

Nr 5

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955, m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 7 januari 1955 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 36, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

- 1) förordning om investeringsavgift för år 1955; samt
- 2) förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1955 (särskild investeringsavgift).

Beträffande författningsförslagens lydelse hänvisas till utskottets hemställan.

Rörande *propositionens huvudsakliga innehåll* må här nämnas följande.

Det för dagen rådande ekonomiska läget och de aktuella utvecklingstendenserna påkallar särskilda åtgärder i syfte att hålla investeringarna inom ramen för de tillgängliga resurserna.

I förevarande proposition föreslås att investeringar inom rörelse och jordbruk under år 1955 beläggas med en avgift, motsvarande 12 procent av kostnaderna för investeringarna. Bestämmelserna har utformats i huvudsaklig överensstämmelse med den förordning om investeringsavgift, som gällde för åren 1952 och 1953.

Investeringsavgiften avser även investeringar i bussar och lastbilar. Med hänsyn till angelägenheten av en viss återhållsamhet i fråga om investeringar även i personbilar och motorcyklar, oavsett om dessa användes i rörelse eller jordbruk eller för privat bruk, föreslås som ett komplement till investeringsavgiften en särskild investeringsavgift att uttagas vid registrering av dylika motorfordon. Denna avgift föreslås beräknad efter en skala, som i princip avvägs med hänsyn till fordonens storleksordning och ålder. Avgiften varierar med tjänstevikten och motsvarar för ny bil i genomsnitt ca 10 procent av anskaffningskostnaden. Avgiften är lägre ju äldre bilen är och går ned till en femtedel när fråga är om bilar av 1946 eller tidigare års modell. — För motorcyklar är avgiften 150, 200 eller 300 kronor, beroende på tjänstevikten, med motsvarande reducering för äldre årsmodeller.

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

I) de likalydande motionerna I: 73 av herr *Axel Andersson* och II: 92 av herr *Carlsson* i Tibro, vari hemstälts, »att riksdagen under förutsättning att riksdagen i princip antager det i proposition nr 36 framlagda förslaget om avgift vid investering i motorfordon måtte besluta sådan ändring i författningsförslaget, att den föreslagna avgiften ej skall utgå dels i det fall bilköpet bevisligen avslutats före den 16 januari 1955 oavsett om registrering hos länsstyrelse hunnit ordnas eller ej, dels i det fall bilköp skett med anledning av att det tidigare ägda fordonet skadats på sådant sätt, exempelvis genom krock, brand eller annan olyckshändelse, att ägaren haft fullgod anledning anskaffa nytt fordon, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderlig författningstext»;

II) de likalydande motionerna I: 107 av herrarna *Öhman* och *Helmer Persson* samt II: 139 av herr *Hagberg* i Stockholm m. fl., vari hemstälts, att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 36 måtte avslå förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955 och förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1955 (särskild investeringsavgift) samt i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att åtgärder vidtages för att begränsa importen av de motorfordon som inte införes på utbytesbasis;

III) de likalydande motionerna I: 122 av herr *Osvald* och II: 164 av herr *Johansson* i Öckerö m. fl., vari hemstälts, att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 36 måtte besluta sådan ändring i den föreslagna författningstexten, att investeringsavgiften ej skall utgå vid anskaffning av dels nya fiskebåtar och fraktfartyg med tonnage understigande 500 bruttoregister-ton samt motorer och maskinell utrustning till dessa, dels begagnade fiskebåtar och fraktfartyg under 500 ton, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderlig författningstext;

IV) de likalydande motionerna I: 123 av herr *Theodor Johansson* m. fl. samt II: 167 av herrarna *Svensson* i Vå och *Persson* i Norrby, vari hemstälts, att riksdagen vid behandling av propositionen nr 36 måtte besluta, att begagnade motorfordon må undantagas från särskild investeringsavgift, samt, därest riksdagen skulle avslå detta förslag, att riksdagen måtte besluta sådan ändring av Kungl. Maj:ts förslag till förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1955, att bilfirma, som innehar saluvagnslicens enligt 13 § vägtrafikförordningen, må undantas från skyldighet att erlagga investeringsavgift för begagnade bilar, som inköpts för vidare försäljning;

V) de likalydande motionerna I: 124 av herr *Arrhén* och II: 171 av herr *Nilsson* i Bästekille, vari hemstälts, »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 36 i dess § 1 som mom. 3 ville tillfoga: Näringsgrenar, som redan nu ha svårt att hävda sig mot övermäktig utländsk konkurrens och som med anledning därav för närvarande äro föremål för stöd-

åtgärder från statsmakternas sida, kunna efter ansökan hos Kungl. Maj:t erhålla dispens från erläggande av investeringsavgift»;

VI) de likalydande motionerna I: 125 av herr *Nyström* m. fl. samt II: 161 av herrar *Gavelin* och *Jansson* i Kalix, vari hemställts, att riksdagen måtte bifalla proposition nr 36, dock med den ändring att från investeringsavgift måtte undantagas bussar och lastbilar, som registreras i landets tre nordligaste län;

VII) de likalydande motionerna I: 126 av herr *Herbert Hermansson* och II: 166 av herr *Carlsson* i Bakeröd, vari hemställts, »att riksdagen må vid behandling av proposition nr 36 besluta, att det avgiftsfria beloppet höjes till 25 000 kr., att företag som på grund av hälsovårdsmyndighets åläggande tvingas verkställa investering befrias från investeringsavgift samt att fiskebåtar och med dem jämställda fraktfartyg jämte dessa båtars utrustning ävenledes undantas från bestämmelserna om investeringsavgift»;

VIII) de likalydande motionerna I: 128 av herr *Magnusson* m. fl. och II: 163 av herr *Boija* m. fl., vari hemställts, att därest det avslagsyrkande, som i annat sammanhang komme att framställas, icke skulle vinna riksdagens bifall, följande tillägg måtte göras i 1 § i förslaget till förordning om investeringsavgift: Kungl. Maj:t äger slutligen att efter prövning medgiva befrielse från erläggande av investeringsavgift för sådana näringar, för vilka räntabilitet icke föreligger;

IX) de likalydande motionerna I: 129 av herr *Magnusson* m. fl. och II: 155 av herr *Carlsson* i Stockholm m. fl., vari hemställts, att samtliga begagnade fordon skall vara fritagna från den särskilda investeringsavgiften för motorfordon, samt, därest denna hemställan ej skulle bifallas, att man i förordningen inför en särskild undantagsbestämmelse om att investeringsavgift icke skall erläggas av den som innehar saluvagnslicens såvitt angår fordon som av honom förvaras i lager eller hålles till salu ävensom att bevillningsutskottet låter utarbета vederbörlig lagtext;

X) de likalydande motionerna I: 130 av herrar *Björnberg* och *Ebbe Ohlsson* samt II: 160 av herr *Munktell* m. fl., vari hemställts, att riksdagen måtte bifalla det förslag till övergångsbestämmelser beträffande förordningen om särskild investeringsavgift å motorfordon, som av bevillningsutskottet kunde utformas med anledning av vad i motionerna anförts;

XI) de likalydande motionerna I: 131 av herrar *Björnberg* och *Ebbe Ohlsson* samt II: 165 av herr *Staxäng* m. fl., vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta att investering i fartyg med en dräktighet upp till 500 bruttoregister-ton icke skall anses utgöra avgiftspliktig investering jämlikt den föreslagna förordningen, samt att vederbörande utskott måtte utarbета erforderlig ändring i lagtexten»;

XII) de likalydande motionerna I: 380 av herr *Ewerlöf* m. fl. och II: 469 av herr *Hjalmarson* m. fl., vari hemställts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 36 i vad avser införandet av en bilaccis»;

XIII) de likalydande motionerna I: 381 av herr *Ewerlöf* m. fl. och II: 468 av herr *Hjalmarson* m. fl., vari hemställtts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 36»;

XIV) de likalydande motionerna I: 382 av herr *Wehtje* m. fl. och II: 475 av herr *Nilsson* i Svalöv m. fl., vari hemställtts, »att riksdagen för det fall att den ej i anledning av därom framförda yrkanden avslår Kungl. Maj:ts proposition nr 36 måtte besluta att från investeringsavgift skall undantagas förvärvskällan jordbruksfastighet; samt att 2 § i nämnda förordning följaktligen måtte utgå och att 1, 6, 7 och 12 §§ skall erhålla följande ändrade lydelse:

§ 1.

Fysisk eller juridisk person, som under det beskattningsår för vilket taxering till statlig inkomstskatt äger rum i första instans år 1956 verkställt investering av nedan angivet slag inom någon av förvärvskällorna annan fastighet eller rörelse och som icke är frikallad från skyldighet att erlægga sådan skatt för inkomst av samma förvärvskälla, skall i enlighet med vad i denna förordning sägs till staten erlægga investeringsavgift.

Från avgiftsskyldighet — — — dylik lokal.

§ 6.

Beräknas vid inkomsttaxeringen inkomst av förvärvskälla efter bokföringsmässiga grunder, skall avgiftspliktig investering anses föreligga, då kostnaden för investeringen enligt allmänt vedertagen köpmannased bort i räkenskaperna upptagas såsom omkostnad eller på konto för färdigställda eller levererade tillgångar.

§ 7.

Investeringsavgift skall — — — lagertillgångens saluvärde.

Har vid — — — allenast mellanskillnaden.

Beträffande avgiftspliktig investering i form av reparation av byggnad, ingående i förvärvskällan annan fastighet, skall som investeringskostnad anses belopp, varmed reparationskostnaden överstiger två procent för år räknat av den del av det i fastighetens taxeringsvärde året näst före taxeringsåret ingående byggnadsvärdet, i förekommande fall minskat med särskilt maskinvärde, som belöper å sådan del av fastigheten som är upplåten till användning i rörelse på sätt i 3 § sägs. Avser avgiftspliktig investering reparation av byggnad, ingående i förvärvskällan rörelse, skall som investeringskostnad anses belopp, varmed reparationskostnaden överstiger två procent för år räknat av det i fastighetens taxeringsvärde året näst före taxeringsåret ingående byggnadsvärdet, i förekommande fall minskat med särskilt maskinvärde.

Investeringskostnad för — — — särskild förvärvskälla.

Sammanlagda beloppet — — — uppskattade investeringskostnad.

12 §.

1 mom. Till ledning — — — fastställt formulär.

Även om den sammanlagda kostnaden för avgiftspliktiga investeringar icke överstiger 15 000 kronor, skall deklaration som i föregående stycke sägs utan anmaning avgivas av den, som drivit rörelse med omsättning under beskattningsåret överstigande 500 000 kronor.»

XV) de likalydande motionerna I: 383 av herr *Svärd* och II: 476 av herr *Nygren*, vari hemställts, »att riksdagen måtte, därest Kungl. Maj:ts proposition nr 36 med förslag till förordning om investeringsavgift i princip skulle vinna riksdagens bifall, besluta att från investeringsavgift skall undantagas enskilda bussbolag och utöware av yrkesmässig trafik av lastbilar i vad avser dessas investeringar i bussar och lastbilar, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta härför erforderliga ändringar i det av Kungl. Maj:t framlagda lagtextförslaget»;

XVI) de likalydande motionerna I: 384 av herr *Svärd* och II: 471 av herr *von Seth* m. fl., vari hemställts, »att riksdagen, därest Kungl. Maj:ts proposition nr 36 med förslag till förordning om investeringsavgift i princip vinner riksdagens bifall, måtte besluta att från förordningens tillämpningsområde undantaga sådana investeringar vilka syfta till ett bättre tillvaratagande av klenvirket samt att vederbörande utskott utarbetar härför erforderliga ändringar i lagtextförslaget»;

XVII) de likalydande motionerna I: 385 av fru *Gärde Widemar* m. fl. och II: 478 av herr *Kollberg* m. fl., vari hemställts, att riksdagen för den händelse riksdagen beslutar godkänna propositionen nr 36 med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955 m. m. måtte dels föreskriva de ändringar i vid propositionen fogade förslag till förordningar som förändras av vad i motionerna andragits, dels bestämma att det belopp som kan inflyta i anledning av bestämmelserna om investeringsavgift skall avsättas till en »allmän konjunkturutmättningsfond», varvid Kungl. Maj:t torde föreslå bestämmelser om fondens disposition, samt att bevillningsutskottet måtte utarbeta förslag till erforderliga ändringar i författningstexterna;

XVIII) de likalydande motionerna I: 386 av herrarna *Ohlson* och *Svärd* samt II: 474 av herr *Hagberg* i Malmö m. fl., vari hemställts,

1) att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 36, i vad den samma innefattar förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955,

2) att därest detta yrkande ej bifalles samtliga i rederirörelse gjorda investeringar i maskiner och inventarier sålunda även i fartyg måtte undantagas från avgiftsplikt till investeringsavgift,

3) att, såvida ej heller yrkandet under punkt 2 ovan bifalles, riksdagen för sin del måtte besluta ändringar i det i förenämnda proposition framlagda förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1955 i de delar i motionerna berörts,

4) att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till härför erforderliga ändringar i författningstexten;

XIX) de likalydande motionerna I: 387 av herr *Ohlon* m. fl. och II: 477 av herr *Ohlin* m. fl., vari hemstälts, »att riksdagen måtte avslå de i Kungl. Maj:ts proposition nr 36 innefattade förslagen till förordning om investeringsavgift för år 1955 samt till förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1955»;

XX) de likalydande motionerna I: 388 av herr *Karl Persson* m. fl. och II: 481 av herr *Pettersson* i Dahl m. fl., vari hemstälts,

1) att riksdagen vid behandling av propositionen nr 36 måtte besluta,

A) vad beträffar förordningen om investeringsavgift för år 1955, att från uppskattad investeringskostnad må avdragas ett belopp av förslagsvis 25 000 kronor, att investeringar i ekonomibyggnader vid jordbruket, vilka styrkes vara avtalade eller påbörjade senast den 15 januari 1955, må undantagas från investeringsavgift, samt att bemyndiga Kungl. Maj:t att meddela dispens från avgiftsskyldighet för ur näringspolitisk synpunkt synnerligen angelägna investeringar i överensstämmelse med vad i motionerna anförts,

B) vad beträffar förordningen om avgift vid investering i motorfordon år 1955, att köp och byte av begagnade bilar må undantagas från avgiftsskyldighet, samt att avgift skall utgå, då ansökan om fordonets upptagande i bilregister inkommit till länsstyrelsen efter den 20 januari 1955, dock att Kungl. Maj:t må bemyndigas att meddela dispens från avgiftsskyldighet i sådana fall då avtal om köp av bil genom intyg till fullo kan bevisas ha träffats före sagda datum,

2) att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till härför erforderlig författningstext;

XXI) de likalydande motionerna I: 389 av herr *Georg Carlsson* m. fl. och II: 482 av herr *Persson* i Norrby m. fl., vari hemstälts, »att riksdagen vid behandling av propositionen nr 36 måtte besluta, att för lastbilsägare det avgiftsfria beloppet vid investering i lastbil må vara 35 000 kronor, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till härför erforderlig författningstext»;

XXII) motionen I: 127 av herrar *Näsgård* och *Lodenus*, vari hemstälts, »att riksdagen måtte besluta att de medel som inflyter enligt förordningen om avgift vid investering i motorfordon år 1955 (särskild investeringsavgift) i första hand skall användas till finansiering av kostnaderna för övergång till högertrafik, därest sådan trafik genomföres»;

XXIII) motionen I: 351 av herr *Gustaf Elofsson*, vari hemstälts, »att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 36 måtte med avslag på förslaget till förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1955 (särskild investeringsavgift) besluta, dels att par. 8 i förslaget till förord-

ning om investeringsavgift för år 1955 ändras så, att från uppskattad investeringskostnad må avdragas ett belopp av 25 000 kronor, och dels att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära, att Kungl. Maj:t ville vidtaga åtgärder för begränsning av importen av motorfordon under år 1955 på så sätt, att valuta till ett belopp av förslagsvis högst 400 milj. kronor ställes till förfogande för denna import»;

XXIV) motionen II: 162 av herrar *Asp* och *Persson* i Appuna, vari hemställts, »att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 36 måtte besluta att som avgiftspliktig investering icke skall anses förvärv av fordon som registreras för yrkesmässig trafik eller för regelbundna transporter av mjölk, mejeriprodukter, ägg eller slaktdjur»;

XXV) motionen II: 467 av herr *Lundberg*, vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta att avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 36 med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955, m. m.»;

XXVI) motionen II: 470 av herrar *Nygren* och *Carlsson* i Stockholm, vari hemställts, att motorcyklar skall vara fritagna från den särskilda investeringsavgiften för motorfordon samt att utskottet låter utarbeta vederbörlig lagtext;

XXVII) motionen II: 472 av herrar *Munktell* och *Nygren*, vari hemställts, »att riksdagen för det fall den ej i anledning av därom framförda yrkanden avslår Kungl. Maj:ts proposition nr 36 med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955 m. m. måtte besluta att punkt 2 i de av Kungl. Maj:t framlagda övergångsbestämmelserna till förordning om investeringsavgift måtte erhålla följande lydelse:

2) till avgiftspliktig investering hänföres icke förvärv av byggnad, därest kontrakt om köpet undertecknats senast den 15 januari 1955 och ej heller sådan investering i fastighet, för vilkens utförande byggnadstillstånd meddelats senast nämnda dag. Avgiftspliktig investering anses ej heller föreligga i fråga om inventarieförvärv, därest leverans skett eller skriftligt avtal om leverans träffats före den 15 januari 1955»;

XXVIII) motionen II: 473 av herrar *Edström* och *Nygren*, vari hemställts, »att riksdagen måtte, därest Kungl. Maj:ts proposition nr 36 med förslag till förordning om investeringsavgift i princip skulle vinna riksdagens bifall, besluta att även av kommun gjorda investeringar skall vara underkastade investeringsavgift, såvitt ej fråga är om bostadsbyggande, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta härför erforderliga ändringar i Kungl. Maj:ts lagtextförslag»;

XXIX) motionen II: 479 av herrar *Carlsson* i Stockholm och *Schmidt*, vari hemställts, att riksdagen för den händelse riksdagen skulle i princip antaga det vid Kungl. Maj:ts proposition nr 36 fogade författningsförslaget

om investeringsavgift för år 1955, måtte besluta följande ändringar, nämligen 1) att vid ersättningsanskaffning av maskiner eller andra inventarier avdrag inom samtliga förvärvskällor må göras för den utrangerade tillgångens ursprungliga anskaffningsvärde eller om detta icke kan visas, för det belopp, som erhålles vid försäljningen av tillgången, 2) att investeringar i enskild järnvägsdrift i likhet med vad som i propositionen föreslås bli fallet för statlig sådan, fritages från avgiftsplikt, 3) att det för bland andra statliga och kommunala busstrafikföretag i propositionen föreslagna undantaget från skyldighet att erlägga investeringsavgift jämväl skall gälla privatägda busstrafikföretag samt 4) att inköp av begagnade fartyg fritages från avgiftsplikt, ävensom att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderliga ändringar i författningstexten;

XXX) motionen II: 480 av herr *Strandh* m. fl., vari hemställdt, »att riksdagen under förutsättning att riksdagen i princip antager det i proposition nr 36 framlagda förslaget om investeringsavgift måtte besluta sådan ändring i författningsförslaget, att skattskyldig, som erhållit byggnadstillstånd före den 15 januari 1955, och sålunda befrias från investeringsavgift för byggnad jämväl måtte befrias från investeringsavgift för till rörelsens rationella drift erforderliga maskiner och inventarier samt att från uppskattad investeringskostnad måtte få avdragas ett belopp av 30 000 kronor»; ävensom

XXXI) motionen II: 483 av herr *Andersson* i Dunker, vari hemställdt, »att riksdagen vid behandling av propositionen nr 36 måtte besluta, att samtliga investeringar i anläggningar för produktion eller distribution av elektrisk kraft må undantagas från skyldighet till investeringsavgift, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta härför erforderlig författningstext».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framställda yrkandena får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna I: 73, I: 123—125, I: 127, I: 128, I: 351, I: 382, I: 386, I: 389, II: 139, II: 155, II: 160, II: 162, II: 164—166, II: 467—473, II: 476—481 och II: 483.

Propositionen

Beträffande motiveringen för de i propositionen framlagda förslagen tillåter sig utskottet hänvisa till ovannämnda statsrådsprotokoll. Redogörelsen härutinnan återfinnes under följande rubriker å nedan angivna sidor i propositionen, nämligen

Av det ekonomiska läget påkallade åtgärder, s. 12—18.

Investeringsavgiften för rörelseidkare och jordbrukare, s. 18—23.

Särskild investeringsavgift för motorfordon, s. 23—27.

Motionerna m. m.

Av innehållet i de i ämnet väckta motionerna samt i till utskottet inkomna skrifter i förevarande frågor må här återgivnas följande.

I motionerna anförda allmänna synpunkter

I de likalydande motionerna I:107 och II:139 har framhållits bl. a. att som det enda verkliga skälet för antagandet, att gränsen uppnåts för den ekonomiska expansionen, i propositionen anförts att industriens investeringar beräknades öka med 7 procent detta år. Men med hänsyn tagen till att motsvarande investeringar ökat 15 procent 1954, kunde inte beräknade 7 procents ökning betraktas som något särskilt anmärkningsvärt. Vid bedömandet av denna fråga måste man ju ta hänsyn till dels att det rådde en gynnsam ekonomisk konjunktur, dels att stora behov föreläge för nyinvesteringar i syfte att effektivisera industri och jordbruk. Dessutom hade det gångna årets gynnsamma resultat lagt en stark grund för nyinvesteringar. Enligt propositionen ökade exporten med 9 procent 1954, importen med 13 procent. Till detta kunde läggas dels den starka produktionsökningen, omkring 7 procent, dels också att den samlade konsumtionen endast ökat 4 procent. Detta liksom avsättningssvårigheterna för konsumtionsindustrierna tydde på att befintliga tillgångar av varor och ekonomiska resurser överstege efterfrågan. — Beträffande den inledda kreditåtstramningen framhölle propositionen med rätta storföretagens möjligheter till självfinansiering. Detta gjorde kreditrestriktionerna till ett slag i luften när det gällde de större företagen. De mindre företagen däremot, som tvingades anlita bankerna för att finansiera nyinvesteringar i sina företag, bleve de enda som verkligen kännbart drabbades. Eftersom kreditåtstramningen inte ansåges bli tillräckligt kännbar förordade regeringen en särskild företagsbeskattning, kallad investeringsavgift. Formellt drabbade denna stora och små företag i industri och jordbruk som nybyggde eller ökade maskinbeståndet med mer än femton tusen kronor. Men eftersom storföretagen hade helt andra möjligheter att vråka över dessa merkostnader på marknaden, konsumenterna, skärpte åtgärden ytterligare snedvridningen i relationerna mellan de starka och de svagare företagen. — Motionärerna ansåge det felaktigt att särskilt beskatta nyinvesteringar i produktionsapparaten i syfte att begränsa sådana. Å andra sidan vore det helt i sin ordning att företagen betalade en högre skatt till samhället än hittills. Riksdagen borde därför uttala sig för en höjning av den statliga inkomstskatten för svenska aktieföretag m. fl. från 40 till 50 procent av den beskattningsbara inkomsten.

Motionärerna i de likalydande motionerna I:381 och II:468 har pekat på att den tekniska utvecklingen, produktionens specialisering och önskvärldheten av att nå säkra höjningar i levnadsstandarden genom att

öka arbetsinsatsernas produktivitet i tilltagande grad ställt behovet av en omfattande och jämnt löpande investeringsverksamhet i förgrunden i alla länder. Investeringsproblemet vore numera ingalunda ett speciellt industriproblem. De måhända mest anmärkningsvärda resultaten av sådana ansträngningar hade nåtts inom jordbruket. Under senare år hade önskvärdheten att rationalisera distributionen särskilt uppmärksammats. De allmän-ekonomiska skäl, som världen över föranlett stora ansträngningar för att möjliggöra och genomföra åtgärder i syfte att höja arbetsproduktiviteten och därmed skapa förutsättningar för stigande löntagarinkomster, gällde självfallet även vårt land. Här tillkomme emellertid att den svenska välfärden i mycket hög grad vore beroende på landets möjligheter att hävda sig i internationell konkurrens. Man måste på det tekniska planet finna ersättning för våra bristande möjligheter att lägga upp produktionen i mycket stora serier. Investeringsverksamheten måste alltid planeras. En ekonomisk politik, som ville skapa förutsättningar för ett lugnt och säkert framåtskridande, måste ge utrymme såväl för betydande investeringar som för en planering av dessa. Det vore angeläget att den ekonomiska politiken utformades på ett sådant sätt att den inte för företagen måste framstå som ett ständigt osäkerhetsmoment. Några belägg för att det främsta hotet mot stabiliteten i vår samhällsekonomi skulle komma från enskilda investeringar hade icke förebragts. Däremot vore det uppenbart av de redovisningar och prognoser som framkommit att den offentliga investeringsverksamheten — måhända i främsta rummet den till vilken kommunerna föranletts icke minst på grund av ålägganden direkt eller indirekt från statsmakternas sida — stigit i en takt som endast med svårighet låtit sig förena med det ansträngda ekonomiska läget. Dagens ekonomiska läge företedde ingen alldeles entydig bild. Så mycket kunde emellertid sägas att åtgärder för att öka det enskilda sparandet, för att sänka produktionens kostnader och för att öka den avkastning måste stå långt fram på dagordningen. Alla dessa väsentliga uppgifter motverkades av en investeringsavgift. Då år 1951 en investeringsavgift införts som ett led i den ekonomiska politiken, hade ett synnerligen tillspetsat konjunkturläge förelegat. Den uppfattning, åt vilken motionärerna då givit uttryck, hade varit att under dessa speciella förhållanden och som en engångsföreteelse en investeringsavgift kunde vara fördragbar, dock under förutsättning att den betraktades som en kompletterande åtgärd till i främsta rummet en kreditpolitik med rörlig ränta. I nuläget vore situationen en annan. Investeringsbenägenheten vore relativt sett avsevärt mindre. Det vore vidare att märka att en investeringsavgift som återkomme med korta mellanrum snabbt förlorade sin effekt som återhållande eller rättare sagt uppskjutande faktor. I den mån den över huvud taget ledde till resultat, åstadkomme den en ryckighet i investeringsutvecklingen, vilken såväl samhällsekonomiskt som företagsekonomiskt måste betraktas som en belastning. Oundgängliga investeringar bleve kraftigt fördyrade, vilket förr eller senare måste slå igenom i konsumentpriserna, i varje fall så att pris-sänkningstendenserna motverkades. Investeringar, som vore möjliga att

uppskjuta utan alltför menliga verkningar, samlades ihop till avgiftsfria år och exploderade då i en mycket stark investeringsbenägenhet, som måste pressa arbetskrafts- och materialresurserna intill eller över gränsen. Under dessa år kunde farhågor för ett framtida återinförande av investeringsavgift t. o. m. föranleda igångsättande av investeringar, som eljest skulle ha uppskjutits. Vid en ostörd investeringsutveckling uppvägdes tendensen till ökade investeringar inom en näringsgren av en mera restriktiv inställning inom en annan. Denna utjämnningstendens komme att försvinna i ett system av återkommande fiskala ingripanden. En återkommande investeringsavgift skapade därför i själva verket förutsättningar för nya ingripanden av samma slag i en stigande serie.

