemställt.»