

Nr 356.

Av herr **Kristensson** i Osby m. fl., om upphävande av förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m.

Med den ställning persontransport med motorfordon numera intar i samhällslivet ha nackdelarna av "bilaccisen" blivit alltmera uppenbara. Det förtjänar i detta sammanhang erinras om att enligt en nyligen av Industriens utredningsinstitut gjord undersökning personbilarna (droskbilar och privatbilar) svara för 33 procent av samtliga persontransporter inom landet räknat i personkilometer. Bibehållandet av en speciell skatt å dessa transporter i form av tillverknings- och importskatt drabbar, såsom antydde i propositionen, icke blott köpare av nya bilar, utan även köpare av begagnade bilar genom motsvarande förhöjning av prisläget för dessa. Skatten motverkar dessutom en eljest motiverad avregistrering av äldre, ofta trafikfarliga bilar. Vad som är särskilt beklagligt med skatten är emellertid att den hårt drabbar den del av befolkningen, som på grund av sitt yrke är beroende av personbilen och motoreykeln som transportmedel, och de mycket stora befolkningsgrupper på landsbygden och i mindre tätorter, som helt eller till väsentlig del måste lita till dessa kommunikationsmedel.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 218 till 1951 års riksdag framhölls bl. a., att accisen vore nödvändig för att begränsa importen av nya personbilar. Av tillgänglig statistik framgår emellertid att bilimportens andel av den totala importen icke kan anses ha varit speciellt hög under något av efterkrigsåren. Om man, som torde vara riktigt i detta sammanhang, jämför bilimporten med övrig import under åren 1937—1951 skall man finna, att dennas andel först under de senaste åren kommit upp till en nivå, som kan anses normal i förhållande till förkrigsåren. Bilimportens andel av totalimporten under 1951, då bilaccisen genomfördes, var för övrigt lägre än under åren 1938 och 1939. Om tillbörlig hänsyn även togs till att bilimporten under åren 1940—1945 var helt obetydlig (1/2 procent av totalimporten) synas föreställningarna om bilimportens storlek vara betydligt överdrivna. Detta gäller så mycket mer som hela importen av bilar och reservdelar samt drivmedel för bilar icke ens under 1951 tog i anspråk mer än ca 7 procent av totalimporten. Bilimporten är alltjämt reglerad under det att importregleringen eljest i stort sett upphört. Under sådana förhållanden torde skäl saknas för att behålla bilaccisen. Den genomförda kreditbegränsningen drabbar särskilt hårt personbilsinköp. Avbetalningshandeln för bilar har 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 är möjlig.

Sammanfattningsvis kan sålunda konstateras, att den allmänna statliga poli-

tiken inriktas på att fördyra landsvägstransporterna och försvåra anskaffning av nya personbilar och därmed den normala utrangeringen av äldre trafikfarliga fordon till nackdel för betydande befolkningsgrupper. Ett bibehållande av accisen skulle betyda, att motorfolket ålägges en börda, som drabbar orättvist och därtill måste anses föga rimlig i ett läge, då motorismen ensam får bära hela bördan av vägväsendets upprustning.

För att förhindra störningar i sysselsättningen inom industri och handel är det angeläget att frågan om avskaffandet av accisen upptages till omedelbar behandling och till ett snabbt avgörande.

Med stöd av det anförda föreslå vi,

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.

Stockholm den 27 januari 1953.

Filip Kristensson
i Osby.

Bengt Sjölin.

Wald. Svensson.

Bertil von Friesen.

Gösta Åqvist.

Olaus Nyberg.