Det rådande samhällsekonomiska läget, konstateras i de likalydande motionerna I: 387 och II: 477, ville motionärerna karakterisera som en högkonjunktur, där uppmärksamheten närmast borde riktas mot de expansiva dragen. Dessa kunde dock inte anses vara av sådan art och styrka, att en inflationsartad utveckling inte skulle kunna bemästras utan de nu föreslagna punktskatterna. Tvärtom syntes visst, att dessa finge övervägande skadliga verkningar på grund av deras allmänt kostnadsförhöjande natur. De riskmoment för en inflationistisk utveckling, som nuläget inrymde, kunde och borde framför allt bemästras med andra, generellt verkande åtgärder av kreditåtstramande natur, innefattande bl. a. sådana som åtstramade avbetalningskrediten. För att en exceptionell utveckling skulle undvikas, krävdes självfallet att lämpliga åtgärder tillgreps i tid. Motionärerna ville dessutom understryka angelägenheten av att skyndsamma åtgärder vidtoges i syfte att stimulera en ökning av sparandet, då nuläget syntes så klart belysa att den ekonomiska politiken i fråga om inställningen till sparandet under hela efterkrigstiden företett allvarliga brister. Motionärerna ansåge förty inte vidtagandet av en sådan exceptionell åtgärd som införandet av en investeringsavgift och bilaccis motiverad. Det nuvarande ekonomiska läget skilde sig i mycket hög grad från den extrema överkonjunktur med en stark prisstegring, som utmärkt år 1951, då förra gången sådan avgift införts. Mot införandet av dylika avgifter kunde förutom ovan angivna skäl ett flertal andra omständigheter anföras. De verkade kostnadsförhöjande utan att ha exempelvis räntevapnets åtstramande effekt på kreditvolymen; de vore osmidiga och kunde till skillnad från kredit- och penningpolitiken näppligen varieras efter lägets förändringar; de drabbade orättvist och slumpartat. Åtgärder av nu föreslagen typ skapade en skadlig atmosfär av ovissheit och otrygghet inom produktionslivet. Det mera långsiktiga kalkylerings- och planeringsarbetet bleve allvarligt rubbat och försvårat. Inte minst mot bakgrunden av de starkt motiverade rationaliseringssträvandena inom produktionslivet vore de föreslagna skatteåtgärderna i hög grad betänkliga, något som särskilt understrukits från industrihåll.

I motionen II: 467 har motionären framhållit bl. a. följande. En investeringsavgift måste vara en engångsåtgärd om den tillfälligt skulle kun-

na fylla en uppgift. Om den brukades och borttoges i årsintervaller, bleve det en godtycklig varuskatt, vars konjunkturstyrande förmåga torde vara minimal eller obefintlig. Skulle den fulla sysselsättningen och vårt lands konkurrenskraft på världsmarknaden kunna bibehållas, vore det en tvingande nödvändighet, att handeln och industrien ständigt hade möjlighet att rationalisera och investera för att bli effektiv och prisbillig. Ekonomiska ingrepp i näringslivet måste realistiskt kunna prövas, såvida den ekonomiska grunden för samhällsarbetet och levnadsstandarden skulle skyddas. Årets lönekrav från arbetarsidan hade varit måttfulla och naturliga. En ökad reallön vore självklar under full sysselsättning, såvida det rationaliserades i tillräcklig takt. Här föreläge en växelverkan som inte borde brytas. Ur nu anförda synpunkter syntes inte föreligga något behov av investeringsavgift. Däremot kunde en relativt omfattande utrikeshandel inom en krets av stater, där ett land tillämpade frihandels principer, under det att de andra genom tull e. d. skapade olika svårigheter, innebära påfrestningar i betalningsbalansen och verka inflationsdrivande. I fråga om detta problem vidgade investeringsavgiften inflationsfaran i stället för att minska den. Vad beträffade den ökade bilimporten vore denna delvis ett uttryck för en uppskjuten köpvilja från åren 1952 och 1953, men även en nödvändig följd av en teknisk utveckling och en förbättrad levnadsstandard. Motorismens utveckling både på land, i vatten och i luften finge inte ses som en belastning. Rent allmänt finnes emellertid en inflationsfara, som kunde bekämpas genom att köpkraften generellt åtstramades, inte bara hos dem som hade bilar och motorcyklar utan hos alla. Vore det behövt, kunde ett tvångssparande ske genom ett höjt skatteuttag. Skatteuttaget vore progressivt och träffade efter bärighet alla skattebetalare. Ett sådant förfarande kunde med en utbyggnad av skatteuppbörden ske mycket snabbt, och skatten skulle kunna ändras under löpande budgetår. I dagens läge torde det dock räcka med sparsamhet i fråga om utgifter och ett oförändrat skatteuttag. Om statens inkomster kunde bibehållas eller stiga, borde detta icke användas till skattelättnad så länge högkonjunktur rådde utan för att skapa en statens konjunkturfond av en sådan storleksordning, att den motsvarade enskild företagsamhets dolda reserver inom dess företag. Fonden skulle vara fristående gentemot den ordinarie budgeten. Då det inte vore uteslutet, att en inflation kunde hävas genom en nyinvestering, skulle konjunkturfonden genom stimulerande lån eller anslag till statlig, kooperativ eller enskild företagsamhet kunna hjälpa den industriella verksamhet eller handel, som ur landets och konjunktorens synpunkt kunde motivera detta. Genom en investeringsavgift träffades i första hand det som borde skyddas, nämligen investeringarna och rationaliseringarna inom handel och industri. Investeringsavgiften kunde därför inte betraktas som ett medel till att avvärja en inflation, utan genom att den hindrade nödvändiga och samhällsnyttiga investeringar kunde den indirekt bli ett inflationsdrivande medel.

*Motionerna och de gjorda framställningarna i vad de avser
förslaget till investeringsavgift*

I de likalydande motionerna I: 122 och II: 164 har bl. a. framhållits att såväl regering som riksdag vid olika tillfällen i samband med frågan om prisreglering på fisk m. m. uttalat sig för en rationell drift av det svenska fisket. Investeringsavgiften borde med hänsyn därtill icke få sådan verkan att den hindrade ett rationellt bedrivande av landets havsfiske. Detta skulle särskilt hårt drabba den del av denna näring, som arbetade i hård konkurrens med andra länders havsfiske. Man kunde beräkna, att av västkustfiskarnas fångster ungefär hälften avsattes på utländska marknader antingen vid direktlandningar i utländska hamnar eller som kommersiell export från Sverige. Skulle det svenska havsfisket ha möjlighet att även i fortsättningen hävda sig i denna hårda internationella konkurrens, måste det ha möjlighet att följa med i den tekniska utvecklingen på fiskets område. Det vore här också fråga om ökning av de risker under vilka det svenska havsfisket måste drivas genom att en investeringsavgift hindrade fiskelagen från att i behövlig utsträckning förnya båtmaterial, motorer och annan maskinell och teknisk utrustning. Enbart framdrivningsmotorn till en stor modern västsvensk fiskebåt betingade inmonterad och färdig en kostnad av ca 90 000 kronor. Vad motionärerna anfört i fråga om fiskebåtar kunde i stort sett även tillämpas på de mindre fraktfartygen. Såväl tyskar som holländare hade i stor utsträckning genom nybyggnad av moderna mindre motorfartyg blivit en hård konkurrent till den svenska mindre fraktfarten, vilken inte haft möjlighet att förnya sitt fartygsmaterial i den utsträckning som varit önskvärd.

Till stöd för det i de likalydande motionerna I: 124 och II: 171 framförda yrkandet har motionärerna erinrat om att den inrikes sjöfarten med mindre fartygstyper haft att kämpa med stora svårigheter av olika slag, beroende främst på att de utländska konkurrenternas fartyg varit modernare och försedda med arbetsbesparande apparatur. Statsmakterna hade under de närmast föregående åren vid olika tillfällen visat sig behjärta det i detta avseende föreliggande läget. Detta hade främst skett därigenom, att staten tillskjutit medel till en lånefond, ur vilken beställare av nytt tonnage kunde erhålla lån på förhållandevis fördelaktiga villkor. Även inom fiskerinäringen hade man under en längre tid kämpat med svårigheter, särskilt då det gällt att förnya skeppstonnaget. Härvidlag vore nu tendensen, att fiskebåtarna byggdes betydligt större än vad tidigare varit fallet. Staten hade också här gått emellan genom upprättande av en lånefond för båtbyggande av denna typ. Den föreslagna investeringsavgiftens avsikt sades vara att dämpa en överkonjunktur. På förenämnda näringsområden föreläge icke en sådan, snarare motsatsen. Näringarna, redan betungade, hade tidigare av statsmakterna erkänts vara i behov av lättnader. Investeringsavgiften skulle i detta fall verksamt bidra till att neutralisera de fördelaktiga verkningarna av

de åtgärder, som staten själv vidtagit. All logik syntes därför kräva vissa justeringar. I § 1 borde införas en tillåtelse om dispensförfarande inom vissa näringar, om vilka det med fog kunde hävdas, att investeringsavgiften icke skulle fylla sin mission att dämpa en högkonjunktur.

I de likalydande motionerna I:125 och II:161 har framhållits bl. a. att Norrland vore fattigt på järnvägar. Motorismen hade därför kommit att spela en relativt sett större roll där än i områden med ett rikt utgrenat järnvägsnät. De specialskatter som nu lades på motorismen drabbade med större effekt just de nordliga delarna av landet. Med hänsyn därtill borde bussar och lastbilar i de tre nordligaste länen undantagas från investeringsavgift. Det vore så mycket större anledning att göra detta som både riksdag och regering vid upprepade tillfällen uttalat sin förståelse för de speciella problem som följde med de väldiga avstånden, med glesbebyggelsen och med bristen på järnvägar.

Som motivering för yrkandena i de likalydande motionerna I:126 och II:166 har uttalats bl. a. följande. Höjningen av materialpris och arbetskostnader hade gjort, att man numera komme upp till kostnader långt över 15 000 kronor även vid relativt små reparationer och förbättringar av t. ex. jordbrukets ekonomibygnader. En höjning av det avgiftsfria beloppet till 25 000 kronor vore därför väl motiverad. — Enligt propositionsförslaget toges ingen hänsyn till de investeringar som exempelvis jordbrukets föreningar och andra företagare inom livsmedelsbranschen tvingades företa som en följd av hälsovårdsmyndigheternas föreskrifter. Det syntes orimligt, att investeringsavgift skulle uttagas i dylika fall. Beträffande fiskare och dem som med mindre båtar dreve fraktfart hade nyanskaffning och modernisering av båtar och redskap skapat ett ökat kapitalbehov. Då såväl anskaffnings- som underhållskostnaderna ständigt stege och vederbörandes inkomster vore i hög grad ovissa, vore det synnerligen svårt för dessa yrkesgrupper att bära en ytterligare skattebelastning. Kraven på större och modernare båtar, bättre fångstredskap och övrig utrustning, bekvämare och mera hygieniska förhållanden ombord o. s. v. hade under årens lopp ökats och borde givetvis på allt sätt tillgodoses. Inga åtgärder som hindrade denna utveckling borde därför vidtagas.

Till stöd för den i de likalydande motionerna I:128 och II:163 föreslagna möjligheten beträffande oräntabla näringsgrenar till dispens från erläggande av investeringsavgift har anförts, att det vore allmänt känt att konjunkturen av i dag måste anses mer splittrad än någonsin tidigare. Medan goda avsättningsmöjligheter föreläge för flera näringar hade utomordentligt stora svårigheter uppkommit för andra. För denna senare del av vårt näringsliv hade den främsta möjligheten varit att genom långt gående rationaliseringar och ständig effektivisering av sin verksamhet försöka utjämna den stora klyftan mellan vårt höga och utlandets i många fall låga kostnads-

läge. Detta förhållande i samband med förekomsten av en yrkeskunnig och skicklig personal samt en förnuftig företagspolitik hade lyckats rädda stora industrigrupper från försämrad sysselsättning. Särskilt för de delar av vårt näringsliv, som för närvarande arbetade under sådana förhållanden att räntabilitet icke nåddes, kunde motionärerna icke finna annat än att de åtgärder som nu föreslagits om införande av en generell investeringsavgift komme att få en mycket olycklig inverkan och starkt fördyra och hämma den fortsatta nödvändiga rationaliseringen. Detta kunde icke leda fram till annat än att det bleve ännu svårare att bemästra den hårda konkurrensen, framför allt från låglöneländerna, och därigenom försämrades också sysselsättningsmöjligheterna för stora delar av svenska folket. De investeringar, som gjordes inom sådana näringsgrenar, kunde icke på något sätt anses onödiga, då det hårda läget medförde att inga andra investeringar än sådana, som bleve direkt kostnadsbesparande, komme till utförande. För sådana samhällen, där näringslivet vore ensidigt inriktat på vissa i dagens läge hårt utsatta industrigrupper, kunde läget, om ytterligare försvarande omständigheter tillkomme, bliva nära nog katastrofartat.

I de likalydande motionerna I:131 och II:165 har anförts, att den mindre skeppsfarten befunne sig i ett prekärt läge. Medan motorsegelflottan år 1939 omfattat 922 fartyg om sammanlagt 85 920 bruttoton, hade antalet fartyg vid 1954 års slut nedgått till 572 om sammanlagt 59 763 bruttoton. Den bristande förnyelsen av tonnage sammanhängde med att priserna för nybyggnader för dagen vore så höga, att ett nybyggt fartyg med nuvarande driftskostnader och fraktläge merendels icke kunde förränta det däri nedlagda kapitalet. Motorsegelflottan hade stor betydelse såväl för det inrikes transportväsendet som för skeppningarna mellan Sverige och grannländerna. Den vore dessutom en viktig källa för rekryteringen av sjöfolket för hela handelsflottan och spelade en betydande roll för landets försvarsberedskap. Jämväl för nyanskaffningar av fiskefartyg komme investeringsavgiften att utgöra en kännbar belastning. Då statsmakterna upprätthölle en särskild reglering till stöd för den medborgargrupp, som hade sin försörjning av fisket, måste investeringsavgiften uppenbarligen även å detta område motverka statsmakternas strävanden för näringsens stödjande. Även här vore en förnyelse och rationalisering ett samhälleligt intresse. Starka skäl föreläge för ett undantag från investeringsavgift för hithörande fartyg, d. v. s. för fiskefartyg, motorseglare samt mindre motorfartyg, varvid gränsen lämpligen borde sättas vid 500 bruttoregister-ton.

Till stöd för det i de likalydande motionerna I:382 och II:475 framförda yrkandet att förvärvskällan jordbruksfastighet måtte undantagas från avgift har anförts bl. a. följande. Enligt beräkningar av jordbrukets utredningsinstitut, hade förändringarna i jordbruksproduktionen och dess produktionsmetoder sedan år 1938/39 givit livsmedelskonsumenterna en sammanlagd utgiftsminskning som närmade sig 25 procent av den s. k.

jordbrukskalkylens totala omslutning. Beloppet fördelade sig praktiskt taget lika på produktionsökning och sammanlagd relativ kostnadsminskning. Produktionsökningen stode i direkt samband med mekaniseringen. Mekaniseringen hade möjliggjort en snabbare minskning i den manuella arbetsinsatsen än under någon tidigare period. Den snabba rationaliseringen hade gjort det möjligt för jordbruket att utan alltför omfattande prisstöd följa med i den allmänna inkomstutvecklingen. Den hade även skapat vissa försättningsför export av produktionsöverskottet. Vikten av fortsatt rationalisering inom jordbruket hade starkt betonats av den s. k. jordbruksprisutredningen i dess nyligen avgivna betänkande. Den utgiftsökning som jordbruket skulle åsamkas genom den föreslagna investeringsavgiften kunde uppskattas till några tiotal miljoner kronor för år 1955. De flesta av jordbrukets investeringar torde vara av så angelägen grad att de icke utan påtagliga vådor kunde uppskjutas. I den mån flera jordbrukare slog sig samman för att gemensamt kunna anskaffa och utnyttja dyrbara maskiner finge investeringsavgiften aktualitet även för de mindre jordbrukarna. Även via de s. k. maskinstationerna, vilka formellt dreves som fristående företag, drabbade avgiften de mindre jordbrukarna. De större gårdarna, där det måhända intensivaste rationaliseringsarbetet för närvarande påginge, hade däremot uppgivit en sådan planerad investering att de flesta torde komma att drabbas av investeringsavgiften. För de anställda inom jordbruket vore en fortsatt snabb rationalisering en angelägenhet av största betydelse då endast därigenom utrymme kunde beredas för en i och för sig önskvärd förbättring av deras löneställning. Beträffande sockerbetsodlingen hade jordbruksprisutredningen uppmärksammat det höga importskydd, som denna odling erhöles, och framhållit att rationaliseringen inom densamma borde bedrivas i ökad takt. För odlarna betydde detta vidgade behov av maskinell utrustning för sådd, gallring och upptagning samt av lastnings- och transportmaskiner. Icke i något fall torde den behövlige nyuppsättningen kunna erhållas under ett belopp av cirka 20 000 kronor. Denna näring drabbades följaktligen onormalt hårt, vilket kunde komma att innebära att dess av utländsk konkurrens redan nu hårt pressade läge ytterligare förvärrades. Inom de sektorer av näringslivet där jordbrukets produkter vidarebearbetades och distribuerades föreläge väsentliga och ofrånkomliga investeringsbehov. En betydande rationaliseringsverksamhet vore också planerad. Inom svenska mejeriernas riksförening beräknades så till exempel investeringsavgiften för år 1955 komma att uppgå till totalt cirka 3 miljoner kronor varvid dock förutsattes att investeringsavgiften avvecklades senast med utgången av detta år. Även för slakteriorganisationerna betydde investeringsavgiften kostnadsökningar, som uppskattades till cirka 2 1/2 milj. kr. Dessa belopp som vore beräknade i underkant komme att slå igenom i högre livsmedelspriser.

I de likalydande motionerna I:383 och II:476 har framhållits, att enligt förslaget bussbolag och utövare av yrkesmässig trafik med

lastbilar ur konkurrenssynpunkt komme i ett betydligt sämre läge än liknande kommunal- och statsägda företag. Ett slopande av investeringsavgiften för nämnda grupper av trafikföretag skulle ej medföra att myndigheterna icke finge möjlighet att motverka en ökning av investeringarna i dessa företag. Redan nu krävdes nämligen tillstånd för insättandet av nya fordon, varför den motvikt mot ej nödvändiga investeringar som investeringsavgiften avsåge att åstadkomma redan existerade.

Som motivering för det i de likalydande motionerna I:384 och II:471 framförda yrkandet har framhållits, att frågan om klenvirkets tillvaratagande och utnyttjande i produktionen vore skogsekonomiskt av stor betydelse. Tillgångarna på klenvirke vore f. n. mycket stora, medan å andra sidan förutsättningar ej funnes att rationellt tillvarata dessa. Södra Sveriges skogsindustriutredning hade framhållit, att det givetvis ankomme på skogsägare, sågverksägare och industriföretag att vidtaga erforderliga åtgärder, men utredningen hade också understrukit vikten av att statsmakterna lämnade sin medverkan, framför allt i fråga om forsknings- och försöksverksamheten. Likaså borde enligt utredningen från det allmännas sida sådant stöd lämnas att genomförandet av anläggningarna och rationaliseringsarbetet underlättades för de enskilda företagen. Av de synpunkter utredningen sålunda anfört borde i varje fall den slutsatsen kunna dragas, att det skulle vara högst olämpligt om staten direkt motverkade de här ifrågakarande rationaliseringssträvandena. Därför borde under alla förhållanden — eventuellt genom tillskapande av dispensmöjligheter — investeringar, vilka syftade till ett bättre tillvaratagande av klenvirket, undantagas från skyldigheten att erlägga investeringsavgift.

I de likalydande motionerna I:385 och II:478 har till en början framhållits att det av propositionsförslagets syfte följde att bestämmelserna om avgifternas uttagande borde utformas så, att de icke drabbade sådana investeringar, som vid förslagets bekantgörande den 16 januari 1955 redan blivit gjorda eller rörande vilka dessförinnan träffats bindande avtal. I fråga om sådana investeringar vore uttagande av avgift helt meningslöst, enär vederbörande icke hade möjlighet att avstå från dem. De skäl som anförts till stöd för propositionsförslaget i denna del, nämligen risken för kringgående genom antedatering av köpekontrakt och liknande, kunde icke rimligen åberopas till försvar för bestämmelser som med nödvändighet måste drabba lojala medborgare på ett obilligt, för rättskänslan stötande sätt. Det vore tillräckligt med det ansvar enligt skattestrafflagen som följde på ett kringgående av de föreslagna bestämmelserna. Motionärerna föresloge på grund därav att punkt 2 av övergångsbestämmelserna ändrades så att såsom avgiftspliktig investering icke skulle anses inventarieförvärv, därest leverans skett eller skriftligt avtal om leverans träffats senast den 15 januari 1955, samt att punkt 3 av samma bestämmelser modifierades på sådant sätt, att där avsedda investeringar lämnades utanför avgiftsplikt, därest

skriftligt avtal om ifrågavarande arbeten träffats senast nämnda dag. Vidare ansåge motionärerna att investeringar, som uppenbarligen föranletts av offentlig myndighets åtgärd, borde undantagas från avgiftsplikt. Som exempel på sådana investeringar kunde motionärerna nämna förbättrings- och ersättningsarbeten enligt påbud av fartygsinspektionen, yrkesinspektionen eller av hälsovårdsnämnd. Angelägenheten av sålunda föreskrivna arbeten hade prövats av offentlig myndighet, och den som erhållit föreläggandet vore skyldig ställa sig detta till efterrättelse. Motionärerna ville även förorda att en dispensbestämmelse infördes. Det kunde icke undvikas, att bestämmelserna om investeringsavgift i enskilda fall komme att leda till obilliga resultat. Det vore här närmast fråga om sådana efter den 15 januari 1955 gjorda investeringar som på grund av samband med före nämnda dag träffade dispositioner eller eljest icke kunde uppskjutas eller inhiberas. Den föreslagna rätten till avdrag för erlagd investeringsavgift innebure att avgiften i verkligheten reducerades för de företag, som redovisade vinst under beskattningsåret, under det att de företag, som icke lämnade vinst under året, drabbades av avgiftens fulla belopp. De föreslagna bestämmelserna kunde härigenom komma att verka oskäligt betungande särskilt för nystartade företag, vilka vanligen hade det största investeringsbehovet men ofta icke erhöle någon vinst under de första verksamhetsåren. Ett tillägg borde därför göras till bestämmelserna i denna del av innebörd att företagare, som erlagt investeringsavgift men vars rörelse för året visat förlust eller så ringa överskott att den medgivna avdragsrätten ej kunnat utnyttjas, finge tillgodoräkna sig det resterande avdraget något av därpå följande tre år. I 4 och 7 §§ föresloges bestämmelser som medförde att reparationskostnader i för en rörelse förhyrd lokal skulle räknas som avgiftspliktig investering men att därvid avdrag finge göras för den del av reparationskostnaden som motsvarade två procent av den förhyrda lokalens andel i hela fastighetens taxeringsvärde. Erfarenheterna från tillämpningen av förut gällande förordning hade visat, att det vore ytterst svårt att beräkna sådan andel. På grund härav och då ifrågavarande reparationer icke bleve föremål för investeringsavgift om de betalades av fastighetsägaren förordade motionärerna att dessa reparationer, som torde ha tämligen ringa betydelse i detta sammanhang, lämnades fria från avgiftsplikt. De föreslagna bestämmelserna angående frihet från avgift för ersättningsanskaffning bl. a. av tillgång som gått förlorad genom brand vore enligt motionärernas mening att tolka så, att även kostnad för reparation av en genom brand delvis förstörd byggnad fölle utanför de avgiftspliktiga investeringarna. Motsvarande bestämmelse i den tidigare gällande förordningen syntes i detta hänseende ha tolkats olika av skattemyndigheterna. Ett uttalande från bevillningsutskottets sida att sådan reparationskostnad icke skulle anses utgöra avgiftspliktig investering torde vara lämpligt till undanröjande av ovisshet vid bestämmelsens tillämpning. Med hänsyn icke minst till syftet med de föreslagna avgifterna torde icke det belopp som kunde inflyta på grund av den föreslagna förordningen om allmän investeringsavgift böra ingå i den löpande budgeten. Dessa medel borde fonderas i och för framtida användning i ett vikande konjunkturläge.

I de likalydande motionerna I:386 och II:474 har framhållits, att den föreslagna investeringsavgiften komme att drabba rederinäringen mycket hårt. För att det mindre och medelstora tonnaget skulle kunna konkurrera med det utländska, vore det nödvändigt att det äldre tonnaget ersattes med nytt, modernt tonnage. Den nu föreslagna investeringsavgiften komme att direkt motverka de svenska rederiernas strävanden att modernisera sin flotta. Med det svenska sjöfartsnettot hade en betydande del av vår import kunnat finansieras. För 1954 beräknades sjöfartsnettot till ca 900 miljoner kronor och för 1955 till ca 950 miljoner kronor. Om det skulle vara möjligt för den svenska rederinäringen att alltjämt kunna tillföra landet så stora utländska valutor, som nyss nämnts, eller att än mera öka dessa, vore det nödvändigt att inga åtgärder vidtoges, som hämmade en utveckling i sådan riktning. Att för två år ha en investeringsavgift, året därefter ingen sådan avgift samt nu för det löpande året utan föregående varsel ånyo införa nämnda avgift åstadkomme ett stort osäkerhetstillstånd för näringsföretagen. Några bestämda uttalanden om att avgiften endast skulle utgå under år 1955 hade icke gjorts. Från näringslivets sida måste bestämt påyrkas, att näringsföretagen icke utsattes för att nya pålagor ryckvis infördes, utan företagen måste kunna förlita sig på att de kunde upprätta sunda och hållbara finansieringsplaner för sin verksamhet. Statsmakternas åtgöranden på beskattningsområdet under de senaste åren hade emellertid skapat en misstro mot gjorda uttalanden om att en ny skatteförfattning endast skulle vara av tillfällig natur. Detta osäkerhetstillstånd vore till skada icke blott för näringsföretagen utan även för hela samhället. Motionärerna biträdde helt de synpunkter som i övrigt framförts på denna fråga i de likalydande motionerna I:381 och II:468 och yrkade därför avslag å propositionen. Skulle detta yrkande icke bifallas, hemställdes att rederirörelse skulle vara helt undantagen från skyldighet att erlägga ifrågavarande avgift för sina investeringar i såväl fartyg som andra för rörelsen avsedda maskiner och inventarier. Det vore vidare stridande mot sunda rättsprinciper, att den föreslagna lagstiftningen givits viss retroaktiv verkan. Företag, som under tidsperioden 1—15 januari redan gjort nybeställningar av exempelvis fartyg, maskiner m. m., försattes i ett mycket prekärt läge, all den stund de vid tiden för beställningarnas verkställande saknat all kännedom om att investeringarna skulle komma att drabbas av en investeringsavgift. Motionärerna yrkade därför, att lagstiftningen icke gäves retroaktiv verkan. — Vid inköp av ett redan färdigbyggt svenskt eller utländskt fartyg eller då ett nytt fartyg levererades från utländskt varv behövde icke arbetskraft och material inom landet tagas i anspråk. En dylik investering kunde under inga förhållanden betecknas som inflationsdrivande. De mindre och medelstora tramprederierna inköpte ofta »secondhandtonnage». Med hänsyn till denna grens stora betydelse, icke minst beträffande transporterna av kol m. m. och exportvaror, samt dessa rederiers mindre bärkraft vore det angeläget, att nämnda rederiers förvärv av fartyg icke belastades med ökade kostnader för anskaffning av tonnage. Vissa rederier hade gått

in för att även skaffa sig mindre, ur driftsekonomsisk synpunkt mera lönsamma fartyg. Leveranstiden för dessa fartyg vore i regel kortare än ett år. Med nuvarande brist på mindre fartyg vore det — icke minst av försvarspolitiska skäl — synnerligen angeläget, att anskaffningen av sådana fartyg ej försvårades. Av anförda skäl ansåge motionärerna det vara fullt befogat, att investeringar i samtliga ovannämnda fartyg undantoges från avgiftsplikt till investeringsavgift. — Enligt förslaget skulle, därest skriftligt kontrakt om nytt fartyg tecknats sist den 1 januari 1955, investeringsavgift ej erläggas, då fartyget levererades. Detsamma borde gälla om kontraktet på oförändrade villkor överlåtits till annan redare före den 15 januari 1955. — Enligt förslaget skulle vid direkt byte av likartade anläggningstillgångar investeringsavgift endast beräknas på eventuell skillnad mellan anskaffningskostnaden för den nya och värdet å den utbytta tillgången. Tillräckliga skäl hade däremot ej ansetts föreligga att vid beräkning av investeringsavgift från anskaffningskostnaden för nya tillgångar avräkna vad som eventuellt kunde ha erhållits vid försäljning av äldre tillgångar. För rederiföretagen, särskilt de mindre och medelstora tramprederierna, vore det såsom förut nämnts nödvändigt att utrangera äldre och oekonomiska fartyg samt ersätta dessa med nytt och modernt tonnage. Även i dylika fall borde gälla, att endast skillnaden mellan anskaffningskostnaden för ersättnings-tonnage och utrangerat sådant borde drabbas av investeringsavgift, och detta även om utrangering skett ett tidigare år än ersättningsanskaffningen. — I samband med klassning av fartyg ålades rederierna ofta av vederbörande myndighet att verkställa vissa förbättringsarbeten. I dylikt fall liksom även då rederierna på grund av ny lagstiftning nödgades vidtaga olika slag av förbättringsarbeten å fartyg, hade rederierna ej någon valfrihet utan måste följa de föreskrifter, som lämnades av offentlig myndighet eller funnes stadgade i lag. Motionärerna kunde ej finna det vara riktigt, att då ett rederi självt ej kunde bestämma över tidpunkten för en investering det skulle belastas med en extra utgift härför i form av investeringsavgift. Investeringar i förbättringsarbeten i samband med reparationer och klassningar av fartyg samt förstärkningsarbeten av angivet slag, verkställda efter direktiv av offentlig myndighet eller på grund av gällande författningsbestämmelser, borde därför vara undantagna från investeringsavgift. — Enligt 10 § i förslaget skulle investeringsavgiften anses som en sådan speciell skatt, för vilken avdrag finge åtnjutas vid inkomsttaxeringen. Vid ett försämrat konjunkturläge föreläge risk för att vederbörande rederi ej kunde helt eller delvis tillgodogöra sig avdraget vid inkomsttaxeringen. Motionärerna funne starka skäl tala för att en avgiftspliktig finge rätt att i anskaffningskostnaden för en tillgång inräkna den del av avgiften, för vilken avdrag ej kunnat erhållas vid inkomsttaxeringen, samt därefter erhålla avdrag enligt gällande bestämmelser om avdrag för värdeminskning å maskiner och inventarier.

Som motivering för yrkandena i de likalydande motionerna I: 388 och II: 481 har bl. a. anförts, att avgiftsskyldigheten icke borde utformas så att den alltför hårt träffade sådana investeringar, som under alla förhållanden vore nödvändiga. Ett resultat av åtgärderna måste då bli onödiga och orättvisa kostnadsfördyringar inom vissa delar av näringslivet. Detta gällde särskilt jordbruket. De investeringar som vore absolut nödvändiga för jordbrukets upprätthållande, kunde icke rymmas inom det belopp, som i propositionen föreslagits som avgiftsfritt. Hantverk och småindustri, som vore av största betydelse särskilt för landsbygdens näringsliv, skulle också i många fall hållas tillbaka på ett för näringslivet olyckligt sätt. Detsamma gällde fiskerinäringen, för vilken dyrbara fiskebåtar oftast utgjorde investeringar, som inte kunde uppskjutas. Det avgiftsfria beloppet borde därför förslagsvis höjas till 25 000 kronor. Vissa större investeringar vore ur såväl näringspolitiska som nationalekonomiska synpunkter av sådan angelägenhetsgrad, att de utan hinder borde få komma till stånd. Detta gällde t. ex. åtgärder för tillvaratagande av klenvirke, vilka skulle möjliggöra utökning av exporten av bättre och dyrbarare kvaliteter av trävaror och fabrikat därav. Kungl. Maj:t borde få befogenhet att i sådana fall meddela dispens från avgiftsskyldighet. Enligt propositionen skulle till avgiftsskyldig investering icke hänföras sådan investering i fastighet, för vilkens utförande byggnadstillstånd meddelats senast den 15 januari 1955. Ekonomibyggnader vid jordbruket, för vilka byggnadstillstånd icke erfordrades, skulle däremot under i övrigt motsvarande förhållanden beläggas med investeringsavgift. Detta vore en olikhet, som måste rättas till. Sådana investeringar i t. ex. ekonomibyggnader, som vore avtalade eller påbörjade senast den 15 januari 1955 och alltså inte kunde uppskjutas, borde undantagas från avgiftsskyldighet.

I de likalydande motionerna I: 389 och II: 482 har anförts, att de föreslagna bestämmelserna syntes alltför stränga för lastbilstrafikens vidkommande. Investeringarna genom köp av lastbilar vore i stor utsträckning sådana, som inte kunde uppskjutas utan allvarliga olägenheter för näringsverksamheten. Man kunde räkna med att omkring 5 000 lastbilar varje år måste utbytas mot nya. En investeringsavgift måste för många lastbilsägare betyda en alltför hård ekonomisk belastning. Detta gällde särskilt de mindre företagarna med en eller ett par lastbilar i driften. En sådan lastbil kostade i allmänhet 60 000 å 65 000 kronor. Det torde knappast kunna undvikas, att de ökade omkostnader, som genom den föreslagna investeringsavgiften skulle drabba lastbilsägarna, också måste slå igenom i höjda transporttaxor. Det borde framhållas, att särskilt jordbruket och skogsbruket syntes drabbas av sådana konsekvenser. Transporter av mjölk och andra livsmedel, spannmål, djur och virke ombesörjdes i huvudsak av sådana mindre åkerirörelser, som måste sägas vara mycket känsliga för kostnadsfördyringar av det slag, som investeringsavgiften skulle innebära. Ifrågavarande bilar kunde sägas tillhöra samma kategori som de s. k. lång-

tradarna, men transporterna omfattade betydligt mindre kvantiteter. I förhållande till transportvolymen betingade alltså dessa lastbilar för transporter av jordbrukets och skogsbrukets produkter procentuellt större investeringar. Följden härav måste bli, att transporter av ifrågavarande slag skulle drabbas hårdare av investeringsavgiften. Det syntes motionärerna därför nödvändigt, att bestämmelserna om investeringsavgift utformades på ett sådant sätt, att ifrågavarande lastbilsägare inte hindrades i sin näringsverksamhet. Det lämpligaste sättet härför torde vara, att det avgiftsfria beloppet fastställdes högre än som föreslagits i propositionen. Motionärerna ville förorda, att detta belopp för lastbilsägare bestämdes till 35 000 kronor. Genom ett sådant stadgande skulle de mindre företagen få den avgiftslindring, som vore nödvändig. Det kunde möjligen tänkas, att denna avgiftslindring borde inskränkas till att gälla endast för lastbilsägare med en årsbruttoomsättning av t. ex. högst 150 000 kronor.

I motionen I:351 anför motionären, att det för närvarande icke med säkerhet kunde bedömas huruvida den ekonomiska aktiviteten under innevarande år komme att bli så intensiv att allvarlig risk för penningvärdeförsämring inträdde. Det vore emellertid en god regel att hellre stämma i bäcken än i ån, och därför vore det motiverat att regeringen i tid vidtog åtgärder för att kväva en inflation i dess linda. Ur denna synpunkt finge förslaget om en investeringsavgift på 12 procent inom rörelse och jordbruk accepteras, huru besvärande denna åtgärd än vore för det privata näringslivet. Det vore emellertid minst lika viktigt med en nedskärning av de offentliga investeringarna, såväl de statliga som de kommunala. De offentliga investeringarna hade numera en större volym än de privata. Enligt förslaget skulle investeringar, vilkas värde understeg 15 000 kronor, icke bli belagda med avgift. Denna siffra förefölle något för låg. Investeringar av mindre omfattning kunde icke ha samma betydelse för den samhällsekonomiska jämvikten som större investeringar. Dessutom kunde stora företag vida lättare än småföretagen bära den ekonomiska börda, som investeringsavgiften utgjorde. Det måste fördenskull anses vara en förnuftig politik att låta investeringsavgiften inriktas på de större företagens investeringar i stor skala. Den fria delen av investeringarna borde höjas till åtminstone 25 000 kronor.

I motionen II:162 har bl. a. — under hänvisning till i motionen lämnade sifferuppgifter — uttalats, att någon nämnvärd utökning av fordonsbeståndet inom den yrkesmässiga biltrafiken icke skett under 1954. Någon spekulativ expansion inom denna näringsgren hade sålunda icke skett och kunde icke heller förekomma, då varje utökning prövades av myndighet enligt bestämmelserna i 1940 års yrkestrafikförordning. Den hämmande effekt en investeringsavgift skulle få gällde således endast utrantering av vagnar i trafik. Några uppgifter på i hur stor omfattning sådan utrantering skett under 1954 hade motionärerna inte kunnat erhålla. Det kunde

dock antagas, att nyanskaffning av fordon tidigare hållits nere och att under år 1954 antalet utbyten därför varit något större än normalt. Investeringsavgift innefattande den yrkesmässiga biltrafikens investeringar skulle därför verka återhållande endast i fråga om utrangering av förslitet material. Förnyelse av vagnmaterialet vore här uteslutande betingat av kravet på standard på vagnarna och trafiksäkerhet. Då den yrkesmässiga biltrafiken till sin karaktär vore en typisk småföretagarnäring komme investeringsavgiften att hårdare drabba denna än annat slag av rörelse. Av lasttrafikbilägareförbundets 10 500 medlemmar vore 8 600 s. k. en- och tvåbilsåkare, och inom drösktrafiken torde relationerna vara enahanda.

I motionen II: 472 har framhållits, att enligt propositionsförslaget inventarieförvärv skulle undantagas från avgiftsplikt endast därest leverans skett eller skriftligt avtal om leverans träffats före den 1 januari 1955, således före tidpunkten för förslagets offentliggörande. Motivet härför hade varit den risk som enligt departementschefen föreläge för att vissa investeringar orättmätigt genom antedatering till äventyrs skulle kunna undgå avgiftspåföring. Hellre än att vissa avgiftspliktiga till äventyrs skulle kunna undandraga sig sin skyldighet hade, med åsidosättande av eljest tillämpade rimliga krav på rättssäkerhet, departementschefen här förordat en allmän retroaktiv avgiftspåföring. Motionärerna ansåge från sina utgångspunkter detta icke vara ett bärande skäl för att man skulle kunna acceptera en retroaktiv verkan av den föreslagna förordningen. Den risk för missbruk som departementschefen pekat på, vägde alltför lätt för att kunna motivera ett avsteg från principen om att lagstiftning icke skulle ha retroaktiv verkan.

Som motivering för yrkandet i motionen II: 473 har bl. a. anförts, att det föreslagna undantaget för kommunala investeringar tedde sig besynnerligt bl. a. med hänsyn till departementschefens uppfattning att det vore den totala efterfrågeökningen som utgjorde en fara för den samhällsekonomiska stabiliteten. Vidare hade i finansplanen uttalats allvarliga farhågor för de synnerligen starka expansionstendenser, som visat sig beträffande de kommunala investeringarna. Därvid anfördes att kommunernas investeringsvolym under 1954 växt med 13 procent jämfört med 7 procent för staten. De anmälda kommunala investeringsplanerna hade vidare gått upp med inte mindre än 20 procent. Det påpekades även att den starka kommunala utgiftsstegringen underbyggdes av en mycket hög likviditet. Den naturliga konklusionen av vad som uttalats i finansplanen vore att även avgiftsbelägga kommunernas investeringsverksamhet. Man skulle i varje fall därigenom nå samma dämpande effekt på de kommunala investeringarna som man väntade sig kunna nå i avseende på företagens investeringar. Även den synpunkten att en avgiftsbeläggning för kommunerna skulle åstadkomma likställighet mellan kommunala och enskilda företag inom samma verksamhetsområde motiverade i och för sig en utsträckning av en even-

tuell investeringsavgift. En sådan utsträckning skulle ej heller i nämnvärd grad komma att medföra någon rubbning av produktionen. I likhet med vad som gällde beträffande de privata investeringarna borde dock därvid investeringar för bostadsbyggande undantagas.

Till stöd för yrkandena i motionen II: 479 har framhållits, att investeringsavgift borde uttagas efter sådana regler att den i möjligaste mån icke drabbade för produktionsapparatens upprätthållande nödvändiga investeringar. Avgiftens tyngdpunkt borde förläggas till egentliga nyinvesteringar. Motionärerna föresloge med hänsyn därtill att vid ersättningsanskaffning av maskin eller annat inventarium avdrag finge göras för den uttrangerade tillgångens ursprungliga anskaffningsvärde eller om detta inte visades, det belopp, som erhöles vid försäljning av tillgången. Vid den remissbehandling, som föregått 1951 års proposition uttalades av ett stort antal remissinstanser, att den allmänt omfattade principen om likställighet i konkurrenshänseende mellan statlig och enskild företagsamhet borde upprätthållas. Motionärerna delade denna uppfattning och förordade därför att privatägda busstrafikföretag undantoges från investeringsavgift i likhet med de statliga och kommunala. Av samma skäl borde även enskilda järnvägsföretag undantagas. Vad beträffade begagnade fartyg förekomme ofta förvärv i syfte mindre att ändra det totala tonnaget än för att få en lämpligare fördelning av tonnaget. Med hänsyn till att investeringsavgift här skulle försvåra bl. a. för vårt land förmånliga bytesaffärer med utlandet föresloges att förvärv av begagnade fartyg fritoges från avgiftsplikt.

I motionen II: 480 har motionärerna inledningsvis uttalat, att de anslöte sig till framförda yrkanden om avslag på propositionen. Därest emellertid riksdagen skulle bifalla förslaget om investeringsavgift ville motionärerna föreslå vissa ändringar däri. De så kallade företagarföreningarna hade erhållit möjligheter att stödja småindustri och hantverk bl. a. i form av lån, kreditgarantier, rationaliseringsundersökningar och konsulentverksamhet. Härigenom hade ett ökat antal småföretagare kunnat planera för nybyggnader och modernisering av inventarier och maskiner redan för år 1955. Om en företagare erhållit byggnadstillstånd för fabriks- eller verkstadsbyggnad senast den 15 januari detta år och byggnaden blivit klar för inmontering av erforderliga maskiner först under år 1955, kunde det inträffa, att avtal om leverans av inventarier och maskiner av skilda orsaker icke kunnat ske förrän efter den 1 januari 1955. Den extra kostnad, som en investeringsavgift på inventarierna skulle innebära, kunde om lånemöjligheterna vore uttömda, omöjliggöra ett omedelbart utnyttjande av den nyuppförda fabriksbyggnaden. För undvikande av sådana fall borde, därest byggnadstillstånd erhållits för fabriks- eller verkstadsbyggnad före den 15 januari 1955, jämväl förvärv av för byggnadens utnyttjande erforderliga inventarier räknas såsom icke avgiftspliktig investering. — Med hänsyn till den prisstegring som skett på maskiner vore det avgiftsfria beloppet å

15 000 kronor för lågt. Om en småföretagare exempelvis inom träindustrin i rationaliseringssyfte ville anskaffa en fanerpress vore nämnda belopp icke tillräckligt. Till påskyndande av den önskvärda rationalisering, som nu pågånge inom småindustrin, borde det avgiftsfria beloppet höjas till 30 000 kronor.

Som motivering för yrkandet i motionen II: 483 har anförts, att enligt förslaget det stora flertalet av sådana investeringar, som tillhörde normal distribution av elektrisk kraft, undantoges från investeringsavgift. En del investeringar på detta område avsåges dock att bli belagda med avgift, t. ex. då enskild företagare anskaffade större transformatorer eller byggde om ledning från lågspänning till högspänning. Elkraftutredningen hade i sitt betänkande understrukit betydelsen av att elkraftförsörjningen bleve föremål för en omfattande rationalisering. Det måste då vara väsentligt, att denna rationaliseringsverksamhet icke onödigtvis fördröjdes. Samtliga investeringar, som syftade till rationalisering och bättre tillgodogörande av elkraften i olika delar av näringslivet borde därför undantagas från avgift. Ett skäl härför syntes också vara, att den gränsdragning, som propositionens förslag skulle medföra, måste innebära tillämpningssvårigheter.

Till utskottet har i anledning av förslaget om investeringsavgift för rörelseidkare och jordbrukare inkommit *skrifter* från Sveriges industriförbund, från Kooperativa förbundet och Sveriges lantbruksförbund, gemensamt, från Svenska omnibusägareförbundet, Apotekarsocietetens direktion, Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, AB Åkerlund & Rausing, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska västkustfiskarnas centralförbund samt från Föreningen Sveriges mindre varv och Svenska båthyggareföreningen, gemensamt.

Sveriges industriförbund, som hemställt om avslag å förslaget om investeringsavgift och därjämte anført vissa synpunkter på förslagets tekniska utformning, framhåller att den föreslagna beskattningsåtgärden i nuvarande läge vore av föga värde såsom vapen till förhindrande av en penningvärdeförsämring. I vissa lägen kunde en investeringsavgift ha en konjunkturpolitisk uppgift att fylla. Så kunde vara fallet, då fråga vore om en extrem överkonjunktur, som huvudsakligen sammanhänge med en kraftig expansion av den privata investeringsverksamheten och som man icke kunde bemästra med de mera smidiga penningpolitiska medlen. En investeringsavgift kunde icke användas såsom ett alternativ till penningpolitiken, men understundom kunde den vara av visst värde såsom ett komplement till en långt gående penningpolitisk åtstramning. Även om det nuvarande läget otvivelaktigt motiverade att den ekonomiska politiken inriktades på efterfrågebegränsande åtgärder, vore det dock icke befogat att beteckna det nuvarande läget såsom en extrem högkonjunktur. En restriktiv penningpolitik med rörlig ränta torde vara tillräcklig för att bemästra den hotande överexpansionen. En sådan politik skulle också verka investeringsbegränsande. Men dessa verkningar skulle

vara smidigare än verkningarna av en investeringsavgift, och en sådan penningpolitik skulle också, om den innefattade en räntehöjning, verka sparsstimulerande och därigenom konsumtionsbegränsande. De utjämnande och stabiliserande verkningarna skulle därmed sprida sig över ett vidare fält och kunna garantera balans med långt mindre skadeverkningar än den föreslagna investeringsavgiften måste befarias förorsaka. — I det nuvarande läget vore de privata investeringarnas expansion icke en primär inflationsdrivande faktor. Tvärtom syntes det vara andra faktorer som nu vållade den största pressen på våra produktiva resurser, nämligen dels de ökade investeringarna inom den allmänna sektorn, icke minst den kommunala, dels den stigande konsumtionsefterfrågan. Vad investeringsverksamheten beträffade vore följande uppgifter om bruttoinvesteringarnas fördelning belysande. Från 1949 till 1951 hade de privata bruttoinvesteringarna, exklusive bostäder, ökat med icke mindre än 46 %. Ökningen av de offentliga investeringarna jämte bostadsinvesteringarna utgjorde samtidigt 32 %. Nu hade under motsvarande tidsperiod d. v. s. från 1952 till 1954 ökningen av de privata investeringarna, exklusive bostäderna, stannat vid 14 %, vilket under en två-årsperiod måste anses vara tämligen normalt och måttligt. Däremot hade de offentliga investeringarna och investeringar i bostäder sammanlagt ökat med 21 %. När det i propositionen särskilt framhölls, att industriens investeringar under 1954 ökat med icke mindre än 15 %, måste man ta hänsyn till att denna uppgång haft karaktären av en återhämtning efter en betydande minskning under åren 1952 och 1953. Trots denna återhämtning hade de industriella investeringarna 1954 ännu icke återvunnit den nivå, vid vilken de legat innan nedgången började. — Man borde dessutom beakta, att det icke vore anspråken för investeringsändamål som i det nuvarande läget utgjorde den största belastningen på landets resurser. Under 1954 hade en särskilt kraftig ökning av allmänhetens konsumtion skett, och man kunde förutse att under innevarande år den största pressen just skulle komma från konsumtionssidan. Den privata konsumtionen steg sålunda under 1954 med ca 1 000 milj. kr., och för innevarande år räknade man — redan vid den helt oralistiska förutsättningen att lönenivån skulle förbli oförändrad — med en ökning av omkring 500 milj. kr. Att mot bakgrunden av dessa sifferuppgifter kräva, att det enskilda investeringsområdet nu i första rummet skulle bli föremål för motåtgärder, vore icke rimligt. Med hänsyn till den starka press som föreläge på andra områden kunde man t. o. m. befara att därigenom endast komme att ställas ökade resurser till förfogande för stigande konsumtion, vilket med hänsyn till takten i vår ekonomiska utveckling icke kunde vara lyckligt. — Ovanberörda farhågor vore desto mera befogade som den ekonomiska politiken även i andra hänseenden syntes vara särskilt hårt inriktad på just det enskilda investeringsområdet. Enligt vad finansministern meddelat hade man att till årets riksdag emotse förslag om en permanent skärpning av de vid företagens beskattning gällande reglerna för avskrivning å maskiner och andra inventarier samt för värdering av lagertillgångar. Det vore vidare uppenbart, att byggnadstillståndsgivningen under den närmaste

framtiden komme att ske mycket restriktivt, när det gällde byggen för industriella ändamål. Denna detaljreglering finge i stor utsträckning återhållande verkningar även å maskinanskaffningen. Slutligen vore det att förutse, att en hård begränsning av kreditvolymen komme att riktas just mot företagens investeringar. Redan genom denna kreditbegränsning hade man en garanti för att den enskilda investeringsverksamheten inte kunde svälla ut i alltför hög grad. Det syntes då under sådana förhållanden omotiverat att ytterligare försvåra och fördyra denna verksamhet genom uttagande av den föreslagna nya investeringsavgiften. En sådan åtgärd vore ägnad väcka desto större betänkligheter som de ofrånkomliga skadeverkningarna därav särskilt komme att giva sig till känna på de i nuvarande läge mest ömtåliga områdena av samhällsekonomin, varutillgången och valutareserven. Den eftersträvarsvärda produktionsökningen — såväl i vad den avser hemmamarknaden som exporten — komme oundvikligen att hämmas i den mån investeringsavgiften skulle förorsaka minskad benägenhet att fullfölja önskvärda rationaliseringsåtgärder. Och i den mån investeringar i detta syfte likväl komme till stånd, bleve resultatet en ökning av kostnaderna för desamma. Den rationaliseringshämmande effekten bleve särskilt stötande i de talrika fall, där investeringen betingades av det aktuella konkurrensläget eller man även från statsmakternas sida understrukt vikten av investeringar i rationaliseringssyfte. Såsom exempel härpå kunde anföras de föreliggande investeringsbehoven inom textil- och läderindustrierna samt behovet av åtgärder för förbättring av virkestillgången inom landet, särskilt i vad gällde tillvaratagandet av det ur många synpunkter betydelsefulla klenvirket. — Det borde vidare beaktas, att investeringar av det slag varom här vore fråga i regel krävde avsevärd tid för planläggning och utförande. Då de avsåge mera betydande utvidgningar och omläggningar av driften, rörde det sig ofta om tidsperioder på 3—5 år eller längre tid. Det vore i allmänhet icke ur företagsekonomisk synpunkt försvarligt att uppskjuta fullföljandet av dylika långsiktiga investeringsprogram, ehuru den kostnadsökning investeringsavgiften medförde minskade anläggningens räntabilitet och konkurrensförmåga. I nuvarande läge, då den största anspänning från industriens sida vore nödvändig för att bemästra en alltmer hårdnande konkurrens, uppammad genom ständigt fortgående rationaliseringar och nya framställningsmetoder inom de utländska konkurrerande industrierna, vore tidpunkten för vidtagande av åtgärder med dylika biverkningar uppenbarligen mycket oläglig.

Beträffande den föreslagna investeringsavgiftens utformning framhåller Industriförbundet att, enligt vad som konstateras i statsverkspropositionen (bil. 1, Inkomster å driftbudgeten, s. 13), kommunernas utgiftspolitik kännetecknades av synnerligen starka expansionstendenser. Man hade enligt Industriförbundets mening kunnat förvänta att en investeringsavgift i första rummet skulle utnyttjas som ett medel att påverka kommunernas utgiftspolitik, detta med desto större skäl som en inskränkning av de kommunala investeringarna icke i nämnvärd grad kunde antagas medföra rubbningar i produktionen. En avgiftsbeläggning av de kommunala investeringarna

kunde även motiveras ur den synpunkten, att därigenom skulle åstadkommas likställighet mellan kommunala och enskilda företag inom samma verksamhetsområde. Sålunda skulle ett kommunalt — och även ett statligt — kommunikationsföretag i motsats till ett enskilt sådant icke belastas med investeringsavgift å för rörelsen anskaffade bussar och lastautomobiler. Dylika inadvertenser i förslaget borde under alla förhållanden rättas. — Med den utformning 7 § andra stycket erhållit drabbades ett industriföretag, som försålde en större eller mindre del av sin maskinutrustning i avsikt att ersätta denna med en sådan av modernare typ av en investeringsavgift, beräknad å hela anskaffningskostnaden för den nya utrustningen. Investeringsavgift borde i dylika fall icke beräknas å mer än mellanskillnaden. Icke minst stötande bleve verkningarna av förslaget i sådana fall, då försäljningsavtalet redan ingåtts men kontrakt rörande ersättningsanskaffningen ännu icke upprättats. — Av bostadssociala skäl borde vidare investeringar i form av reparationer och underhållsarbeten å personalbostäder undantagas från avgiftsplikt. — Såsom av vattenvårdskommitténs nyligen avgivna betänkande framginge vore snara åtgärder av nöden för att bringa den fortgående försämringen av vattnet i våra sjöar och vattendrag att upphöra och åstadkomma en förbättring av det nuvarande läget. Investering i anläggning för behandling av industriellt avloppsvatten borde därför undantagas från avgiftsplikt. — Industriförbundet understryker vidare vikten av att statsmakterna lämnade ett bestämt och klart besked om att någon förlängning av den föreslagna förordningens giltighetstid icke komme att ske. — Enligt de föreslagna övergångsbestämmelserna undantoges från avgiftsplikt bl. a. investering i fastighet, för vilkens utförande byggnadstillstånd meddelats senast den 15 januari 1955. Om tillståndet givits efter nämnda dag, skulle däremot investeringsavgift utgå även å dylika investeringar, trots att de varit föremål för en statlig detaljgranskning. Ur principiella synpunkter måste det betecknas som uppenbart felaktigt att belägga en redan i detalj reglerad investering med en avgift av detta slag. Investering i fastighet, för vilkens utförande byggnadstillstånd lämnats, borde undantagas från avgiftsplikt, oavsett den tidpunkt, då tillståndet meddelats. — Slutligen uttalas i framställningen en bestämd protest mot den retroaktiva avgiftsbeläggning, som skulle bli en följd av den föreslagna bestämmelsen, att inventarieförvärv endast skulle undantagas från avgiftsplikt, därest leverans skett eller skriftligt avtal om leverans träffats före den 1 januari 1955. Industriförbundet hemställer, att jämväl den beträffande inventarieförvärv i punkt 2 av övergångsbestämmelserna angivna tidpunkten bestämmas till senast den 15 januari 1955.

Kooperativa förbundet och Sveriges lantbruksförbund anför, att avsikten med den föreslagna investeringsavgiften finge anses vara, att företagen såvitt gällde investeringar under 1955 föranleddes att noggrannare pröva räntabiliteten av ifrågasatta investeringar och att underlåta eller uppskjuta de minst angelägna och lönsamma. I konsekvens härmed borde av över-

gångsbestämmelserna följa pro primo att investeringar, som redan verkställtts innan propositionen offentliggjorts, under inga förhållanden skulle beläggas med investeringsavgift och pro secundo att avgift heller icke skulle utgå för investeringar under 1955, vilka ägde rum på grund av avtal, beslut eller dylikt av sådan natur, att företaget i realiteten icke hade någon möjlighet att ompröva de beslutade eller avtalade åtgärderna. De föreslagna övergångsbestämmelserna tillgodosåge icke till fullo dessa till synes oestridligen rimliga skälighetskrav. Förvärv av inventarier under tiden 1—15 januari 1955 kunde sålunda föranleda avgiftsskyldighet, oaktat förvärvaren icke haft någon möjlighet att ompröva beslutet om detta förvärv, eftersom propositionen om investeringsavgift offentliggjorts först den 16 januari. Förbunden vände sig bestämt mot retroaktiva beskattningsåtgärder av detta slag, som för den därav berörde måste framstå som högeligen orättvisa. — Bortsett från retroaktiviteten beträffande inventarieförvärv under tiden 1—15 januari 1955 hade bestämmelserna, såvitt gällde där berörda fall, fått en tillfredsställande utformning. Utanför bestämmelsernas tillämpningsområde fölle emellertid åtskilliga fall, där man med fullt ut lika starkt fog kunde göra gällande, att en omprövning, inhibering eller ett uppskjutande av investeringsåtgärd efter propositionens offentliggörande icke vore praktiskt-ekonomiskt eller i vissa fall ens lagligen möjligt att åstadkomma. Som exempel har förbunden lämnat en redogörelse för de närmare omständigheterna rörande de beslut och avtal — med förbunden som intressenter å ena sidan — som träffats om uppförandet av en viss industriell anläggning, i vilket fall enligt propositionsförslaget investeringsavgift i stor utsträckning skulle utgå. — Enligt förbundens mening borde investeringsavgift icke utgå för inventarieförvärv, därest leverans skett eller skriftligt avtal om leverans träffats före den 16 januari 1955. Då det i övrigt torde föreligga svårigheter att i övergångsbestämmelserna närmare än som skett i propositionen reglera de olika fall som kunde uppstå, syntes lämpligast vara att bemyndiga riksskattenämnden eller annat lämpligt organ att meddela dispens i förekommande fall. Vägledande för dispensbeslut borde därvid vara, att från investeringsavgift undantoges sådana investeringar, som, ehuru de icke fölle under de i övergångsbestämmelserna särskilt reglerade fallen, likväl borde befrias från avgift, enär de ägde sådant samband med före den 16 januari 1955 träffade dispositioner, att investeringarna icke kunde uppskjutas eller inhiberas.

Svenska omnibusägareförbundet hemställer, att nyinvesteringar av bussar inom den privata yrkesmässiga busstrafiken undantages från investeringsavgift. Denna trafik, framhålles bl. a., avsåge i lika hög grad som motsvarande statligt eller kommunalt bedriven trafik att tillhandahålla för befolkningen oundgängliga nyttigheter. Därtill komme att den yrkesmässiga busstrafiken genom bestämmelserna i förordningen angående yrkesmässig biltrafik till sin omfattning redan nu vore strängt reglerad. Av väsentlig betydelse för bedömningen av tendenserna i fråga om nyinvesteringar inom buss-

trafiken vore dessutom att denna trafik genom den våldsamma expansionen under senare år av de individuella trafikmedlen — personbilar, motorcyklar och mopeder — fått vidkännas betydande bortfall av trafikanter. Busstrafiken uppvisade därför i dag inga som helst expansiva tendenser, utan vore tvärtom tyvärr i det svåra läge, att inskränkningar av trafiken i ökande omfattning aktualiserades. Denna utveckling hade förutom av ovan angivna skäl orsakats därav, att busstrafikens kostnader bl. a. genom de senaste årens upprepade höjningar av fordons- och drivmedelsskatterna undergått mycket stora stegringar. — Den anskaffning av bussar för den privata yrkesmässiga busstrafiken, som vore aktuell under 1955, torde praktiskt taget helt avse en, med hänsyn till skyldigheten att uppehålla en av tillståndsgivande myndigheter ur allmänhetens behovssynpunkt prövad busstrafik, oundgängligen nödvändig ersättningsanskaffning för bussar, som bl. a. av trafiksäkerhetsskäl måste utrangeras. Att belasta denna ersättningsanskaffning av bussar med en investeringsavgift syntes icke rättvist. Enligt förbundets mening funnes inga skäl att i detta sammanhang bedöma statliga och kommunala busstrafikföretag respektive privata busstrafikföretag olika. En sådan olikhet i behandlingen av trafikföretag med likartade trafikuppgifter ledde endast till en ytterligare kostnadsmässig belastning av enbart den privata busstrafiken.

Apotekarsocietetens direktion har hemställt, att apoteksinnehavare frikallas från skyldighet att erlagga investeringsavgift. Direktionen erinrar om att utrustnings- och inredningsköp till apoteken i väsentlig omfattning skulle underställas medicinalstyrelsens prövning, varigenom torde vara sörjt för att mindre angelägna investeringar icke komme till stånd. Uppmärksammas borde också att man vid bedömandet av önskvärdheten av ifrågavarande anskaffningar icke syntes kunna anlägga enbart ekonomiska synpunkter. Säkerhetssynpunkter och andra för läkemedelsområdet specifika hänsyn spelade här in på ett sätt som torde sakna motsvarighet inom övrig näringsverksamhet. Ansåges anskaffningen erforderlig, syntes det emellertid vara irrationellt att belägga densamma med en särskild avgift, som tillkommit av rent samhällsekonomiska skäl. — I fråga om ny-, till- eller ombyggnader samt reparationer å fastighet funnes för apotekens del även en sorts offentlig investeringskontroll, utövad av Kungl. Maj:t och medicinalstyrelsen. Det tillkomme således icke några nya apotek utan Kungl. Maj:ts eller medicinalstyrelsens tillstånd, och möjligheten för det allmänna att begränsa investeringarna på apoteksväsendets område vore redan härigenom en helt annan än inom övrig privat näringsverksamhet. En annan sida av saken vore, att investeringar på ifrågavarande område icke alltid vore frivilliga. Om apotekslokaler vid inspektion befundes vara i bristfälligt skick, ägde medicinalstyrelsen ålägga vederbörande apoteksinnehavare att förbättra desamma. Det torde kunna ifrågasättas, om det stode i överensstämmelse med allmänna rättsgrundsatser, att staten å ena sidan genom en sin myndighet ålade en näringsidkare att göra en kostnad och å andra sidan belade kostnaden med

en särskild avgift. Uppenbart vore i varje fall, att propositionsförslaget icke toge sikte på dylika tvångsmässiga investeringar. — Direktionen understryker slutligen att investeringsavgiften med nödvändighet komme att slå igenom i läkemedelsprisen, en effekt av avgiften på prisbildningen, som icke torde vara avsedd.

Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, som beträffande värdet av den föreslagna investeringsavgiften som inflationshämmande medel ger uttryck åt i huvudsak liknande synpunkter som industriförbundet, pekar bl. a. på att rationaliseringsbehovet fortfarande vore utomordentligt stort inom hantverk och mindre industri. De kapitalinvesteringar i rationaliseringssyfte, som gjordes inom den mindre företagsamheten, gäve erfarenhetsmässigt god utdelning i form av höjd produktivitet. Då såväl förslaget till ny företagsbeskattning som de skärpta kreditrestriktionerna komme att medföra mycket stora svårigheter för industrien när det gällde att rationalisera, vartill komme byggnadsregleringens hämmande inverkan, vore det synnerligen olyckligt att i detta läge pålägga också en investeringsavgift. Den svenska småindustrien, som svarade för ca 30 % av landets industriproduktion, besatte inte kapitalresurser som gjorde det möjligt för dem att trots stegrade investeringskostnader rationalisera. Det borde också påpekas, att punktskatter av det slag, som en investeringsavgift innebure och som med oberäkneliga tidsintervaller drabbade industrien, gjorde det synnerligen svårt för företagen att genomföra en långsiktig planering.

Aktiebolaget Åkerlund & Rausing anför, att bolaget genom avtal den 3 november 1954 sålt viss maskinutrustning till Pakistan för belopp motsvarande ca 2 100 000 kronor på villkor bl. a., att köparen skulle ställa rembours som säkerhet för köpeskillingen, så snart vederbörande utländska valutamyndighet godkänt avtalet. Sådant godkännande hade ännu icke hunnit utverkas och bolaget hade därför ej heller under år 1954 kunnat inköpa nya maskiner som ersättning för de försålda. Bolaget ansåge det synnerligen obilligt om bolaget skulle nödgas erlægga investeringsavgift, beräknad på hela inköpspriset för de nya maskiner bolaget avsåge att anskaffa, eftersom här vore fråga om en obetydlig nettoinvestering. Bestämmelserna om investeringsavgift borde utformas så, att endast nettoinvesteringen bleve avgiftsbelagd. Om detta icke läte sig göra, borde i vart fall sådana bestämmelser införas som möjliggjorde, att dispens kunde lämnas i särskilda fall.

Svenska västkustfiskarnas centralförbund har, med understrykande av att fisket under de senaste årtiondena ändrat karaktär med därav följande behov av allt större och kraftigare båtar med starkare motorer och modern teknisk utrustning, hemställt om undantag för fisket på så sätt att vid köp av såväl begagnade som nya fiskebåtar och motorer samt annan behövlig utrustning såsom ekolod, kylmaskiner, radiotelefoner m. m. dessa bleve helt fria från investeringsavgift.

Föreningen Sveriges mindre varv och Svenska båtbyggareföreningen, gemensamt, har hemställt om välvillig behandling av de motioner, vari yrkats undantag från investeringsavgift vid investering i fiskebåtar och fraktfartyg under 500 bruttoregister-ton samt i motorer till sådana fartyg.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet förordar undantag från avgiftsplikt av samma innebörd som yrkandet i motionen II: 162.

Motionerna och de gjorda framställningarna i vad de avser förslaget till särskild investeringsavgift för motorfordon

I de likalydande motionerna I: 73 och II: 92 understryker motionärerna — under framhållande av att propositionsförslaget ställde alla bilköpare i samma situation utan någon som helst hänsyn till när bilköpet skett eller vad som föranlett köpet — att en sådan generell bestämmelse framstode såsom synnerligen orättvis och måste bli mycket slumpartad till sina verkningar. Olika omständigheter kunde ha gjort att den ene köparen sluppe undan medan den andre vore tvingad betala avgiften. Över huvud taget måste det betecknas som mycket orimligt, att en person efter ett köps avslutande skulle kunna åläggas att erlagga ytterligare ett belopp, som han icke haft någon som helst anledning att räkna med när han planerade köpet. För många köpare komme denna extra belastning på bilaffären att medföra stora svårigheter. Andra komme att göra försök att få affären att gå tillbaka, vilket betydde allvarliga bekymmer för säljaren. Det måste också anses onödigt hårt, att staten skulle uttaga bilaccis i de fall, då bilbyte måst ske efter det köparens förutvarande fordon skadats genom krock, brand eller annan olyckshändelse på sådant sätt, att ägaren haft fullgod anledning till anskaffande av nytt fordon.

Motionärerna i de likalydande motionerna I: 107 och II: 139 framhåller bl. a. att flertalet importerade bilar utgjorde betalning för svenska exportvaror. Att minska avsättningen på dessa bilar genom att fördyra dem för landets köpare vore liktydigt med nya svårigheter att upprätthålla och eventuellt öka exporten. En sådan fullt antaglig verkan tycktes ha förbisetts av finansministern. Ett undantag utgjorde importen av amerikanska bilar, vilka ju, som bekant, måste finansieras genom export av befintliga dollarvalutor. Dessa bilar låge dessutom i en betydligt högre prisklass än de europeiska bilar som i huvudsak infördes till vårt land. Sverige kunde näppeligen påräkna någon förbättrad export på USA, även om stora valutatillgångar sattes in för inköp av amerikanska bilar. Om regeringen därför ville vidtaga åtgärder för att hindra valutautflöde borde en stark begränsning av den amerikanska bilexporten på Sverige vara naturlig och ofrånkomlig, därest regeringen menade allvar med sin uttalade oro för valutatillgångarna.

Till stöd för de i de likalydande motionerna I:123 och II:167 framförda yrkandena har framhållits bl. a. följande. Bilmarknaden i nuvarande läge kännetecknades framför allt därav, att priserna på begagnade bilar sjunkit starkt. Då prisrörelsen alltjämt vore nedåtriktad och denna tendens torde förstärkas av investeringsavgiften, vore det troligt, att i ökad utsträckning rena nyanskaffningar komme att föredragas framför köp av i och för sig prestationsdugliga begagnade vagnar. Den föreslagna investeringsavgiften skulle nämligen ofta befinnas vara alltför hög i förhållande till den begagnade vagnens verkliga värde. Det sätt, på vilket investeringsavgiften på begagnade bilar beräknades, medförde ett ojämnt utfall i förhållande till bilarnas kvarvarande bruksvärde. Det vore inte ovanligt med fyra till fem gånger högre miltal i körning per år för en viss vagn än för en annan vagn av exakt samma modell. Bruksvärdet kunde alltså vara mycket olika, men för båda vagnarna skulle dock enligt förslaget utgå samma investeringsavgift. För den, som på grund av oförutsedda omständigheter under år 1955 måste sälja en begagnad bil som han haft för sitt personliga bruk måste det te sig orättvist, om den särskilda investeringsavgiften skulle medverka till att beröva honom en del av bilens värde. Avgiften skulle även medföra betydande tekniska svårigheter och komplikationer. Ej minst skulle det bli förseningar och dröjsmål i samband med bilköp. Om investeringsavgiften fastställdes att gälla även för köp av begagnade bilar, måste härav följa ett ökat antal överföringar av fordon i beredskapsregister och ökat antal kontrollbesiktningar. Detta kunde leda till alltför hård belastning på bilinspektionen och bilregistren. Övervägande skäl talade därför för att begagnade motorfordon borde vara undantagna från investeringsavgift. Där- est riksdagen likväl skulle besluta, att investeringsavgift skulle utgå vid köp av begagnade bilar, uppkomme för bilhandeln ett problem som måste lösas. Vid s. k. inbyte eller köp av begagnad bil måste bilhandlaren för undvikande av investeringsavgift tillse, att ägaren införde bilen i bilreservregister. Om bilen då ej varit besiktigad inom en tid av ett år, måste kontrollbesiktning ske, innan bilen användes för demonstration eller liknande ändamål. Flertalet begagnade bilar torde komma att falla under denna kontroll. Väntetiderna i fråga om besiktningar hade under lugna perioder 1954 mångenstädes varit två veckor. De avsevärt förlängda väntetider, som kunde förutses, om investeringsavgiften skulle gälla beträffande begagnade bilar, syntes för bilhandelns vidkommande kunna medföra betydande förluster på fastlåst kapital. Vidare måste lagring utomhus eller i mindre lämpliga utrymmen ofrånkomligen verka värdeförstörande. Slutligen krävdes utökad personal för uppställning och hämtning av lagerbilar etc. Sådana kostnadsökningar drabbade givetvis inte bara bilhandeln utan komme också i viss utsträckning att skjutas över på konsumenterna.

Motionärerna i de likalydande motionerna I:129 och II:155 har inledningsvis anfört, att den rätta vägen att uppnå det syfte man för- sökt förverkliga genom propositionen hade varit att med hjälp av kredit-

politiken åstadkomma en allmän ekonomisk åtstramning. Om riksdagen likväl skulle finna skäl antaga den framlagda propositionen, syntes det oundgängligen nödvändigt med vissa formella justeringar. Särskilt stark kritik kunde riktas mot förslaget att den särskilda investeringsavgiften även skulle drabba begagnade fordon. När ett sådant bytte ägare, innebure detta i och för sig ingen belastning av landets reala resurser. I propositionen hade anförts att därest man icke läte den särskilda investeringsavgiften utgå för begagnade bilar, skulle prisnivån på dessa indirekt höjas i motsvarande grad, och man skulle bl. a. icke uppnå tillräcklig återhållsamhet när en tidigare bilägare önskade köpa ett nytt fordon. Mot ett sådant resonemang kunde man rent allmänt invända, att det i samband med de senaste årens expansion på bilismens område i flertalet fall varit personer, som icke förut ägt bil, som nu skaffat sig sådana. Det kunde vidare näppeligen synas rimligt, att man läte avgiftsbelägga samma fordon 4 å 5 gånger, och för en icke oväsentlig mängd av de begagnade fordonen hade redan erlagts den tidigare bilaccisen. Investeringsavgiften för dessa fordon komme i realiteten ofta icke att utgå med de av lagstiftaren beräknade ca 10 procent av försäljningsvärdet utan snarare med 25 å 30 procent. Utan tvivel komme affärsparter utanför den reguljära bilhandeln att helt enkelt låta bli att omregistrera bilen. Skulle en bilhandlare i fast räkning emottaga ett begagnat fordon, bleve han tvungen att låta kunden införa fordonet i bilreservregistret innan bilfirman toge emot bilen. Hade då bilen icke inom ett år blivit besiktigad, måste en ny besiktning verkställas innan fordonet ens finge demonstreras. Därest de begagnade bilarna icke undantoges från förordningens tillämpning syntes den enda lösningen på detta problem f. n. vara en specialbestämmelse om att avgiftsskyldighet icke skulle föreligga för yrkesmässig bilhandlare i fråga om fordon som av honom förvarades i lager eller hölles till salu.

I de likalydande motionerna I:130 och II:160 har framhållits, att i förslaget angående den allmänna investeringsavgiften hade ett flertal övergångsbestämmelser införts med den motiveringen att »då tanken på en investeringsavgift för år 1955 tidigare inte offentliggjorts synes i princip böra gälla att investeringar gjorda senast den 15 januari 1955 undantages från avgiftsbeläggning». Eftersom varje tanke på en bilaccis eller likartad åtgärd upprepade gånger under höstens lopp och senast i december energiskt dementerats av medlemmar av regeringen borde med så mycket större skäl motsvarande gälla beträffande den särskilda investeringsavgiften å motorfordon. Den särskilda investeringsavgiften komme att träffa ett stort antal personer, som ingått avtal om fordonsförvärv före den 15 januari eller rent av fått bilen levererad före denna dag, men vilkas ansökan om registrering icke ingivits till länsstyrelsen senast nämnda dag. De kunde endast i undantagsfall häva avtalet, då de som regel vore bundna genom bestraffningsklausul i de normalkontrakt, som användes av det stora flertalet yrkesmässiga bilhandlare. För köparna finge beskattningsåtgärden en

retroaktiv verkan, som strede mot allmänt vedertagna rättsgrundsatser. Det torde vara möjligt att finna utvägar att bevaka rättsäkerhetsintresset i förevarande sammanhang utan att ge utrymme åt försök att kringgå förordningen. Så kunde ske genom ett restitutionsförfarande. Envar, som kunde styrka att han senast den 15 januari träffat bindande avtal med försäljare, innehavande s. k. saluvagnslicens, om inköp av motorfordon, skulle äga återfå erlagd investeringsavgift. Därvid skulle företes skriftlig ordersedel, som innehölle bestraffningsklausul i enlighet med Automobilhandlareförbundets normalformulär, samt på heder och samvete avgivna skriftliga förklaringar av dels säljarens firmatecknare och dels köparen. Ett restitutionsförfarande, handlagt av länsstyrelserna, torde vara lämpligare än regler om direkt avgiftsbefrielse. Genom bestämmelsen om att avtalet skulle vara upprättat i form av skriftlig ordersedel av ovan angivet slag nådde man just den kategori köpare, som nu stode bundna vid avtalen. Genom bestämmelsen att avtalet skulle ha ingåtts med innehavare av saluvagnslicens uppnåddes att försäljaren tillhörde en kategori av yrkesmässiga bil- och motorcykelhandlare, som kunde förutsättas lojalt följa förordningen.

Till stöd för det i de likalydande *m o t i o n e r n a* I : 3 8 0 o c h II : 4 6 9 framförda yrkandet om avslag å det framlagda förslaget om särskild investeringsavgift å motorfordon, har anförts bl. a. följande. De senaste årens kraftiga ansvällning av motorismen vore inte någon tillfällighet utan grundade sig på en bestående förändring i själva sättet att leva. Denna utveckling som innebure ett skeende på lång sikt hade förstärkts av bristen på bostäder, som hindrat människorna att använda en del av sina ökade ekonomiska resurser till att förbättra sin bostadsstandard. För både städernas invånare och landsbygdens folk hade motorfordonet alltmera blivit en nödvändighet. I städerna, särskilt de stora, tvingades nybebyggelsen allt längre ut i periferien. Vidare hade ett allt starkare behov gjort sig gällande för utnyttjande av fritiden för kontakt med naturen. På landsbygden vore bilen ett ofrånkomligt medel att bryta isoleringen. En fortsatt motorisering utgjorde en av huvudförutsättningarna för att glesbygderna icke skulle förvandlas till ödebygder. Skulle det vara möjligt att nå fram till ett differentierat näringsliv på landsbygden vore det nödvändigt att stimulera motorismen i stället för att söka lägga hinder i dess väg. Avståndskostnaderna för glesbygdens folk, när det gällde att besöka läkare, apotek, bank, specialaffärer m. m. vore även betydande. Det vore därför en direkt orättvisa mot landsbygdens folk om dessa kostnader genom statliga åtgärder avsiktligt skulle drivas i höjden. Med den demografiska utveckling vi hade — alltså med en förskjutning till allt högre åldrar — vore det nödvändigt att så länge som möjligt hålla den äldre arbetskraften sysselsatt inom produktionslivet. Det betydde en stor lättnad för äldre personer att få använda motorfordon som fortskaffningsmedel till och från arbetet. Man måste väl göra klart för sig att de människor som hindrades att använda sina pengar för att tillgodose ett speciellt behov i stället kanske förmåddes att utnyttja samma pengar för andra ändamål. Det vore t. ex. möjligt att en familj som hade

planerat att inköpa en bil under våren 1955 men som läte avhålla sig från detta genom accisen i stället använde de medel som sparats ihop för bilköpet till en utlandsresa eller för anskaffande av televisionsapparat. Genom att människornas sparplaner på detta sätt kullkastades skapades lätt en irritation som kunde leda till motvilja mot sparande över huvud taget. Det vore uppenbart att den som använde bilen för sin yrkesutövning och som genom en accis finge ökade kostnader för sin bilhållning måste räkna dessa som omkostnader i sin förvärvsverksamhet och söka få täckning för dem genom ökade löner, taxor eller priser. I den mån sådana höjningar skedde förlorade uppenbarligen accisen den efterfrågedämpande effekt man avsett. Den konjunkturutjämnande politik som borde eftersträvas betydde ju i själva verket ingenting annat än att man ville ha en lugn och någorlunda jämnt fortskridande utveckling. En sådan befrämjades ingalunda genom skatter som plötsligt infördes. Det hade förekommit en hel serie ryckvis företagna ingripanden mot bilismen under senare år. En sådan ryckighet måste verka mycket förvillande på bilmarknaden. Den medförde, i den mån accisen finge avsedd effekt, att bilköpen samlades ihop och koncentrerades till vissa år — de mindre skattebelastade. Under dessa år uppstode en kraftig import med ty åtföljande åderlåtning av valutareserven och samtidigt utbyggdes distributionsapparaten. Härvid uppstode lätt en utpräglad säljarens marknad. Under de speciellt skattetyngda åren däremot komme bilköpen att sjunka, och såväl produktions- som distributionsapparaten arbetade då utan att kunna utnyttja sin kapacitet men med betydande fasta kostnader. En sådan ordning för produktion och handel medförde uppenbarligen genomsnittligt sett högre bilpriser än som skulle varit fallet vid en jämnare efterfrågan. Någon samhällsekonomisk motivering för att accisen skulle drabba även handeln med begagnade bilar finnes icke och torde svårigen kunna uppletas. Den omständigheten att två personer bytte bilar med varandra medförde på intet sätt en ökad efterfrågan och kunde därför icke heller framkalla några inflationstendenser. I detta fall fullföljde förslaget uppenbarligen endast rent fiskala intressen. Motionärerna kunde inte finna att de samhällsekonomiska motiveringar som framförts till stöd för propositionen vore hållbara. Motionärerna hävdade tvärtom att denna accis, om den genomfördes, minskade utsikterna för en lugn ekonomisk utveckling. Aktionerna vore slutligen ägnad att i så hög grad träffa landsbygden, främst den glesbebyggda, att den på ett allvarligt sätt motverkade försöken att dämna upp strömmen från landsbygden.

I de likalydande motionerna I:385 och II:478 har till en början gjorts gällande att särskild investeringsavgift icke borde uttagas därest skriftligt avtal om förvärv av motorfordon träffats senast den 15 januari 1955 eller fordonet levererats senast nämnda dag. Vidare har motionärerna förordat bemyndigande för Kungl. Maj:t att om synnerliga skäl föranledde därtill medgiva befrielse från skyldighet att erlagga särskild investeringsavgift. Rörande motiveringen för dessa yrkanden hänvisas till den ovan

lämnade redogörelsen för vad som i ifrågavarande motioner anförts rörande motionärernas yrkanden i motsvarande hänseenden beträffande förslaget till den 12-procentiga investeringsavgiften. I fortsättningen har motionärerna anförts att det ur rättslig synpunkt vore stötande att den som underlåtit att i rätt tid ansöka om registrering eller anmäla förvärv av motorfordon skulle vara skyldig erlägga dubbel särskild investeringsavgift. Underlåtenhet att göra nu omförmäld ansökan eller anmälan vore belagd med straff. Härigenom hade på vanligt sätt åt bestämmelserna givits den sanktion som ansåges erforderlig för desammas efterlevnad. Det vore måhända sant att frestelsen att underlåta att fullgöra ansöknings- eller anmälnings-skyldigheten kunde ökas när uttagande av särskild investeringsavgift förknippades med registreringsförfarandet. Underlåtenheten kunde dock helt enkelt bero på glömska. Att i sådant fall generellt bestraffa vederbörande med dubbel investeringsavgift, som ju kunde innebära en merutgift av flera tusen kronor, måste vara obilligt. Det måste antagas, att domstolarna vid utmätande av straff för underlåten ansökan eller anmälan komme att taga vederbörlig hänsyn till att förseelsen föranlett att investeringsavgift icke blivit rätteligen erlagd. — Enligt förslaget skulle avgift utgå för sådan med skåp-, stationsvagns- eller personbilarosseri utrustad lastbil vilkens tjänstevikt ej överstege 1 800 kilogram. Vid högre tjänstevikt skulle allmän investeringsavgift i förekommande fall utgå. En företagare som förvärvade en skåpbil med en tjänstevikt av exempelvis 1 850 kilogram skulle alltså icke drabbas av investeringsavgift, om han icke redovisade avgiftspliktiga investeringar överstigande 15 000 kronor. Vid förvärv av en liknande bil med en tjänstevikt av 1 800 kilogram skulle han däremot få vidkännas särskild investeringsavgift av 1 750 kronor. Även andra exempel på egendomliga verkningar av dessa regler kunde anföras. Olägenheterna med det föreslagna avgiftssystemet måste anses vara större än de olägenheter som i enskilda fall kunde vara förenade med svårigheten att klassificera fordonen efter användningssättet. Motionärerna föresloge därför att den särskilda investeringsavgiften begränsades till att gälla personbilar, vartill då även finge räknas s. k. stationsvagnar.

I de likalydande motionerna I : 387 och II : 477 har anförts bl. a. följande. Skatteåtgärdernas bristande smidighet samt orättvisa och slumpartade verkningar i praktiken syntes framträda särskilt starkt i fråga om den särskilda avgiften för motorfordon; alldeles särskilt gällde detta beträffande begagnade bilar. Synnerligen anmärkningsvärt vore att beskattningen föreslagits erhålla retroaktiv verkan. Kontrakt om bilköp vore i allmänhet bindande för köparen och kunde ej annulleras med hänvisning till den nya beskattningen. Även om den föreslagna förordningen skulle kunna erhålla en mer tillfredsställande utformning i här nämnt avseende vore det säkerligen uteslutet att helt undvika andra liknande slumpartade verkningar. Skatteinstrumentets själva natur gjorde det svårt, för att inte säga omöjligt, att erhålla den smidighet i tillämpningen, som exempelvis utmärkte kre-

ditpolitiska medel. Motorfordonstrafiken vore redan förut genom den ordinarie automobilbeskattningen högt beskattad. Att nu pålägga en ytterligare skattebörd måste te sig obilligt.

Till stöd för de i de likalydande motionerna I:388 och II:481 framförda yrkandena har motionärerna anfört att det inte funnes tillräckligt vägande skäl att låta avgiftsskyldigheten omfatta även köp eller byte av begagnade bilar. Priserna på begagnade bilar hade sjunkit kraftigt, och denna tendens torde stärkas ytterligare. Avgiften syntes därför inte kunna utgöra någon nämnvärd broms mot investeringar på detta område. Vid konstruktionen av den föreslagna avgiften hade hänsyn inte tagits till vagnarnas varierande bruksvärde, varför avgiften måste drabba olika och orättvist. Stora administrativa svårigheter skapades också genom ökat antal överföringar av fordon i beredskapsregister och genom ökat antal kontrollbesiktningar. Motionärerna funne det inte riktigt, att personer, som köpt bil eller träffat avtal om köp av bil men inte senast den 15 januari 1955 hunnit inkomma med ansökan om bilens upptagande i bilregister, skulle åläggas investeringsavgift. Tidpunkten för avgiftsskyldighetens inträdande borde därför flyttas till den 20 januari 1955. Avgiftsskyldighet syntes ej heller böra gälla i sådana fall, då avtal om köp av bil träffats före nämnda datum och riktigheten härav genom intyg till fullo kunde bevisas.

I motionen I:127 har bl. a. anförts följande. Propositionsförslaget innebure beträffande frågan om disponerandet av de medel som inflöte genom den särskilda investeringsavgiften att medlen i fråga tillfördes ett slags beredskapsstat, som endast finge tas i anspråk för vikande konjunkturen. Under nuvarande förhållanden komme en sådan beredskapsstat icke att bereda bilismens företrädare någon tillfredsställelse. Det vore lämpligare att använda accisen till något ändamål av omedelbart intresse. Härvid komme frågan om högertrafiken i blickpunkten. Enligt framlagt förslag skulle ett eventuellt införande av högertrafik finansieras genom en tillfällig extraskatt på motortrafiken. Det vore rimligt, att bilaccisen i första hand finge användas för detta ändamål, om beslut om övergång till högertrafik komme att fattas.

I motionen I:351 har gjorts gällande, att det vore föga troligt att den föreslagna avgiften komme att i någon mera väsentlig mån begränsa efterfrågan på motorfordon. Redan hade flera återförsäljare av bilar sänkt priserna. Dessutom vore efterfrågan så stark, att en fördyring med några hundra kronor per bil knappast komme att avhålla spekulanten. För att en effektiv begränsning av bilimporten skulle kunna komma till stånd, måste fördenskull förslaget om särskild investeringsavgift för motorfordon avslås och andra åtgärder tillgripas. En effektiv metod att skära ner importen vore att begränsa valutatilldelningen för densamma. Det finge erinras om att kvotering av bilimporten hade tillämpats under efterkrigstiden och i fråga

om importen från Västtyskland bibehållits ända till och med första halvåret 1954. En summa av högst 400 miljoner kronor för innevarande år torde kunna bedömas som tillräcklig för att tillgodose den mera nyttobetonade personbiltrafikens behov. Någon bestämd kvot för bilimporten från varje särskilt land torde ej behöva komma i fråga. Eftersom investeringsavgiften för rörelse och jordbruk i princip även avsåge investeringar i bussar och lastbilar torde det av tekniska skäl vara lämpligt att låta importen av dessa motorfordon bli fri och alltså läggas utanför ramen av det tilldelade valutabeloppet. Importen av sådana motorfordon vore i förhållande till importen av personbilar relativt ringa. Lastbilar, utrustade med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri, borde dock falla inom ramen för den tilldelade valutan.

I motionen II: 470 har motionärerna inledningsvis lämnat uppgift å antalet under åren 1950—1953 inregistrerade motorcyklar med undantag för scooters och mopeder. Därvid har uppdelning skett på tunga och lätta motorcyklar. I motionen uppges att antalet inregistrerade tunga och lätta motorcyklar år 1950 uppgått till 51 992, år 1951 till 48 975, år 1952 till 18 930 och år 1953 till 19 388. Beträffande år 1954 framhåller motionärerna att inregistreringssiffrorna ännu icke vore tillgängliga, men att branschmännen vore väl medvetna om att en kraftig minskning ägt rum. Utvecklingen pekade enligt motionärernas mening klart i den riktningen att någon investeringsavgift på motorcyklar icke erfordrades för att hålla tillbaka intresset för dessa motorfordon. Det vore också att märka att det i huvudsak vore de tunga motorcyklarna, vilka ju representerade en mindre del av det hela, som importerades, under det att de lätta fordonen i huvudsak tillverkades inom landet. Även ur valutabesparingssynpunkt spelade alltså motorcyklarna en underordnad roll. Motorcykeln vore i stor utsträckning ett nyttigt och ofta nödvändigt fortskaffningsmedel, inte minst för stora grupper av kroppsarbetare, som använde motorcykeln för färd till och från arbetsplatserna. För motorcykelhandlarna, vilkas förtjänstmarginal vore starkt beskuren, skulle det innebära ett allvarligt avbräck, om allmänhetens köplust ytterligare förminskades genom den föreslagna accisen. Importörerna hade redan före utgången av 1954 måst göra bindande köp hos de utländska fabrikanterna och leveranserna från fabrikena vore i full gång. Vad anginge de svenska motorcykelfabrikanterna hade dessa långt före propositionens avgivande planerat och igångsatt sin tillverkning för den stundande säsongen samt täckt sig med material för vad de beräknat kunna avsätta under 1955. Accisen drabbade också genom sin konstruktion motorcyklarna oproportionerligt hårt, beroende på att taxeringen skedde efter vikt. Såsom exempel kunde anföras att motorcykelmodellen B. S. A. C 11 som kostade 2 350 kr. skulle belastas med en accis av 300 kr., medan en Volkswagen som kostade 6 450 kr. drabbades av en accis på 600 kr.

Till utskottet har i anledning av förslaget om särskild investeringsavgift för motorfordon likaledes inkommit ett flertal *skrifter*. Förslaget har av-

styrkts i en gemensam framställning från Bilverkstädernas riksförbund, Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustriförening och Sveriges automobilhandlareförbund. Sistnämnda organisation har därjämte i fråga om den tekniska utformningen av bestämmelserna riktat kritik mot förslaget att avgiftsbelägga begagnade fordon ävensom yrkat på undantag från avgiftsplikt för sådana fordon, beträffande vilka ordersedel bevisligen tecknats sist den 15 januari 1955 ävensom i fall då ansökan om registrering eller interimslicens bevisligen upprättats senast nämnda dag. Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund och Motormännens riksförbund har i en gemensam skrift i likhet med de nyssnämnda organisationerna anfört starkt kritiska synpunkter på förslaget. I en inom sistnämnda organisations juridiska avdelning upprättad promemoria förordas vissa lättnader i fråga om gränsdragningen mellan skatteplikt och skattefrihet, varjämte yrkas på införandet av en allmän dispensmöjlighet för särskilda fall. I framställningar från Svenska motorecykelfabrikanternas förening och Sveriges motorecykelimportörers förbund hemställs att motorecyklar undantages från skatteplikt. Veterinärmedicinska föreningen vid veterinärhögskolan anför speciella synpunkter på förslaget; enskilda personer har därjämte tillskrivit utskottet.

Bilverkstädernas riksförbund m. fl. anför bl. a., att då den särskilda investeringsavgiften på motorfordon direkt riktade sig mot konsumenterna hade den karaktären av en konsumtionshämmande omsättningsskatt på en speciellt utvald vara till förmån för annan konsumtion. Den bleve särskilt kännbar genom att någon avdragsrätt, när det gällde den ordinarie beskattningen, i de flesta fall ej förelåge. Till skillnad mot den allmänna investeringsavgiften finge den särskilda investeringsavgiften också omedelbar pris-höjande effekt gentemot konsumenterna. Bilen vore i dag ingen lyxvara utan de just i dessa dagar avtalsförhandlande arbetar- och tjänstemannagrupperna vore de mest betydande bilköparna. Med erinran om ovissheten om statsmakternas åtgärder på förevarande område uttalas, att det för branschen vore omöjligt att bedriva en rationell planering av verksamheten. Man kunde bl. a. hänvisa till att såväl tillverknings- som importplaneringen berördes av båda de föreslagna investeringsavgifterna, varför sysselsättningssvårigheter och lagerökningar torde bli ofrånkomliga. Bilindustrin vore genom sin struktur och de starkt begränsade lagringsmöjligheterna särskilt känslig för variationer i omsättningen. En väsentlig nedgång i efterfrågan måste därför omedelbart resultera i permitteringar. Tidpunkten för införandet av denna avgift vore synnerligen olämplig, då företagets tillverknings- och importprogram för år 1955 redan fastställts och bindande avtal träffats. Organisationerna uttalar vidare, att det vore särskilt förvånande att man denna gång även avgiftsbelagt förvärv av begagnade fordon. När en begagnad bil bytte ägare innebure detta i och för sig ingen belastning av landets reala resurser. Med hänsyn till branschens karaktär kunde denna utsträckning av avgiftsplikten ej heller anses vara nödig komplettering för att förhindra ett kring-

gående av bestämmelserna för nya bilar. Avgiftsbeläggningen av begagnade fordon måste också medföra att även rationellt motiverade utbyten av bil uppskötas. De trafiksäkerhetsmässiga vådorna härav låge i öppen dag. Uppenbarligen komme det att bli mycket svårt att övervaka efterlevnaden av avgiftsbestämmelserna i fråga om begagnade fordon.

Kungl. automobilklubben m. fl. framhåller bl. a., att de nu föreslagna investeringsavgifterna komme att på ett för många synnerligen betungande sätt kullkasta uppgjorda premisser. Sålunda komme ett stort antal särskilt småföretagare och köpare av privata personbilar att få synnerligen svårt att ekonomiskt fullfölja sina åtaganden. De vore bundna vid ingångna avtal och det framlagda förslagets retroaktiva verkan framstode inte minst däri- genom som synnerligen anmärkningsvärd. För bilhandelns del kunde man också peka på att de gjorda beställningarna inte heller kunde gå tillbaka utan måste fullföljas, vilket bl. a. ledde till att investeringsavgiften knap- past komme att nämnvärt inverka på valutaförhållandena. — Att utvälja en konsumtionsvara som totalt endast svarade för cirka 5 procent av kon- sumtionen och belägga denna med en för den enskilde synnerligen känn- bar extrabeskattning, som dock endast utgjorde några 10-dels procent av totalkonsumtionen, syntes vara en åtgärd, som finge ytterligt liten bety- delse för en begränsning av denna. Detta accentuerades ytterligare av att den frigjorda köpkraften till stor del kunde komma att användas inom andra varugrupper. Därmed syntes huvudsyftet med åtgärden icke uppnås. Med framhållande av att de för investeringarna inom vägväsendet avsedda medlen under nästa budgetår icke torde komma att i sin helhet kunna utnyttjas, varigenom ytterligare medel komme att fonderas i bilskattemed- lens specialbudget, uttalas vidare att motorismen därigenom bidroge med avsevärda belopp till en önskad ekonomisk stabilisering. Organisationerna pekar ytterligare bl. a. på att det under inga förhållanden kunde godtagas att de som genom tidigare kontrakt bundit sig för billeverans under 1955 skulle drabbas av avgiften. Detta skilde sig på ett anmärkningsvärt sätt från vad som föresloges med avseende på den allmänna investeringsavgiften, som icke avsåge inventarieförvärv, därest leverans skett eller skriftligt avtal om leverans träffats före den 1 januari 1955.

Sveriges automobilhandlareförbund uttalar bl. a., att flertalet transaktio- ner inom handeln med begagnade bilar icke torde ha någon betydelse för nyförsäljningen, varför den konjunkturpolitiska effekten av att låta inves- teringsavgiften även beröra begagnade bilar vore ganska ringa. Den upp- justering av prisnivån på begagnade fordon som möjligen skulle kunna bli följderna av att investeringsavgift infördes för nya fordon, torde i stort sett elimineras av den ytterst hårda konkurrensen på området. Förbundet understryker vidare att avgiftsbeläggningen av de begagnande fordonen kom- me att för bilhandeln skapa en rad ytterst komplicerade specialproblem, vars enda lösning torde vara en specialbestämmelse om att registrerings-

skyldighet icke skulle föreligga för de begagnade fordon, som yrkesmässiga bilhandlare förvärvade i sin rörelse. Möjligen kunde man tänka sig en viss tidsgräns, inom vilken fordonet måste vara vidaresålt. Med hänsyn till verkstädernas kapacitet och inte minst säsongvariationerna inom bilhandeln torde denna tidsrymd näppeligen kunna göras kortare än sex månader. Dock kunde konstateras att fördelarna av en tidsbegränsning knappast komme att stå i rimlig proportion till den nödvändiga kontrollapparaten.

I den av *motormännens riksförbunds juridiska avdelning* upprättade promemorian har på grundval av hos avdelningen i anledning av propositionen gjorda förfrågningar angivits ett flertal exempel på mindre tillfredsställande konsekvenser av genomförandet av förslaget om investeringsavgift för motorfordon. Förslaget borde, konstateras sammanfattningsvis i promemorian, underkastas sådan ändring, att förvärvare av bil icke ålades skattskyldighet, om han genom köpekontrakt eller annan motsvarande skriftlig handling kunde styrka, att slutgiltigt avtal om överlåtelse av fordonet träffats före den 16 januari 1955. Skulle någon ändring icke kunna komma till stånd i detta avseende, syntes det vara oundgängligen nödvändigt med en allmän dispensmöjlighet, varigenom vederbörande kunde vända sig till Kungl. Maj:t i sådana fall, då en bil omregistrerats utan att någon reell äganderättsövergång förelegat eller då tillämpning av författningens bestämmelser i övrigt skulle leda till uppenbart obilliga resultat. Under alla förhållanden kunde som minimikrav uppställas att de, som erhållit försäkringsbevis utsända senast den 15 januari, skulle komma i samma skattefrihetsgrupp som de, vilka senast detta datum erhållit interimslicens eller anmält sina fordon till besiktning hos besiktningsman.

Svenska motorcykelfabrikanternas förening framför bl. a. följande. De höga registreringsciffror för motorcyklar, som noterades åren närmast efter krigets slut, hade sedan länge avlösts av starkt reducerade årsciffror. Den svenska motorcykelindustrin, som kraftigt utbyggts för att inför valutasvårigheterna täcka det under kriget ackumulerade behovet, hade under betydande svårigheter genomfört anpassningen till en mera normal marknad. Densamma vore dock fortsatt vikande, vilket medförde svårigheter beträffande sysselsättningen av den för motorcykelproduktionen anställda personalen. Senast tillgängliga registreringsciffror avseende motorcyklar vägnande under 160 kg (för år 1952 150 kg) visade en minskning i antalet registrerade motorcyklar med ca 17 % från år 1952 till 1953 och 17 % från år 1953 till 1954. En spärr på investeringsviljan beträffande motorcyklar vore icke motiverad, då en fortsatt nedgång i motorcykelköpen med 3 000—5 000 st. vore att förutse under 1955 utan varje ingripande.

Sveriges motorcykelimportörers förbund påpekar bl. a. att efterfrågan på motorcyklar hade minskat och att avsättningssvårigheter hade börjat göra sig gällande. Att i denna situation belägga köp av motorcyklar med investeringsavgift måste under sådana förhållanden framstå som opåkallat.

Veterinärmedicinska föreningen vid veterinärhögskolan har, med förmälan att vissa studerande vid högskolan i regel under ferier kunde medgivas åtaga sig veterinärtjänst, anfört att den särskilda investeringsavgiften komme att för dessa studerande medföra en så orimlig höjning av utgifterna för tjänsteresor med egen bil att en stor del med största sannolikhet föredroge att nyttja hyrbil med därmed förenade höjda kostnader för djurägarna.

Utskottets yttrande

I den föreliggande propositionen nr 36 har departementschefen uttalat, att den föreslagna avgiften för investeringar inom jordbruk och rörelse samt i motorfordon borde ses i anslutning till de riktlinjer för den ekonomiska politiken som, mot bakgrunden av den ekonomiska utvecklingen under det gångna året och utsikterna för det kommande, uppdragits i finansplanen. I korthet har i propositionen erinrats om följande.

Den allmänna expansionen inom samhällsekonomin under år 1954 hade dominerats och styrts av den starka stegringstakten för export och investeringar. Såväl export- som investeringsvolymen hade ökat med 9 procent. För den samlade privata och offentliga konsumtionen var stegringen mindre, men uppgick dock till 4 procent. I och för sig framstode investeringsökningen såsom glädjande, då den inneburit en förbättring av förutsättningarna för det fortsatta ekonomiska framåtskridandet. En alltför stark investeringsaktivitet kunde dock rubba den samhällsekonomiska jämvikten och prisstabiliteten och därigenom framkalla allvarliga skadeverkningar. Med hänsyn härtill och då gränsen för utnyttjandet av våra resurser nu nåtts hade det stått klart, att en dämpning av expansionstakten måste ske.

I finansplanen redovisas de åtgärder som vidtagits för att åstadkomma en dämpning av efterfrågans tillväxt. Beträffande den offentliga sektorn har departementschefen erinrat om återhållsamheten i fråga om de statliga utgifterna i det framlagda budgetförslaget för 1955/56. Investeringsanslagen hade rigoröst granskats med sikte på så stora nedskärningar som möjligt utan våda för statsförvaltningens behöriga gång. Restriktivitet präglade också driftbudgeten. En ytterligare broms på den statliga medelsförbrukningen hade skapats genom det införda köp- och beställningsförbudet. Även angelägenheten av återhållsamhet beträffande de kommunala utgifterna betonas i finansplanen.

Mot denna bakgrund framstode det som berättigat att också resa krav på en motsvarande återhållsamhet inom den enskilda sektorn. Behovet härav hade framträtt så mycket tydligare som expansionen på detta område varit betydande under det gångna året och tendenserna för närvarande entydigt pekade mot en ytterligare uppgång. Industriens investeringar hade under 1954 ökat med inte mindre än 15 procent och väntades öka med ytterligare 7 procent under år 1955. Expansionstendenserna i fråga om den enskilda

investeringsviljan vore så starka att särskilda åtgärder på detta område nu vore påkallade. Härvid stode främst till förfogande byggnadsregleringen, en restriktiv kreditpolitik, skärpta beskattningsregler samt speciella avgiftsbeläggningar.

Möjligheterna att genom byggnadsreglering påverka omfattningen av de enskilda investeringarna vore starkt begränsade. Bortsett från bostadsbygandet utgjordes nämligen mindre än en tredjedel av övriga enskilda investeringar av byggnads- och anläggningsverksamhet. Av dessa senare vore byggnadsföretag inom jordbruket samt reparations- och underhållsarbeten befriade från tillståndstvång. Även kreditpolitikens effektivitet begränsades till följd av bland annat företagens möjligheter till självfinansiering. Det vore därför angeläget att kreditpolitiken kompletterades med skattepolitiska åtgärder.

Departementschefen har i propositionen erinrat om det av företagsbeskattningskommittén framlagda förslaget till en omläggning av de permanenta reglerna för företagsbeskattningen i syfte att bättre anpassa denna till en konjunkturstabiliserande ekonomisk politik. I väsentliga delar skulle emellertid effekten av en dylik omläggning framträda först efter en relativt lång övergångstid. Ett genomförande av kommitténs förslag skulle därför inte hinna ge det för dagen erforderliga komplementet till den restriktiva kreditpolitiken. Detta motiverade överväganden om sådana åtgärder, som i den nu föreliggande situationen skulle ha en mera omedelbar effekt.

En dylik åtgärd vore införandet av en investeringsavgift av samma typ som uttogs under åren 1952 och 1953. Avgiften drabbade företagens investeringar på i princip samma sätt som en räntehöjning, d. v. s. genom att öka de med en investering förenade kostnaderna. Härigenom föranleddes företagen att noggrannare pröva räntabiliteten av ifrågasatta investeringar och underlåta eller uppskjuta de minst angelägna och lönsamma.

Avgiftsbeläggningen borde enligt propositionen utformas i huvudsaklig överensstämmelse med de bestämmelser som gällde för åren 1952 och 1953 och därmed träffa investeringar inom rörelse och jordbruk. Emellertid framstode det i dagens läge såsom synnerligen angeläget att vinna en begränsning i de under senare tid alltmer ökade utgifterna för bilar och andra motorfordon, även när de avsåges för personligt bruk. Den våldsamma expansionen av bilismen förde nämligen med sig stora investeringsbehov med avseende på vägar, garage, verkstäder, stadsplaneomläggningar etc. Vidare kunde framhållas, att en betydande del av bilkostnaderna framträdde i form av en ökning av importen av bilar, tillbehör och reservdelar samt drivmedel.

När beslut hade fattats om en investeringsavgift för åren 1952 och 1953 hade för samma tid införts en bilaccis, lagd i produktions- och importledet, på 10 procent. Av det nyss sagda framginge önskvärdheten av att jämsides med en investeringsavgift för år 1955 införa en delvis likartad avgiftsbeläggning av bilar och motoreyklar.

I ett antal motioner har yrkats avslag på förevarande proposition med motiveringar, vilka grundar sig på en annan uppfattning än den i propositionen framförda dels vad gäller det ekonomiska läget och behovet av inflationsbekämpande åtgärder, dels också i vad avser verkningarna av de föreslagna avgifterna.

I de likalydande motionerna I: 107 och II: 139 har motionärerna utvecklat en från propositionen starkt avvikande konjunkturuppfattning. Sålunda betraktades den till 7 procent beräknade ökningen av industriens investeringar under år 1955 såsom icke särskilt anmärkningsvärd mot bakgrunden av dels att dessa investeringar hade ökat med 15 procent under år 1954, dels också att en stark grund för nyinvesteringar lagts under fjolåret, då exporten ökat med 9 procent och importen med 13 procent, konsumtionen stigit med 4 procent samt produktionen enligt motionärerna ökat med 7 procent. Detta liksom avsättningssvårigheterna för konsumtionsindustrierna tydde på att befintliga tillgångar av varor och tjänster överstege efterfrågan. I motionerna uttalas även den uppfattningen, att den föreslagna investeringsavgiften endast i ringa mån skulle drabba de större företagen, enär dessa hade helt andra möjligheter än de små företagen att övervältra den av avgiften förorsakade kostnadsstegringen på konsumenterna.

Motionärerna i de likalydande motionerna I: 381 och II: 468 har framhål- lit det särskilda behovet för vårt land av en hög och jämn investeringsnivå. Vidare har påpekats behovet av att den ekonomiska politiken så utformas, att den främjar en noggrann planering på lång sikt av investeringsverksamheten. En sådan planering vore en nödvändighet om felinvesteringar och bristande effektivitet skulle kunna undvikas. Motionärerna finner att några belägg ej förebragts för att det främsta hotet mot den ekonomiska stabiliteten i förhandenvarande läge komme från den enskilda investeringssektorn. Den ekonomiska situationen företedde icke någon alldeles entydig bild, men så mycket kunde sägas att det vore av största vikt att öka det enskilda sparandet, sänka produktionens kostnader och öka dess avkastning. Dessa syften motverkades av den föreslagna investeringsavgiften. Om en dylik återkomme med korta mellanrum skulle detta enligt motionärernas mening medföra en allt mera accentuerad ryckighet i investeringsutvecklingen därigenom, att investeringarna koncentrerades till de avgiftsfria åren och då medförde en alltför kraftig belastning på de tillgängliga resurserna. Vid en ostörd investeringsutveckling, å andra sidan, uppvägdes tendensen till ökade investeringar inom en näringsgren av en mera restriktiv inställning inom andra.

I de likalydande motionerna I: 387 och II: 477 karakteriseras det rådande samhällsekonomiska läget som en högkonjunktur, där uppmärksamheten närmast borde riktas mot de expansiva dragen. Dessa kunde dock inte anses vara av sådan art och styrka, att en inflationsartad utveckling inte skulle kunna bemästras utan de nu föreslagna punktskatterna. Motionärerna rekommenderar användande av generell verkande åtgärder av kreditåtstramande natur, med vilka riskmomenten för en inflationistisk utveckling en-

ligt deras uppfattning skulle kunna bemästras. De föreslagna avgifterna finge övervägande skadliga verkningar genom sin kostnadsförhöjande natur och sin osmidighet. De drabbade även orättvist och slumpartat och skapade en atmosfär av ovisshet och otrygghet inom produktionslivet, vilket försvårade näringslivets långsiktiga planerings- och rationaliseringsarbete.

Vad Sveriges industriförbund och Sveriges hantverks- och småindustriorganisation i förevarande sammanhang anfört om det ekonomiska läget samt om verkningarna av den föreslagna investeringsavgiften överensstämmer i stort med de synpunkter som framlagts i de ovan refererade motionerna I: 381 och II: 468 samt I: 387 och II: 477.

I motionen II: 467 har motionären anfört, att investeringsaktiviteten inom handel och industri vore en nödvändig förutsättning för den fulla sysselsättningen och vårt lands konkurrensförmåga på världsmarknaden. Det föreläge även en växelverkan mellan rationalisering och stigande reallön, något som skulle brytas om investeringarna tvingades ned. En investeringsavgift kunde även förväntas vidga den inflationsfara som det kunde innebära för ett land med omfattande utrikeshandel att tillämpa frihandelns principer i en krets av stater, där de övriga genom tullar e. d. skapade olika svårigheter för handeln. Något behov av vare sig en allmän eller särskild investeringsavgift föreläge enligt motionärens uppfattning inte. Däremot funnes rent allmänt en inflationsfara, som dock bäst kunde bekämpas genom att köpkraften generellt åtstramades. Motionären förordar att vid behov ett tvångssparande genom höjt skatteuttag genomföres och att de medel som härigenom inflyter får bilda en statens konjunkturfond, fristående mot den ordinarie budgeten. I nuvarande läge syntes det dock motionären tillräckligt att vid bibehållet skatteuttag och sparsamhet i statsutgifterna statens ökade inkomster fördes till den föreslagna konjunkturfonden i stället för att användas till skattelättnader.

Utskottet finner sig i sin bedömning av det samhällsekonomiska läget kunna ansluta sig till den i förevarande proposition redovisade uppfattningen. Utvecklingen under det gångna året och utsikterna för det framförliggande innefattar enligt utskottets mening icke obetydliga risker för att inflationistiska spänningar kan komma att göra sig gällande med ökad styrka, om ej åtgärder i konjunkturdämpande syfte redan nu vidtages. Beträffande de offentliga utgifterna har sträng sparsamhet iakttagits i det nu framlagda budgetförslaget. Utskottet delar den i propositionen uttalade meningen, att en dämpning också måste ernås av den alltför högt uppdrivna investeringsverksamheten inom den enskilda sektorn av näringslivet samt av bilismens våldsamma expansion.

Av det sagda framgår, att de i motionerna I: 107 och II: 139, I: 381 och II: 468, I: 387 och II: 477 samt II: 467 anförda synpunkterna på det allmänna konjunkturläget icke delas av utskottet. Vad sedan gäller de medel med vilka en erforderlig begränsning av de expansiva tendenserna inom den enskilda investeringssektorn kan uppnås, finner utskottet att de i motioner-

na framförda argumenten till förmån för en restriktivare kreditpolitik som ensam bromsande faktor saknar bärkraft. Såsom i propositionen framhållits är en restriktiv kreditpolitik icke tillräcklig, enär den i stort sett saknar möjlighet att bemästra den kraftigt expanderande investeringsviljan inom företag vilka till stor del är oberoende av kredit för investeringarnas finansiering. Även byggnadsregleringen, som denna numera är utformad, har effekt endast inom ett mindre område av investeringsverksamheten. Under sådana förhållanden finner utskottet det nödvändigt, att såsom komplement till redan vidtagna åtstramningar på kreditpolitikens och byggnadstillståndsgivningens områden även andra åtgärder tillgripes i syfte att åvägabringa en ur samhällets synpunkt önskvärd begränsning av investeringarna.

Vad först angår den allmänna investeringsavgiften kan utskottet icke dela de i motionerna uttalade farhågorna beträffande verkningarna av propositionens förslag. Främst har motionärerna pekat på den kostnadsförhöjande effekt som en investeringsavgift skulle komma att utöva. Utskottet vill erinra därom, att syftet med en investeringsavgift allenast är att förmå företagen till en noggrannare prövning av de olika investeringsprojekten och att till en senare tidpunkt uppskjuta mindre nödvändiga eller mindre räntabla investeringar. Beträffande investeringar, vilka det till följd av investeringsavgiften vore mest lönsamt att uppskjuta något år men som nödvändigtvis måste göras under år 1955, kan i och för sig sägas, att en investeringsavgift vore en onödig belastning. Det är emellertid omöjligt att särskilja dessa investeringar från de övriga, och nackdelarna härav torde få vägas mot konsekvenserna på pris- och kostnadsnivån av en genom ohämmad investeringsverksamhet förorsakad inflationistisk utveckling. Dessutom bör ej, såsom vissa motionärer synes ha gjort, förbises att en räntehöjning ävenledes skulle uppnå sin effekt genom att verka fördyrande på investeringarna.

Gentemot den i motionerna I: 107 och II: 139 uttalade uppfattningen, att endast de mindre företagen skulle drabbas av investeringsavgiften enär de större företagen hade möjligheter att övervältra den genom avgiften uppkomna kostnadsstegringen på konsumenterna, vill utskottet erinra om att det avgiftsfria grundbeloppet — särskilt om detta som utskottet i det följande avser att förorda bestämmas till 20 000 kronor — torde innebära att en stor del av investeringarna inom den mindre företagsamheten kommer att vara befriad från avgift. Härtill kommer den av priskontrollnämnden nyligen införda anmälningsplikten för prishöjningar, varigenom garantier erhålles för att varje prishöjning, oavsett från vilket håll den kommer, underkastas priskontrollens prövning.

Ej heller i övriga avseenden kan utskottet tillmäta de av motionärerna anförda farhågorna om verkningarna av en investeringsavgift avgörande vikt. Det synes utskottet uppenbart, att skadeverkningarna av en alltför högt uppdriven investeringsaktivitet inom den enskilda sektorn vida måste överstiga de nackdelar i form av ändrade rationaliseringsprogram etc. som ett uppskjutande av mindre angelägna och räntabla investeringar under en kortare period kan innebära. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om

att investeringsavgiften endast föreslagits gälla för år 1955. Med anledning av den av motionärerna hävdade uppfattningen, att näringslivets investeringar alltid kräver långsiktig planering, vill utskottet erinra om den mycket accentuerade omsvängning i företagens investeringsvilja som inträffade under år 1954 och ledde till betydande investeringsökningar, vilka, enligt vad som framgick av gjorda enkäter, endast några månader tidigare helt hade saknats i företagens planer.

Vad speciellt angår förslaget till särskild investeringsavgift för motorfordon har i ett antal motioner yrkats avslag härför, varvid såsom motiveringar anförts bland annat följande.

Flertalet importerade bilar utgjorde, enligt de likalydande motionerna I: 107 och II: 139, betalning för svenska exportvaror. Att minska avsättningen på dessa bilar genom att fördyra dem vore liktydigt med att skapa svårigheter för den svenska exporten. Ett undantag utgjorde enligt motionärernas mening importen av amerikanska bilar, vars storlek inte påverkade den svenska exporten till USA. En stark begränsning av den amerikanska bilexporten till Sverige vore därför naturlig och ofrånkomlig, därest regeringen menade allvar med sin uttalade oro för valutatilgångarna.

I de likalydande motionerna I: 380 och II: 469 har framhållits den allt större betydelse som motorismen erhållit då det gällt att förkorta restiderna mellan bostad och arbetsplats, att differentiera landsbygdens näringsliv och att uppnå ett bättre utnyttjande av fritiden. Bilismens expansion under senare år borde därför betraktas såsom grundad på en bestående förändring i själva sättet att leva. Den föreslagna särskilda investeringsavgiften på motorfordon skulle verka hämmande på denna naturliga och önskvärda utveckling. Dess införande kunde väntas förrycka många människors sparplaner och därmed skapa irritation och ovilja mot sparande över huvud taget. För dem som använde bilen i sin yrkesutövning måste avgiften betraktas som en omkostnad i verksamheten, som måste täckas genom ökade löner, taxor och priser. För bilmarknaden skulle den verka förvillande. Ryckigheten i behandlandet av bilismen medförde, att inköpen koncentrerades till de mindre skattebelastade åren med ty åtföljande åderlätning av valutareserven och utbyggnad av produktions- och distributionsapparaten. Under de speciellt skattetyngda åren däremot komme bilköpen att sjunka, vilket ledde till dåligt kapacitetsutnyttjande inom branschen. Härigenom bleve priserna genomsnittligt högre än vid en ostörd utveckling.

Utskottet har under sina överväganden funnit, att ett uppenbart samband föreligger mellan den allmänna investeringsavgiften och avgiften vid inköp av motorfordon för privat bruk. Detta samband är främst av konjunkturpolitisk art. En viss återhållsamhet i syfte att upprätthålla samhällsekonomisk balans är icke blott påkallad när det gäller näringslivets direkta investeringar utan även när fråga är om investeringar i personbilar och andra motorfordon med därav föranledda omfattande följdinvesteringar. I båda fallen innebär en fortsatt expansion av investeringarna i den under fjolåret bedrivna takten en alltför kraftig anspänning av resurserna. Såsom ett komplement

till de i propositionen lämnade uppgifterna kan anföras, att enligt vad utskottet inhämtat antalet nyregistreringar av personbilar under år 1954 beräknas ha uppgått till närmare 130 000, vilket motsvarar en ökning med inemot 70 procent i förhållande till motsvarande siffra för år 1953. Beståndet av personbilar anses under år 1954 ha ökat med över 100 000 eller med omkring 25 procent. Storleken av följdinvesteringar i vägar och gator, garage, verkstäder etc. har uppskattningsvis beräknats till mer än en miljard kronor för år 1954.

Även med hänsyn till påfrestningen på valutareserven ger den pågående snabba expansionen av bilimporten anledning till allvarliga betänkligheter. Det kan nämnas, att importen av samtliga bilar och motorcyklar, bildelar och tillbehör m. m. under år 1954 hade ett värde av 734 miljoner kronor. Motsvarande siffra för år 1953 var 468 miljoner kronor. Utskottet finner hänsynen till betalningsbalansens utveckling och valutareserven utgöra ännu ett starkt skäl för att införa en avgift på förvärv av motorfordon.

Av anförda skäl finner icke utskottet de i motionerna I: 107 och II: 139 samt I: 380 och II: 469 framförda erinringarna mot den föreslagna särskilda investeringsavgiften på motorfordon bärande. Detta gäller även de synpunkter, som i övrigt motionsvis eller annorledes framförts till utskottet.

I motionen I: 351 har å ena sidan understrukits behovet av en begränsning av investeringarna i motorfordon med hänsyn till valutareserven och till de investeringar, som den snabba expansionen av bilismen indirekt för med sig. Men samtidigt har uttalats tvivel huruvida avgiften skulle få den avsedda effekten. Därvid har pekats på redan tillkännagivna, avgiften kompenenserande prissänkningar, varjämte framhållits att vid rådande starka efterfrågan en fördyring av bilarna med några hundra kronor inte skulle få större betydelse. I motionen förordas därför, att förslaget om avgift på fordonsköp avvisas och att i stället importen begränsas genom minskad valutatilldelning i samband med införandet av en kvoteringsram om förslagsvis 400 miljoner kronor.

Utskottet delar inte uppfattningen, att en investeringsavgift vid fordonsköp skulle vara utan större betydelse. Visserligen är det tänkbart att prissänkningar på nya bilar i viss mån minskar avgiftens effekt. Det är dock knappast troligt att så mera allmänt blir fallet. I de fall en mot avgiftsbeläggningen svarande prissänkning skett, beträffande vilken det i och för sig saknas anledning antaga annat än att den blir bestående, torde det finnas stor anledning för en bilspekulant att uppskjuta sitt köp och därmed erhålla en mot avgiften svarande prisreduktion.

Vad angår motionärens yrkande, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en begränsning av motorfordonsimporten under år 1955 på så sätt, att valuta till ett belopp av förslagsvis högst 400 miljoner kronor ställes till förfogande för detta ändamål, vill utskottet uttala sitt bestämda avstyrkande. Ett genomförande av en importbegränsning i enlighet med motionärens förslag skulle innebära en återgång till tidigare gällande kvoterings-system. Detta system var en oundgängligen nödvändig förutsättning för ba-

lans i utrikeshandeln under tidigare skeden av efterkrigstiden med dess onormala förhållanden i fråga om handeln och betalningarna, men avskaffades så snart förhållandena det medgav. Ett återinförande av kvoteringsförfarandet skulle tvivelsutan medföra högre importpriser till följd av mindre intensiv konkurrens mellan utländska exportörer. Härigenom skulle folkhushållet drabbas av vissa förluster. Men man finge även räkna med höjda handelsmarginaler hos importörerna, minskad konkurrens och därmed sjunkande effektivitet inom bildistributionen samt höjda priser på begagnade bilar, svartabörshandel i importlicenser och köpekontrakt m. fl. osunda företeelser.

Även med hänsyn till ingångna handelsförpliktelser och till Sveriges ställning inom det europeiska ekonomiska samarbetet skulle ett återinförande av kvoteringsförfarandet för bilimporten vara en synnerligen betänklilig åtgärd. I detta fall, men icke vid en tillfällig särskild investeringsavgift, torde skadliga återverkningar på den svenska exporten inte kunna undvikas.

Utskottet avstyrker även det i de likalydande motionerna I: 107 och II: 139 framförda yrkandet, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att åtgärder vidtages för att begränsa importen av de motorfordon som inte införes på utbytesbasis. Motionärerna avser med sitt yrkande bilar som importerats från USA, vilken import enligt motionärernas mening inte påverkar behandlingen av den svenska exporten till detta land. Utskottet kan ej ansluta sig till denna uppfattning. Utskottet vill också erinra om att bilimporten i betalning i dollar sedan länge är underkastad direkt reglering.

Sedan utskottet sålunda uttalat sin anslutning till förslaget om den ifrågasatta investeringsbegränsande lagstiftningen, får utskottet övergå att närmare behandla bestämmelserna i de i propositionen förordade båda förordningarna.

Vad angår förslaget till investeringsavgift för år 1955 delar utskottet den i propositionen framförda meningen att övervägande skäl talar för att utformningen av de nya bestämmelserna i huvudsak anknytes till 1951 års förordning och att avvikelser i princip bör ske endast då så är betingat av erfarenheterna från tillämpningen av sistnämnda förordning. Det nu rådande ekonomiska läget är så till vida likartat det som rådde vid tillkomsten av 1951 års förordning att det är samma slag av investeringar som bör begränsas genom en avgiftsbeläggning. Effekten av den föreslagna lagstiftningen blir — liksom fallet var med effekten av 1951 års lagstiftning — att mindre räntabla investeringar inte kommer till utförande och att sådana investeringar, som även med beaktande av investeringsavgiften väl är räntabla men som inte är så angelägna att de omedelbart måste verkställas, uppskjutes i avvaktan på att avgiften upphör att utgå.

För att investeringsavgiften skall få denna effekt förutsättes, liksom då fråga var om 1951 års förordning, att bestämmelserna är klart tidsbegränsade och att man söker tillse — så långt detta genom priskontrollnämndens och andra myndigheters verksamhet är möjligt — att den kostnad, som in-

vesteringsavgiften utgör, icke slår igenom i konsumentpriser och i taxor etc.

Kravet på att bestämmelserna skall vara tidsbegränsade är tillgodosett genom att förordningen endast är avsedd att gälla för ett år. I de likalydande motionerna I: 386 och II: 474 har motionärerna framhållit att några bestämda uttalanden icke gjorts om att avgiften endast skall utgå ett år. Utskottet får i anledning härav erinra om att bestämmelser av nu ifrågasatt slag bör — om de skall ha avsedd effekt — vara klart tidsbegränsade, och den omedelbara effekten blir starkare ju kortare tid bestämmelserna avses skola gälla. Propositionens förslag innebär att avgift endast skall uttagas under ett år. Förordningen kan sålunda icke utan förnyat riksdagsbeslut givas förlängd giltighetstid.

Utskottet torde härefter få övergå till att behandla sådana med den föreslagna lagstiftningen om investeringsavgift sammanhängande spörsmål, som berörts i vissa av de i anledning av propositionen väckta motionerna eller som utskottet av annan anledning särskilt uppmärksammat.

I de likalydande motionerna I: 382 och II: 475 har yrkats att från investeringsavgift skall undantagas investeringar inom jordbruket. Motionärerna framhåller att mekaniseringen inom jordbruket lett till minskning i den manuella arbetsinsatsen, varigenom arbetskraft kunnat friställas för andra näringsgrenar. Rationaliseringen har gjort det möjligt för jordbruket att utan alltför omfattande prisstöd följa med i den allmänna inkomstutvecklingen. Investeringsavgiften medför enligt motionärerna kostnadsökningar, som kommer att slå igenom i högre livsmedelspriser, och avgiften drabbar vissa grenar, såsom sockerbetsodlingen, onormalt hårt.

Utskottet är väl medvetet om angelägenheten av rationaliseringsåtgärder. Detta gäller icke endast jordbrukare utan i lika hög grad rörelseidkare. Men även rationaliseringssträvandena måste i viss mån hållas tillbaka då investeringarna, såsom nu är fallet, tenderar att inte rymmas inom ramen för de reala resurserna. Det må ånyo framhållas att investeringsavgiften bör ha den verkan att de mindre räntabla investeringarna uppskjutes i avvaktan på att avgiften upphör. Utskottet avstyrker således det i motionerna framställda yrkandet. Däremot anser sig utskottet — med hänsyn bl. a. till vad i förevarande motioner anförts — böra tillstyrka att det avgiftsfria beloppet höjes. Utskottet återkommer härtill i det följande. Vad gäller motionärernas påpekande att den kostnad investeringsavgiften innebär måste leda till högre livsmedelspriser får utskottet hänvisa till vad utskottet tidigare framhållit angående angelägenheten av att investeringsavgiften såvitt möjligt inte tillåtes slå igenom i priserna.

I motionen II: 473 har yrkats att även av kommun gjorda investeringar skall vara underkastade investeringsavgift, såvitt fråga ej är om bostadsbyggande. Utskottet kan icke tillstyrka en bestämmelse, enligt vilken kommunerna ålägges skyldighet betala skatt till staten för sina investeringar. Utskottet får erinra om att kommunerna enligt gällande bestämmelser äger inrätta och driva allenast sådana kommunala affärsföretag som avser att tillhandahålla för kommunernas medlemmar i gemen oundgängliga eller önsk-

värda nyttigheter eller tjänster. Det får förutsättas att sträng återhållsamhet på detta område iakttages. Enligt utskottets mening torde därjämte — i motsats till vad motionärerna framhåller — stora tekniska svårigheter föreligga att utforma en lagstiftning enligt vilken kommunerna åläggas betala investeringsavgift. Kommunernas investeringar kan svårligen hänföras till vissa förvärvskällor såsom rörelse och jordbruk etc. Utskottet avstyrker sålunda det i den nu ifrågakommande motionen framställda yrkandet.

En jämkning av rent formell natur synes böra vidtas i 1 § förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1955. Sålunda bör detaljhandelsbolaget för rusdrycker samt vin- och spritcentralen — liksom i förslaget skett beträffande systembolagen — betecknas i överensstämmelse med terminologien i rusdryckslagstiftningen och under hänvisning till denna.

I de likalydande motionerna I: 385 och II: 478 har motionärerna bl. a. yrkat att reparationskostnad i en för rörelse förhyrd lokal icke skall räknas som avgiftspliktig investering. Enligt förslaget utgår avgift vid sådan investering i den mån kostnaden överstiger två procent av den förhyrda lokals andel i hela fastighetens taxeringsvärde. Motionärerna framhåller, att erfarenheten från tillämpningen av 1951 års lagstiftning har visat att det är svårt att beräkna sådan andel. Därjämte framhålles att avgift icke utgår, om fastighetsägaren utför och bekostar reparationen. Utskottet får för sin del framhålla, att avgift för dylik investering i allt fall måste utgå då intressegemenskap i nu avsedd mening får antagas föreligga mellan rörelseidkaren och fastighetsägaren. Då det därjämte är fråga om en investering, som i princip bör träffas av avgiften, bör enligt utskottets mening den omständigheten att vissa praktiska svårigheter understundom kan uppkomma vid beräkningen av det avgiftspliktiga beloppet icke föranleda att investeringen såsom sådan undantages från avgift. Utskottet avstyrker det av motionärerna sålunda framställda yrkandet.

Såsom i propositionen framhållits var 1951 års förordning så utformad att investeringsavgift kunde ifrågakomma jämväl vid vissa investeringar utomlands. Det kan synas tveksamt om en sådan effekt varit åsyftad. Visserligen var uppenbart att investeringsavgift skulle utgå vid förvärv från utlandet av maskiner och andra inventarier. Däremot synes lika starka skäl icke kunna åberopas för att avgiftsbelägga investeringar hänförliga till en utomlands belägen filial. Det är mot denna bakgrund som i propositionen föreslagits ett visst tillägg till 4 §. För att undanröja tvekan om det föreslagna tilläggets innebörd synes detsamma böra erhålla en klarare avfattning. Utskottet vill emellertid förorda en ytterligare utbyggnad av undantagsbestämelsen. Med investering i filial utomlands synes i förevarande sammanhang böra jämföras investeringar tillkomna i och för fullgörandet av entreprenadarbeten i utlandet. Detta synes för övrigt motiverat med hänsyn till att svårigheter understundom kan uppkomma vid bedömandet huruvida en utomlands bedriven verksamhet är att anse som en filial till rörelsen i Sverige eller utgör ett rent tillfälligt uppdrag.

I ett flertal motioner har yrkanden framställts om att Kungl. Maj:t eller

myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer skall bemyndigas medgiva dispens i vissa fall från tillämpningen av bestämmelserna. Sålunda yrkas i de likalydande motionerna I: 128 och II: 163 att Kungl. Maj:t skall äga att efter prövning medgiva befrielse från erläggande av investeringsavgift för sådana näringar, för vilka räntabilitet icke föreligger. I de likalydande motionerna I: 124 och II: 171 yrkas att näringsgrenar, som redan nu har svårt att hävda sig mot övermäktig utländsk konkurrens och som med anledning därav för närvarande är föremål för stödåtgärder från statsmakternas sida, skall efter ansökan hos Kungl. Maj:t kunna erhålla dispens från erläggande av investeringsavgift. I de likalydande motionerna I: 385 och II: 478 yrkas, att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att genom myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer, om synnerliga skäl föranleder därtill, medgiva befrielse från skyldighet att erlægga investeringsavgift. I de likalydande motionerna I: 388 och II: 481 slutligen har yrkats att Kungl. Maj:t skall bemyndigas meddela dispens för ur näringspolitisk synpunkt synnerligen angelägna investeringar. Med anledning av dessa yrkanden får utskottet som sin mening uttala, att dispens från generellt utformade bestämmelser innebär i viss mån ett överflyttande av beskattningsrätten på den dispensprövande myndigheten. Med hänsyn härtill bör en dispensregel tillgripas endast i mycket tvingande fall. Det ligger i sakens natur och det framgår även av de i motionerna framställda yrkandena att direktiven för dispensprövningen blott kan allmänt utformas. Därigenom förlorar lagstiftningen i exakthet. Den enskilde vet icke längre vad han har att rätta sig efter. Erfarenheten från tidigare dispensanordningar visar, att den enskilde ofta har en påtaglig benägenhet att bedöma just sitt fall som ett sådant då dispens bör meddelas. Antalet dispensansökningar måste därför förutsättas bli mycket stort. Då dispensmedgivandet innebär en definitiv befrielse från en avgift måste dispensmyndigheten — om icke tillämpningen av lagstiftningen skall bli slumpmässig och orättvis — mycket ingående pröva dispensansökningarna. Det måste därför med nödvändighet i regel komma att förflyta en avsevärd tid från det ansökningen ingives till dess myndighetens beslut föreligger. Då den föreslagna lagstiftningen är avsedd att omedelbart träda i kraft och gälla för allenast ett år kan utskottet icke förorda att ett dispensförfarande införes. Utskottet avstyrker sålunda de i nyssnämnda motioner framställda yrkandena om införandet av en dispensmöjlighet.

I de likalydande motionerna I: 384 och II: 471 har rests ett yrkande att investeringar vilka syftar till ett bättre tillvaratagande av klenvirket undantages från avgift. Utskottet vill för sin del framhålla, att även om det är i och för sig önskvärt att ifrågavarande investeringar kommer till stånd, det likväl säkerligen kan anföras liknande skäl för att undantaga en rad andra investeringar. Utskottet kan därför icke tillstyrka de i ifrågavarande motioner framställda yrkandena.

I de likalydande motionerna I: 122 och II: 164 och de ävenledes likalydande motionerna I: 131 och II: 165 har yrkats, att någon avgiftsbeläggning

icke skall föranledas av investeringar i fartyg under 500 bruttoregister-ton. Såsom skäl härför åberopas de svårigheter, som fiskerinäringen och den mindre sjöfarten har att kämpa mot, och det behov av förnyelse, förbättring och utbyggnad av tonnage som föreligger. Därvid framhålles den låga lönsamheten inom havsfisket och den hårda konkurrens, som den mindre sjöfarten är utsatt för från tyska och holländska rederiers sida. Motionärerna erinrar om att statsmakterna under de närmast föregående åren vid olika tillfällen behjärtat svårigheterna för dessa näringsgrenar. Detta har främst skett därigenom, att staten tillskjutit medel till en lånefond, ur vilken beställare av nytt tonnage kunnat erhålla lån på förhållandevis fördelaktiga villkor. — Även i de likalydande motionerna I: 126 och II: 166 har yrkats att fiskebåtar och med dem jämställda fraktfartyg jämte dessa båtars utrustning undantas från investeringsavgift.

Utskottet delar visserligen tillfullo motionärernas uppfattning att det är ett samhälleligt intresse att icke ekonomiskt försvåra verksamheten inom fiskerinäringen och den mindre sjöfarten. Liksom då fråga var om 1951 års lagstiftning om investeringsavgift måste utskottet likväl ställa sig avvisande till de framställda yrkandena. Ett tillgodoseende av nyssnämnda önskemål måste vägas mot lagstiftningens syfte att genom generellt verkande regler framtvinga en prövning från ekonomisk synpunkt, huruvida den ifrågasatta investeringen även med beaktande av investeringsavgiften bör omedelbart komma till stånd eller densamma för en kortare tid bör uppskjutas. När utskottet för egen del avstyrker motionärernas förslag innebär detta därför inte något underkännande av det samhälleliga intresset av de ifrågavarande investeringarna och de svårigheter som kan föreligga inom nämnda verksamhetsgrenar. Avstyrkandet föranledes av hänsyn till önskvärdheten att inte genombryta den linje, som går igenom hela den föreslagna lagstiftningen, nämligen att uppställa generellt verkande bestämmelser av investeringsbegränsande karaktär. Även då fråga är om ett verksamhetsområde, där det i princip är ett allmänt intresse att underlätta investeringar av olika slag, kan inte helt bortses från att det är de mest räntabla investeringarna som i första hand bör ges företräde. Därtill kommer att när fråga är om fartyg en ettårig investeringsavgift får relativt liten betydelse när det gäller nybyggnader. För de fartyg som levereras under första halvåret 1955 torde ofta kontrakt ha tecknats före 1955 års ingång. Kontrakt som tecknas under senare delen av 1955 torde avse fartygsleveranser under 1956. Avgiften torde sålunda vad nybeställningar beträffar endast få till följd att de beställningar som skulle gjorts i början av 1955 för leverans samma år något uppskjutes. Till den del investeringar gjorts av medel från statens lånefond för den mindre skeppsfarten och från fiskerilånefonden föranleder desamma inte uttagande av avgift. Utskottet vill även framhålla att lika goda skäl som de motionärerna anfört skulle kunna åberopas för en rad andra undantagsbestämmelser beträffande från det allmännas och den enskildes synpunkt önskvärda och nödvändiga investeringar. Skapas sådana undantagsbestämmelser kan hela lagstiftningens effekt äventyras och tillämpningen av bestämmelserna skulle i hög grad kompliceras.

På sålunda anförda skäl avstyrker utskottet jämväl det i de likalydande motionerna I: 386 och II: 474 framställda yrkandet att samtliga investeringar i rederirörelse skall undantagas från avgiftsplikt.

I de likalydande motionerna I: 125 och II: 161 yrkas att investeringar i bussar och lastbilar, som verkställes av företag i de tre nordligaste länen, undantages från avgift. I de likalydande motionerna I: 383 och II: 476 yrkas, att enskilda bussbolag och utövare av yrkesmässig trafik av lastbilar undantages från avgift i vad avser investeringar i bussar och lastbilar. I sistnämnda motioner framhålls att ifrågavarande företag annars skulle ur konkurrenssynpunkt komma i ett betydligt sämre läge än liknande kommunal- och statsägda företag. Vidare yrkas i motionen II: 162 att såsom avgiftspliktig investering inte skall anses förvärv av fordon som registreras för yrkesmässig trafik eller för regelbundna transporter av mjölk, mejeriprodukter, ägg eller slaktdjur. Motionärerna framhåller att förnyelsen av ifrågavarande vagnmateriel uteslutande är betingat av kravet på standard på vagnarna och av kravet på trafiksäkerhet. En investeringsavgift verkar därjämte kostnadsfördyrande och medför en justering uppåt av taxorna.

Utskottet får i anledning av nu ifrågavarande motioner ånyo erinra om att förordningen om investeringsavgift måste ges en generell utformning och att det icke är möjligt att taga hänsyn till behovet av investeringar i de enskilda fallen. Utskottet har tidigare hävdats att det inte kan ifrågakomma att utbygga avgiftsskyldigheten till att omfatta av kommun gjorda investeringar. Inte heller kan ifrågasättas att av staten gjorda investeringar skulle avgiftsbeläggas. Det må dock framhållas att flertalet av de statliga bolagen omfattas av förordningen. Det torde, såsom utskottet även tidigare framhållit, kunna förutsättas att stat och kommun kommer att iakttaga sådan återhållsamhet i avseende å investeringsverksamheten, att de enskilda företagen inte från konkurrenssynpunkt blir lidande av investeringsavgiften. Vad slutligen angår investeringsavgiftens verkan i fråga om taxehöjningar vill utskottet endast erinra om vad utskottet tidigare framhållit i denna sak. Utskottet avstyrker således de i berörda motioner framställda yrkandena.

Av det sagda framgår att utskottet icke heller kan tillstyrka det i motionen II: 479 framförda yrkandet att investeringar i enskild järnvägstrafik och privatägda bussföretag undantages från avgift. I sistnämnda motion har därjämte framställts yrkande om att inköp av begagnade fartyg fritages från avgift. Icke heller detta yrkande kan utskottet tillstyrka.

I ett flertal motioner har yrkanden framställts om att investeringar som utföres på grund av ålägganden av myndighet skall undantagas från avgift. Sålunda yrkas i de likalydande motionerna I: 126 och II: 166 att företag som på grund av hälsovårdsmyndighets åläggande tvingas verkställa investering befrias från investeringsavgift. I de likalydande motionerna I: 385 och II: 478 yrkas att investeringar, som uppenbarligen föranleds av offentlig myndighets åtgärd, undantages från avgiftsplikten. Undantaget bör enligt motionärerna även inbegripa kostnad för återanskaffning av tillgång som utdömts av offentlig myndighet. Slutligen yrkas i de likalydande mo-

tionerna I: 386 och II: 474 att investeringar i förbättringsarbeten i samband med reparationer och klassningar av fartyg eller i förstärkningsarbeten, verkställda efter direktiv av offentlig myndighet eller på grund av gällande författningsbestämmelser, undantages från avgift.

Utskottet vill framhålla, att utmärkande för ifrågakommande investeringar i regel är, att vederbörande är skyldig göra dessa, därest han vill bedriva sin näring. Andra investeringar kan vara lika ofrånkomliga och måste utföras trots att något åläggande av myndighet inte ifrågakommer. Det ligger i sakens natur att generellt verkande regler innebär att även investeringar, som av olika skäl måste göras, kommer att omfattas av bestämmelserna. En undantagsbestämmelse av det slag motionärerna yrkar skulle i vissa fall innebära, att den, som i vanlig ordning verkställer ofrånkomliga investeringar, avgiftsbelägges medan den, som härutinnan visat försumlighet och därigenom nödgat myndighet att ingripa, premieras genom att slippa avgift. Utskottet vill emellertid rikta de berörda myndigheternas uppmärksamhet på önskvärdheten av att under den tid, som bestämmelserna om investeringsavgift kommer att gälla, ålägganden att vidtaga avgiftsbelagda investeringar inte meddelas i större omfattning än som jämlikt gällande bestämmelser finnes oundgängligen nödvändigt.

I motionen II: 483 har yrkats, att samtliga investeringar i anläggningar för produktion eller distribution av elektrisk kraft undantages från skyldighet att utgöra investeringsavgift. Med anledning härav får utskottet erinra om att i förslaget intagits en undantagsbestämmelse för investering i fastigheter och inventarier, som utnyttjas eller är avsedda att utnyttjas för produktion eller distribution av elektrisk kraft. Enligt utskottets mening har denna bestämmelse den innebörden att företag, som endast producerar eller distribuerar elektrisk kraft till avsalu, är fritagna från investeringsavgift för alla investeringar i fastigheter och inventarier, som utnyttjas eller är avsedda att utnyttjas för produktionen eller distributionen av kraften. Beträffande företag, som jämte det de utövar annan verksamhet även producerar eller distribuerar elektrisk kraft för avsalu, bör undantagsbestämmelsen tillämpas i fråga om fastigheter och inventarier för produktion av kraft. I fråga om anläggningar för distribution av kraft för avsalu bör undantagsbestämmelsen i sådant fall likaledes tillämpas generellt, medan i fråga om anläggningar för distributionen av kraft för eget behov undantagsbestämmelsen bör tillämpas endast i fråga om anläggningar för kraftens ledning fram till den plats som skulle varit naturlig mottagningsplats för kraften, därest kraften i stället köpts från annan leverantör. Vad nu sagts överensstämmer med de anvisningar till ledning för taxeringsmyndigheterna som gjorts av riksskattenämnden i denna fråga. Med det nu sagda anser sig utskottet ha besvarat motionen II: 483.

Med anledning av yrkande i de likalydande motionerna I: 385 och II: 478 får utskottet uttala, att undantagsbestämmelsen i 5 § andra stycket beträffande tillgång som gått förlorad genom brand etc. givetvis även är tillämplig då fråga är om reparation av genom brand skadad byggnad. Samtidigt

vill utskottet framhålla att då i nämnda undantagsbestämmelse talas om »genom brand, haveri eller liknande av den avgiftsskyldiges åtgöranden oberoende anledning» med sådan anledning avses t. ex. det fall då en maskin förstörts genom explosion. Däremot kan ersättningsanskaffning, som orsakats av att en maskin på grund av förslitning av viss eller vissa detaljer blivit förstörd eller eljest obrukbar, inte föranleda tillämpning av ifrågavarande bestämmelse.

I förslaget om investeringsavgift har icke intagits någon undantagsbestämmelse för det fall att tillgång förvärfvas enligt bestämmelserna i förordningen den 21 maj 1954 om skatt på fonderade vinstmedel. Enligt bestämmelserna i 7 § sistnämnda förordning äger aktie- eller andelsägare i sådant bolag eller sådan förening som taxeras till fondskatt rätt att förvärva företagens egendom till dettas anskaffningskostnad utan några skattepåföljder. Utskottet finner skäligt att dylikt förvärv inte skall föranleda uttagande av investeringsavgift. Med anledning härav föreslår utskottet en tilläggsbestämmelse till 5 §.

I de likalydande motionerna I: 386 och II: 474 har yrkats att vid ersättning av utrangerat fartyg investeringsavgift endast skall beräknas å skillnaden mellan anskaffningskostnaden för nytt tonnage och utrangerat sådant och detta även om utrangering skett tidigare år än ersättningsanskaffningen. I motionen II: 479 har vidare yrkats att vid ersättningsanskaffning av maskiner eller andra inventarier avdrag inom samtliga förvärvskällor må göras för den utrangerade tillgångens ursprungliga anskaffningsvärde eller, om detta icke kan visas, för det belopp, som erhålles vid försäljningen av tillgången. Utskottet vill i anledning av dessa yrkanden erinra om att investeringsavgiften i princip är avsedd att medföra en allmän kostnadsfördyring i fråga om vissa investeringar. Denna kostnadsfördyring skall icke påverkas av om det är penningar eller andra tillgångar som lämnas i ersättning vid förvärvet. Den påverkas icke heller av om den förvärvade tillgången utgör nyanskaffning eller ersättningsanskaffning. Att ett avsteg från principen gjorts då fråga är om direkt byte av likartad tillgång — vilket avsteg endast var motiverat av en önskan att undvika att investeringsavgiften även drabbade den rabatt som låg däri att bytestillgången uppvärderades — kan i och för sig icke motivera ytterligare avsteg. Utskottet avstyrker därför de i berörda motioner framställda yrkandena.

I ett flertal motioner har yrkande framställts om höjning av det avgiftsfria bottenbeloppet. Sålunda yrkas i de likalydande motionerna I: 126 och II: 166 och i de likalydande motionerna I: 388 och II: 481 ävensom i motionen I: 351 att beloppet höjes till 25 000 kronor. I motionen II: 480 har yrkats att beloppet sättes till 30 000 kronor samt i de likalydande motionerna I: 389 och II: 482 att för lastbilägare det avgiftsfria beloppet vid investering i lastbil sättes till 35 000 kronor. I anledning av dessa yrkanden vill utskottet framhålla, att man icke kan sätta det avgiftsfria beloppet alltför högt om man med en ettårig lagstiftning av detta slag vill ha någon egentlig effekt. Redan propositionens förslag innebär en höjning av bottenbeloppet

jämfört med 1951 års förordning. Trots de betänkligheter utskottet har mot en ytterligare höjning av beloppet vill dock utskottet, för att lindra verkningarna av avgiften i de fall densamma drabbar nödvändiga och från samhällets synpunkt önskvärda investeringar, tillstyrka att det avgiftsfria beloppet fastställs till 20 000 kronor. Detta föranleder ändringar i 8 och 12 §§.

I de likalydande motionerna I: 385 och II: 478 har yrkats att företagare, som ej kunnat utnyttja rätten till avdrag för investeringsavgift på grund av att hans rörelse för året visat förlust eller ringa överskott, bör få tillgodoräkna sig avdrag något av därpå följande tre år. Vidare har i de likalydande motionerna I: 386 och II: 474 yrkats att avgiftsskyldig, som icke kunnat helt eller delvis tillgodoräkna sig avdraget för investeringsavgiften vid sin inkomsttaxering under beskattningsåret, må inräkna avgiften i anskaffningskostnaden för tillgången till den del avdrag för avgiften ej kunnat utnyttjas samt därefter få avdrag såsom för värdeminskning.

Utskottet får i anledning av vad sålunda yrkats anföra följande. När fråga är om jordbrukare, som taxeras enligt kontantprincipen, torde delade meningar inte råda om att frågan om avdrag för investeringsavgift måste bedömas efter samma regler som gäller för alla andra jämförbara kostnader. Samma princip, nämligen att anknyta bestämmelsernas utformning till vad som för jämförbara fall gäller, bör enligt utskottets mening tillämpas jämväl när fråga är om skattskyldig med taxering enligt bokföringsmässiga grunder. Bestämmelsen i 10 § har den innebörden, att den som taxeras enligt bokföringsmässiga grunder, skall verkställa avdraget vid taxeringen för det räkenskapsår, då avgiften bokförts såsom omkostnad i räkenskaperna, d. v. s. senast när debetsedel å avgiften erhållits. Vederbörande har således möjlighet göra avdraget under två räkenskapsår. Det torde därför höra till undantagen att avdraget icke kan utnyttjas. Avgiften behandlas på samma sätt som speciella skatter i allmänhet. Konsekvensen blir visserligen att den, som inte kan utnyttja avdragsrätten, drabbas hårdare än den, som har denna möjlighet. Detta är emellertid något som i åtskilliga sammanhang förekommer vid inkomsttaxeringarna. Utskottet kan inte tillstyrka de i motionerna framställda yrkandena om speciella regler i vissa fall, vilka regler skulle komplicera lagstiftningen.

I propositionen föreslås att från avgiftsplikt skall undantagas investering i fastighet, för vars utförande byggnadstillstånd meddelats senast den 15 januari 1955. Utskottet föreslår att till denna bestämmelse göres det tillägget, att med byggnadstillstånd i förevarande sammanhang avses annat tillstånd än sådant som lämnats för fortlöpande reparations- och underhållsarbeten.

I propositionen föreslås vidare att såsom avgiftspliktig investering inte skall anses inventarieförvärv, därest leverans skett eller skriftligt avtal om leverans träffats före den 1 januari 1955. I de likalydande motionerna I: 385 och II: 478 och i motionen II: 472 yrkas att undantagsbestämmelsen skall gälla om leverans skett eller avtal träffats senast den 15 januari 1955. I de likalydande motionerna I: 386 och II: 474 yrkas att avgift inte skall uttagas

då fråga är om förvärv av fartyg, varom kontrakt tecknats före den 1 januari 1955, men där kontraktet på oförändrade villkor överlåtits till annan redare före den 15 januari 1955. Utskottet anser sig för sin del böra tillstyrka, att såsom avgiftspliktig investering inte skall anses inventarieförvärv, därest leverans skett eller skriftligt avtal om leverans träffats senast den 15 januari 1955.

I motionen II: 480 har yrkats att avgift inte skall utgå för maskiner och inventarier, avsedda för sådan byggnad i rörelse, för vars uppförande byggnadstillstånd erhållits före den 15 januari 1955. Utskottet vill framhålla att en undantagsbestämmelse av så vidsträckt innebörd skulle göra lagstiftningen i stort sett verkningslös, då den skulle komma att åberopas för ett stort antal investeringar. Utskottet kan därför icke tillstyrka bifall till förslaget.

I de likalydande motionerna I: 388 och II: 481 har yrkats att investeringsavgift inte skall utgå för ekonomibyggnader i jordbruk om investeringen är avtalad eller påbörjad senast den 15 januari 1955. I de likalydande motionerna I: 385 och II: 478 har yrkats att avgift inte skall utgå för investering i form av arbete å byggnad eller å inventarier, därest skriftligt avtal om arbetena träffats senast den 15 januari 1955. Utskottet vill i anledning av dessa motioner framhålla, att det av praktiska skäl inte torde vara görligt att låta tidpunkten för ett arbetes igångsättande vara avgörande för om avgift skall utgå eller ej. Det kan vara svårt att säga när t. ex. ett byggnadsarbete påbörjats, om detta sker när planerna för bygget görs upp, när kostnadsförslag infordras, när tillstånd sökes, när beställningar göres, när spadens sättes i marken etc. Om ett skriftligt avtal skulle vara avgörande innebär det en olikhet i fråga om avgiftens verkningar för den som bygger i egen regi och den som lämnat arbetet på entreprenad. I åtskilliga entreprenadavtal torde också vara svårt att avgöra vilka investeringar avtalet omfattar. Utskottet har för sin del den uppfattningen att övergångsbestämelsen i fråga inte torde kunna utformas på annat sätt än som skett i förslaget och kan därför inte tillstyrka de i motionerna framställda yrkandena.

Vad i de likalydande motionerna I: 385 och II: 478 föreslagits om att de medel, som inflyter såsom investeringsavgift, skall avsättas till en särskild fond, kan utskottet icke tillstyrka.

Utskottet, som i det föregående uttalat sin principiella anslutning till propositionens förslag om en av konjunkturpolitiska skäl betingad avgift på investeringar i rörelse och jordbruk samt vid förvärv av vissa motorfordon, övergår nu att närmare behandla den särskilda motorfordonsavgiften.

Vad angår det samband från konjunkturpolitisk synpunkt, som föreligger mellan den föreslagna allmänna investeringsavgiften och den särskilda investeringsavgiften vid förvärv av motorfordon, hänvisar utskottet till vad härom i ett tidigare sammanhang anförts. Emellertid föreligger härutöver ett ytterligare samband mellan de båda ifrågasatta investeringsavgifterna. Den allmänna investeringsavgiften bör i princip omfatta motorfordon såväl som

andra i och för förvärvsverksamheten anskaffade maskiner och inventarier, medan den särskilda investeringsavgiften i första hand bör träffa för personligt bruk anskaffade motorfordon. Då personbilar i betydande omfattning anskaffas eller i allt fall nyttjas för båda dessa ändamål, torde den enda framkomliga vägen vara att låta alla personbilsförvärv följa samma bestämmelser. Även skåp- och stationsvagnar samt därmed jämförbara fordon, vilka ävenledes kan brukas för båda de nämnda ändamålen och som för övrigt, även om de vid registreringen inrättats såsom lastbilar, ofta nog lätt kan ändras att avse personbefordran, bör föras in under den särskilda investeringsavgiften.

Det bör alltså uppmärksammas, att varje ändring på området för avgiftsbeläggning av motorfordonsförvärv enligt den ena förordningen har ett direkt samband med bestämmelserna i motsvarande hänseenden i den andra förordningen.

Utskottet finner sig i huvudsak kunna godtaga den utformning av förordningen om särskild investeringsavgift, som förordats i propositionen. Avgiftsbeläggningen bör sålunda i princip anknytas till att lagstadgad ansökan eller anmälan om fordonsförvärvet göres till registreringsmyndigheten. Genom att avgiften uttages i nära anslutning till förvärvet kommer denna att på ett mera påtagligt sätt framträda som en ökad anskaffningskostnad. Syftet med avgiftsbeläggningen, nämligen den investeringsbegränsande effekten, torde på så sätt bli bäst tillgodosett.

Utskottet, som alltså i huvudsak biträder propositionsförslaget och den därför anförda motiveringen, kommer i det följande att uteslutande uppehålla sig vid spørsmål, som aktualiserats genom väckta motioner eller eljest särskilt uppmärksamrats inom utskottet.

I de inbördes likalydande motionerna I: 123 och II: 167, I: 129 och II: 155 samt I: 388 och II: 481 har yrkats, att från särskild investeringsavgift skall undantagas förvärv av begagnat fordon. Av skäl som anförts i propositionen kan utskottet inte biträda dessa yrkanden. Väl kan sägas att ett direkt bilbyte mellan två privatpersoner inte innefattar någon belastning på samhällets resurser, vilket för övrigt inte heller är fallet då en person, utan att anskaffa annan bil, överlåter sitt fordon på ny ägare. Emellertid är det mycket vanligt att vid inköp av fabriksny bil en begagnad bil antingen lämnas som dellikvid eller ock överlåtes till tredje person. Skulle avgiften inte träffa begagnade bilar, blev följderna härav en i och för sig helt omotiverad prisstegring på sådana fordon, vilket i sin tur skulle underlätta anskaffningen av en ny investeringsavgiftsbelagd bil. Även principerna för den allmänna investeringsavgiften och önskemålet att förhindra kringgåenden talar för propositionens linje.

Utskottet hemställer alltså om avslag på förevarande motioner i nu angivna hänseenden.

I de likalydande motionerna I: 385 och II: 478 har bl. a. yrkats att den särskilda investeringsavgiften skulle begränsas att avse personbilar och stations-

vagnar. Förslaget innebär, att skåpvagnar på högst 1 800 kg icke skulle beläggas med den särskilda avgiften utan i stället träffas av den allmänna investeringsavgiften.

Propositionsförslaget om särskild investeringsavgift på lättare skåpvagnar sammanhänger med att sådana bilar understundom användes för såväl gods- som personbefordran och att de — även om de registrerats såsom lastbil — i vissa fall relativt lätt kan så ändras att de i huvudsak motsvarar de krav som normalt ställs på en enbart för personbefordran avsedd bil. Utskottet finner dessa omständigheter vara av utslagsgivande betydelse och kan förty inte biträda sistnämnda motionsyrkande.

Fritagande av motorcykelförvärv från särskild investeringsavgift förordas i motionen II: 470. Som skäl härför åberopas bl. a. en under senare år iakttagen nedgång i inköpen av sådana fordon. Utskottet finner detta och övriga anförda omständigheter inte utgöra ett tillräckligt motiv för den ifrågasatta inskränkningen i bestämmelsernas räckvidd.

I 3 § förordningen om särskild investeringsavgift har angivits vissa fall, då en anmälan eller ansökan om registreringsåtgärd ej skall medföra avgiftsbeläggning. Utskottet har i och för sig intet att erinra mot de föreslagna bestämmelserna men får — i anslutning till yrkanden i de inbördes likalydande motionerna I: 123 och II: 167 samt I: 129 och II: 155 — anföra följande.

Om en bilhandlare som dellikvid vid försäljning av en ny bil eller av annan anledning för avsalu övertar en begagnad, i bilregistret upptagen bil, finnes självfallet inte anledning att uttaga avgift. Först när den begagnade bilen sålts vidare, bör avgift ifrågakomma.

Vid en tillämpning av propositionens bestämmelser blir förfarandet följande.

Bilhandlaren får vid förvärvet av den begagnade bilen överenskomma med säljaren om att denne begär bilen överförd till reservregistret. Detta föranleder ingen avgift. Till reservregistret antecknas så, efter bilhandlarens anmälan härom, den verkställda äganderättsövergången. Sedan bilhandlaren sålt bilen vidare och den nye ägaren gjort anmälan härom och ansökan om bilens upptagande i bilregistret uttages avgift.

Mot detta förfaringssätt har nu anmärkts att det i vissa fall kan vara förenat med besvärligheter att få den förre ägaren att göra anmälan om bilens överföring till reservregistret. Bilhandlaren kan ha underlåtit att ordna detta i samband med köpet och han kan ha svårt att anträffa den förre ägaren. Ett fall möjligen värt större uppmärksamhet är det då ett avbetalningskontrakt inte fullföljes och bilhandlaren därför måste återta bilen; det kan då vara svårt att få vederbörande att medverka till att bilen reservregistreras.

Vidare har anmärkts att om en bil överföres till reservregistret den — därest senaste besiktningstillfället ligger mer än ett år tillbaka i tiden — inte får upptagas i bilregistret utan förnyad besiktning. Detta fördröjer möjligheterna att vidareavyttra bilen, främst som en eventuell spekulant inte ens får provköra bilen utan att ombesiktningen gjorts. Därvid har även åbe-

ropats den belastning på besiktningsmännen, som skulle följa av propositionsförslaget genomförande.

Utskottet vill i anledning av vad sålunda förekommit framhålla, att den i propositionen anvisade möjligheten för en bilhandlare att undslippa investeringsavgift för det stora flertalet fall får anses godtagbar. Det kan inte anses utgöra någon större belastning för bilhandeln att för ett köp uppställa det villkoret att säljaren påtecknar en anmälan om bilens överföring till reservregistret. Undantagsvis är anordningen emellertid inte tillfredsställande. Därvid har utskottet fäst särskild uppmärksamhet vid det nyss refererade fallet om ett inte fullföljt avbetalningsköp. Utskottet anser sig därför böra förorda en sådan omredigering av 3 § att avgift ej skall uttagas, om inom föreskriven tid gjord anmälan till bilregister om äganderättsövergång sker i samband med en anmälan om att bilen i fråga skall reservregistreras. Härmed bör för övrigt jämföras det fall då vid anmälan till bilregistret om äganderättsövergång fogas anmälan om bilens avregistrering i anledning av nedskrotning.

Med denna ändring tillgodoses de först återgivna invändningarna mot propositionens alternativ. Kvar står emellertid kritiken att sålunda utformade regler framtingar registreringsbesiktningar i vissa fall.

Vad angår kritiken i sistnämnda hänseende vill utskottet framhålla, att det ingalunda kan anses vara en mindre önskvärd effekt av bestämmelserna att begagnade bilar, som byter ägare, får undergå besiktning i större omfattning än vad nu sker. Tvärtom ligger detta i linje med det alltmer framträdande önskemålet från såväl allmän som enskild synpunkt att begagnade bilar ombesiktigas. Köparen får därigenom även större trygghet för att den förvärvade bilen är ur trafiksäkerhetssynpunkt godtagbar. Som enda invändning kvarstår att med hänsyn till bilbesiktningsmännens arbetsbelastning en viss tidsutdräkt kan ifrågakomma innan bilen kan säljas vidare. Därtill kan å ena sidan genmås att detta inte står i strid med syftet med den tillfälliga avgiften och å andra sidan att, enligt vad utskottet inhämtat, förslag till lättnader i besiktningstvånget vid återregistrering av personbilar inom kort torde komma att underställas riksdagen.

Även en ytterligare fördel följer av att en saluhållen begagnad bil överföres till reservregistret. En viss garanti erhålles nämligen därigenom för att en äganderättsövergång verkligen registreras inom i vägtrafikförordningen föreskriven tid och därigenom för att avgift verkligen kommer att uttagas.

Utskottet finner sig därför inte berett att tillstyrka längre gående undantagsföreskrifter i avseende å för avsalu förvärvade bilar än som framgår av det tidigare anförda.

I de likalydande motionerna I: 73 och II: 92 har yrkats undantag för ersättningsanskaffning i anledning av brand eller annan olyckshändelse. Utskottet finner sig inte kunna tillstyrka dessa motioner. I de fall då bilägaren inte hålles skadeslös på grund av en försäkring, som täcker jämväl investeringsavgiften, eller genom skadestånd av den, som vållat olyckan, får bilägaren rimligen själv ta bördan av en investeringsavgift likaväl som av ett av annan anledning till äventyrs höjt anskaffningspris på bilar.

Ej heller kan utskottet tillstyrka den i de likalydande motionerna I: 385 och II: 478 förordade allmänna dispensmöjligheten för Kungl. Maj:t. Avgiftsbeläggningen bör verka generellt, såsom en allmän kostnadsfördyring på motorfordon. Härtill kommer att det skulle vara utomordentligt svårt att uppdraga godtagbara linjer för en dispensprövning och än svårare att utöva dispensrätten på sådant sätt att utövandet av densamma kunde mera allmänt gillas.

I sistnämnda motioner riktas även kritik mot den föreslagna dubbla avgiften vid underlåtenhet att inom föreskriven tid låta registrera äganderättsövergång. Då bestämmelsens syfte är att motverka ett förfarande, som står i strid med lagfästa bestämmelser och där ett eventuellt bötesstraff kan väga lätt gentemot investeringsavgiften, finner utskottet vissa skäl tala för propositionens förslag i denna del. Det bör även uppmärksammas, att bestämmelsen riktar sin udd inte mot den legala bilhandeln utan fastmer mot den understundom utanför all kontroll liggande handeln med begagnade bilar. Å andra sidan kan mot förslaget invändas, att försummelse av nu ifrågasvarande slag bör beivras med tillämpning av vägtrafikförordningens ansvarsbestämmelser och inte genom en förhöjd avgiftsbeläggning. Då utskottet finner sistnämnda synpunkt böra tillerkännas avgörande betydelse, förordar utskottet att punkt 4 av 5 § i den föreslagna förordningen om särskild investeringsavgift utgår. Härav följer i sin tur en ändring i ikraftträdandebestämmelserna.

I de inbördes likalydande motionerna I: 73 och II: 92, I: 130 och II: 160, I: 385 och II: 478 samt I: 388 och II: 481 har delvis olika utformade förslag framlagts, vilka samtliga åsyftar att undanröja eller minska retroaktiva verkningar. Utskottet får i denna fråga anföra följande.

Det torde inte kunna ifrågakomma att anknyta avgiftspliktens inträde till annan tidpunkt än den då till någon myndighet inkommit handling som klart utvisar att fordon samtidigt eller tidigare förvärvats. Detta är en genomgående linje i propositionen. Registreringsanmälan, interimslicens eller besiktningens anmälan senast den 15 januari fritar sålunda enligt förslaget från avgift. Om dagen för köpeavtal, bekräftad ordersedel eller liknande vore avgörande, skulle man enligt utskottet få räkna med ett stort antal inköp under de närmaste månaderna och i samband därmed antedaterade kontrakt och avtal. Bilhandeln skulle utsättas för en betydande press, och mindre nogräknade bilförsäljare skulle på de lojalas bekostnad kraftigt öka sina försäljningar. Utskottet måste bestämt avvisa bestämmelser med sådana verkningar.

Genom att propositionen utformats på sådant sätt att spekulationsköp i allt fall inte i större utsträckning kan antagas ha skett under de närmaste fjorton dagarna efter det förslaget om investeringsavgift bekantgjordes, anser utskottet det emellertid möjligt förordna, att — med bibehållande i princip av propositionens regler — den avgörande tidpunkten framflyttas från den 15 till den 31 januari 1955. Härmed undanröjes i väsentliga hänseenden invändningar om retroaktiva verkningar. Den, som under senare delen av 1954

eller i början av januari 1955 förvärvat fordon och som utnyttjat den medgivna anståndstiden om tre veckor för registrering, måste antagas numera ha gjort registreringsanmälan. För den, som förvärvat bil dagarna närmast före den 16 januari, då förslaget till investeringsavgift offentliggjordes, har visserligen treveckorsfristen ännu inte utgått, men det måste antagas att han med hänsyn till den föreslagna avgiftsbeläggningen inte dröjt med sin anmälan.

Vad utskottet nu senast förordat medför ändringar i 2 och 3 §§ samt i övergångsbestämmelserna. I anslutning härtill får utskottet förorda några ytterligare jämkningar.

Till 3 § synes böra fogas ett stycke som utsäger, att om ett fordon passerat flera ägare som underlåtit anmäla sina förvärv i rätt tid och om den siste ägaren registrerats senast den 31 januari, så blir de tidigare ägarna fria från avgift oaktat registreringsanmälan från dem inkommer först senare. Det är i dessa fall klart ådagalagt att deras förvärv ligger i tiden före den avgörande dagen. Vidare synes en viss uppmjukning i undantagsregeln i fjärde stycket av övergångsbestämmelserna kunna tillstyrkas. Om den närmare innebörden härav hänvisas till den av utskottet förordade författningstexten. Slutligen bör genom tillägg till övergångsbestämmelserna stadgas avgiftsfrihet för de fall då av polismyndighet senast den 31 januari 1955 verkställd äganderättsutredning utvisar att fordon förvärvats senast sistnämnda dag eller då detta framgår av en senast den 31 januari 1955 gjord försäljningsanmälan jämlikt 17 § 3 mom. tredje stycket eller 18 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen.

Med den utformning, som 3 § andra stycket erhållit, uttages ingen investeringsavgift i de fall då automobils katt ej utgår. Detta stadgande avser bl. a. invalidfordon. Vad särskilt angår dessa fordon innebär regeln att frihet från investeringsavgift föreligger, därest redan vid registreringstillfället samtliga förutsättningar för fordonets undantagande från automobils katt är uppfyllda. Dessa förutsättningar är följande. Personbilen skall vara inrättad såsom invalidfordon; den skall ägas av invalid, som med hänsyn tagen till invaliditetens art och grad är i behov av bilen; och ägaren skall slutligen ha behov av bilen jämväl för förvärvsverksamhet eller utbildning. Emellertid torde kunna inträffa att länsstyrelsen finner frågan om befrielse från automobils katt och därmed också från investeringsavgift inte kunna avgöras förrän efter viss av länsstyrelsen verkställd utredning. För att investeringsavgift i dylikt fall ej skall behöva uttagas vid registreringstillfället, synes det erforderligt att förordningen lämnar Kungl. Maj:t möjlighet att medge anstånd med beslut om avgiftsskyldighet till dess frågan om befrielse från automobils katt blivit avgjord. Utskottet finner sig därför böra föreslå ett tillägg till 4 §, som medger detta.

Vad härefter angår den föreslagna avgiftens storlek, finner utskottet anledning förorda ett par smärre ändringar. Det synes sålunda utskottet

skäligt att den föreslagna avgiftsskalan ändras så att för 1946 års modell utgår 20 procent av avgiften för ny bil och för 1945 eller tidigare års modell uttages 10 procent av avgiften för ny bil. Vidare förordar utskottet den ändringen i avgiften för motorcyklar att gränsdragningen vid 150 kg i stället skall ske vid 160 kg. Verkställda undersökningar har nämligen visat, att tröskelproblemet därigenom blir mindre.

Utskottet får anmäla att några av tekniska och redaktionella skäl be-
tingade ändringar synes böra göras i 2—5 §§, varjämte besvärreglerna synes böra ändras så att vad som i dylikt hänseende gäller beträffande automobilskatt skall gälla jämväl beträffande den särskilda investeringsavgiften.

I motionen I: 127 har uttalats att de medel, som genom den särskilda investeringsavgiften kommer att inflyta, borde användas att finansiera en eventuell omläggning till högertrafik. Utskottet vill i anledning härav endast hänvisa till uttalandet i propositionen att medlen i fråga bör reserveras för en utökning av väginvesteringsverksamheten under perioder, då en dylik utökning framstår såsom från konjunkturpolitisk synpunkt önskvärd eller eljest av särskild anledning motiverad.

Utskottet får slutligen framhålla att i förut omnämnda, till utskottet inkomna skrifter olika invändningar riktats mot de i propositionen framlagda förslagen till investeringsavgift. I flertalet hänseenden sammanfaller dessa invändningar med vad som anförts i de förut behandlade motionerna. Härutinnan hänvisar alltså utskottet till vad ovan anförts. I övrigt föranleder vad i dessa skrifter anförts inte något uttalande från utskottets sida.

Utskottets hemställan

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 36 icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas,

1) antaga följande såsom *utskottets förslag* betecknade

Förslag

till

förordning om investeringsavgift för år 1955

Härigenom förordnas som följer.

Kungl. Maj:ts förslag

Utskottets förslag

1 §.

Fysisk eller juridisk person, som under det beskattningsår för vilket taxering till statlig inkomstskatt äger rum i första instans år 1956 verkställt investering av nedan angivet slag inom någon av förvärvskällorna jordbruksfastighet, annan fastighet eller rörelse och som icke är frikallad från skyldighet att erlägga sådan skatt för inkomst av samma förvärvskälla, skall i enlighet med vad i denna förordning sägs till staten erlägga investeringsavgift.

Från avgiftsskyldighet som i föregående stycke sägs frikallas systembolag, som avses i förordningen den 18 juni 1937 angående försäljning av rusdrycker, *Detaljhandelsbolaget för rusdrycker Aktiebolag*, *Aktiebolaget Vin- och spritcentralen*, *Aktiebolaget Svenska tobaksmonopolet*, *Svenska skifferoljeaktiebolaget*, *Svenska spannmålsaktiebolaget*, *Aktiebolaget Svensk torvförädling*, *Aktiebolaget Ceaverken*, *Aktiebolaget Aerotransport och Aktiebolaget Atomenergi*, så ock aktiebolag och ekonomisk förening däri kommun äger mer än nio tiondelar av aktie- eller andelskapitalet under förutsättning att bolaget eller föreningen icke driver byggnadsverksamhet. Från avgiftsskyldighet frikallas vidare föreningar och bolag som avses i 24 § 3 mom. kommunalskattelagen samt vidare folketshusförening, folkparksförening och annan liknande organisation med uppgift att tillhandahålla samlingslo-

Från avgiftsskyldighet som i föregående stycke sägs frikallas systembolag, *partihandelsbolag* och *detaljhandelsbolag*, som avses i förordningen den 18 juni 1937 angående försäljning av rusdrycker och i *rusdrycksförsäljningsförordningen den 26 maj 1954*, *Aktiebolaget Svenska tobaksmonopolet*, *Svenska skifferoljeaktiebolaget*, *Svenska spannmålsaktiebolaget*, *Aktiebolaget Svensk torvförädling*, *Aktiebolaget Ceaverken*, *Aktiebolaget Aerotransport och Aktiebolaget Atomenergi*, så ock aktiebolag och ekonomisk förening däri kommun äger mer än nio tiondelar av aktie- eller andelskapitalet under förutsättning att bolaget eller föreningen icke driver byggnadsverksamhet. Från avgiftsskyldighet frikallas vidare föreningar och bolag som avses i 24 § 3 mom. kommunalskattelagen samt vidare folketshusförening, folkparksförening och annan liknande organisation med uppgift att tillhan-

*Kungl. Maj:ts förslag**Utskottets förslag*

kal ävensom annan i ideellt syfte verksam organisation, som tillhandahåller dylik lokal.

dahålla samlingslokal ävensom annan i ideellt syfte verksam organisation, som tillhandahåller dylik lokal.

2 §.

Till sådan investering inom förvärvskällan jordbruksfastighet, som föranleder uttagande av investeringsavgift (avgiftspliktig investering), hänföras

a) i fråga om byggnad:

ny-, till- och ombyggnad samt reparation och underhåll av byggnad till den del densamma användes för annat ändamål än bostadsändamål; samt

b) i fråga om maskiner och andra för jordbruksdriften avsedda döda inventarier med en beräknad varaktighetstid av mer än tre år:

nyuppsättning, ersättningsanskaffning och sådana förbättringsåtgärder, som icke äro att hänföra till normalt underhåll.

Vad i föregående stycke sägs skall icke äga tillämpning, när fråga är om förvärv av tillgång i samband med övertagande av jordbruk med äganderätt eller på arrende eller efter utarrendering under förutsättning att tillgången i fråga nyttjats i det övertagna jordbruket. Ej heller skall investeringsavgift uttagas då fråga är om nyuppsättning som verkstälts under det beskattningsår, då jordbruksfastighet förvärvats eller jordbruksarrende tillträtts eller jordbruk övertagits efter utarrendering.

3 §.

Till avgiftspliktig investering inom förvärvskällan annan fastighet hänföras

a) i fråga om fastighet med undantag för sådana till byggnad hörande fasta maskiner, som vid fastighetstaxeringen åsatts särskilt maskinvärde:

grundförbättring å fastigheten, förvärv av byggnad genom köp eller därmed jämförligt fång, ny-, till- och ombyggnad samt reparation och underhåll av byggnad, dock att — när investeringen avser personalbostäder — allenast utfört reparations- och underhållsarbete skall anses som avgiftspliktig investering; samt

b) i fråga om sådana vid a) avsedda fasta maskiner, som hava en beräknad varaktighetstid av mer än tre år:

nyuppsättning, ersättningsanskaffning och sådana förbättringsåtgärder, som icke äro att hänföra till normalt underhåll.

Vad ovan i denna paragraf sägs skall gälla allenast under förutsättning att fastigheten i den del, där investeringen gjorts, är upplåten till användning i rörelse, som bedrivs av någon med vilken den som bekostat investeringen måste anses vara i intressegemenskap, därvid tillika skall gälla att såsom avgiftspliktig investering skall anses vad som av investeringen är att hänföra till nyss angiven del av fastigheten. Vidare skall iakttagas att investeringsavgift icke skall uttagas, då fråga är om förvärv av byggnad, i förekommande fall med därtill hörande inventarier vilka vid fastighetstaxeringen åsatts särskilt maskinvärde, under förutsättning att byggnaderna och inventarierna till huvudsaklig del stadigvarande nyttjats i rörelse.

4 §.

Till avgiftspliktig investering inom förvärvskällan rörelse hänföras

a) i fråga om för stadigvarande bruk i rörelse avsedd fastighet eller i och för rörelsen förhyrd eller eljest disponerad fastighet, med undantag för sådana till byggnad hörande fasta maskiner som vid fastighetstaxeringen åsatts särskilt maskinvärde:

Kungl. Maj:ts förslag

Utskottets förslag

grundförbättring å fastigheten, förvärv av byggnad genom köp eller därmed jämförligt fång, ny-, till- och ombyggnad samt reparation och underhåll av byggnad, dock att — när investeringen avser personalbostäder — allenast utfört reparations- och underhållsarbete skall anses som avgiftspliktig investering;

b) i fråga om sådana maskiner och andra för stadigvarande bruk i rörelse avsedda döda inventarier ävensom sådana vid a) avsedda fasta maskiner, som hava en beräknad varaktighetstid av mer än tre år:

nyuppsättning, ersättningsanskaffning och sådana förbättringsåtgärder, som icke äro att hänföra till normalt underhåll; samt

c) i fråga om naturtillgångar såsom gruvor, stenbrott, m. m.:

sådan investering som avser fyndighetens exploaterande till den del kostnaden för investeringen icke vid inkomsttaxeringen omedelbart avdragits såsom kostnad i den löpande driften.

Vad i föregående stycke sägs skall icke äga tillämpning, då fråga är om förvärv av byggnad, i förekommande fall med därtill hörande inventarier vilka vid fastighetstaxeringen åsatts särskilt maskinvärde, under förutsättning att byggnaden och inventarierna till huvudsaklig del stadigvarande nyttjats i rörelse. Ej heller skall investeringsavgift uttagas, då fråga är om förvärv av tillgång i samband med övertagande av den rörelse eller rörelsegren, vari densamma utgjort tillgång för stadigvarande bruk, eller då fråga är om investering *utomlands* som verkställt av här i riket till statlig inkomstskatt skattskyldig person.

Vad i föregående stycke sägs skall icke äga tillämpning, då fråga är om förvärv av byggnad, i förekommande fall med därtill hörande inventarier vilka vid fastighetstaxeringen åsatts särskilt maskinvärde, under förutsättning att byggnaden och inventarierna till huvudsaklig del stadigvarande nyttjats i rörelse. Ej heller skall investeringsavgift uttagas, då fråga är om förvärv av tillgång i samband med övertagande av den rörelse eller rörelsegren, vari densamma utgjort tillgång för stadigvarande bruk, eller då fråga är om *sådan investering aningen i utomlands belägen filial till här i riket bedriven rörelse eller ock i och för fullgörande av entreprenad-åtaganden i utlandet*, som verkställt av *härstädes* till statlig inkomstskatt skattskyldig person.

5 §.

Har myndighet lämnat statligt bidrag eller lån eller ställt statlig lånegaranti för viss investering, skall denna icke anses som avgiftspliktig investering till den del kostnaden täckts av bidraget eller lånet eller genom utnyttjande av lånegarantien.

Har tillgång gått förlorad genom brand, haveri eller liknande av den avgiftsskyldiges åtgöranden oberoende anledning eller har tillgång tagits i anspråk genom expropriation eller liknande förfarande eller eljest avyttrats under sådana förhållanden att tvångsförsäljning måste anses vara för handen, skall härav föranledd ersättningsanskaffning icke anses utgöra avgiftspliktig investering till den del kostnaden för den nya tillgången motsvarar 200 procent av uppbyren ersättning för den förlorade eller avyttrade tillgången eller — då fråga är om tillgång som gått förlorad genom brand, haveri eller liknande anledning och försäkringskydd icke till någon del förelegat — 200 procent av anskaffningskostnaden.

Ersättningsanskaffning i anledning av sådan skada genom jordskred,

Kungl. Maj:ts förslag

Utskottets förslag

översvämning eller liknande händelse, varemot försäkringsskydd normalt ej meddelas, skall icke till någon del anses utgöra avgiftspliktig investering.

Investering som uteslutande eller väsentligen tillkommit för civilförsvars- eller beredskapsändamål är icke att anse såsom avgiftspliktig investering. Detsamma gäller investering i fastigheter och inventarier, som utnyttjas eller äro avsedda att utnyttjas för produktion eller distribution av elektrisk kraft. *Ej heller* skall som avgiftspliktig investering anses förvärv av personbil, sådan med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustad lastbil vilkens tjänstevikt icke överstiger 1 800 kilogram eller sådan motorcykel för vilken registreringskyldighet föreligger.

Investering som uteslutande eller väsentligen tillkommit för civilförsvars- eller beredskapsändamål är icke att anse såsom avgiftspliktig investering. Detsamma gäller investering i fastigheter och inventarier, som utnyttjas eller äro avsedda att utnyttjas för produktion eller distribution av elektrisk kraft. *Vidare* skall som avgiftspliktig investering *icke* anses förvärv av personbil, sådan med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustad lastbil vilkens tjänstevikt icke överstiger 1 800 kilogram eller sådan motorcykel för vilken registreringskyldighet föreligger. *Ej heller skall som avgiftspliktig investering anses sådant förvärv av egendom, varom förmåles i 7 § första eller andra stycket förordningen den 21 maj 1954 om fondskatt.*

6 §.

Avgiftspliktig investering inom förvärvskällorna jordbruksfastighet, därest inkomsten därav icke beräknas efter bokföringsmässiga grunder, och annan fastighet skall anses hava verkställt, då den av investeringen föranledda utgiften betalats eller omkostnaden ägt rum, dock att förvärv av byggnad skall anses hava skett det beskattningsår då kontrakt om köpet undertecknats.

Beräknas vid inkomsttaxeringen inkomst av förvärvskälla efter bokföringsmässiga grunder, skall avgiftspliktig investering anses föreligga, då kostnaden för investeringen enligt allmänt vedertagen köpmannased bort i räkenskaperna upptagas såsom omkostnad eller på konto för färdigställda eller levererade tillgångar.

7 §.

Investeringsavgift skall — med undantag som i andra och tredje styckena sägs — beräknas på grundval av kostnaden för avgiftspliktig investering. Har för sådan investering använts virke, som uttagits ur egen fastighet, eller tillgång, som varit avsedd för omsättning eller förbrukning i rörelse, skall i investeringskostnaden inräknas virkets eller lagertillgångens saluvärde.

Har vid sådant förvärv av tillgång, som utgör avgiftspliktig investering, såsom likvid eller dellikvid lämnats annan likartad tillgång, skall såsom investeringskostnad anses allenast mellanskillnaden.

När fråga är om avgiftspliktig investering i form av reparation av byggnad, ingående i förvärvskällan jordbruksfastighet, skall som investeringskostnad anses allenast belopp, varmed reparationskostnaden överstiger en procent för år räknat av det i fastighetens taxeringsvärde året näst före taxeringsåret ingående jordbruksvärdet eller — därest i jordbruksvärde ingående värde å skogsmark uppgår till minst femtio procent av jordbruksvärdet —

Kungl. Maj:ts förslag

Utskottets förslag

sistnämnda värde efter avdrag för skogsmarksvärdet. Beträffande avgiftspliktig investering i form av reparation av byggnad, ingående i förvärvskällan annan fastighet, skall som investeringskostnad anses belopp, varmed reparationskostnaden överstiger två procent för år räknat av den del av det i fastighetens taxeringsvärde året näst före taxeringsåret ingående byggnadsvärdet, i förekommande fall minskat med särskilt maskinvärde, som belöper å sådan del av fastigheten som är upplåten till användning i rörelse på sätt i 3 § sägs. Avser avgiftspliktig investering reparation av byggnad, ingående i förvärvskällan rörelse, skall som investeringskostnad anses belopp, varmed reparationskostnaden överstiger två procent för år räknat av det i fastighetens taxeringsvärde året näst före taxeringsåret ingående byggnadsvärdet, i förekommande fall minskat med särskilt maskinvärde.

Investeringskostnad för reparationer skall beräknas gemensamt för samtliga fastigheter inom varje särskild förvärvskälla.

Sammanlagda beloppet av kostnaderna för en avgiftsskyldigs avgiftspliktiga investeringar, beräknade på sätt i denna paragraf sägs, utgör den avgiftsskyldiges till investeringsavgift uppskattade investeringskostnad.

8 §.

Från uppskattad investeringskostnad avdrages ett belopp av 15 000 kronor. Vad härefter återstår utgör avgiftsbelagd investeringskostnad, vilken utföres i fulla hundratal kronor så att överskjutande belopp, som icke uppgår till fullt hundratal kronor, bortfaller.

8 §.

Från uppskattad investeringskostnad avdrages ett belopp av 20 000 kronor. Vad härefter återstår utgör avgiftsbelagd investeringskostnad, vilken utföres i fulla hundratal kronor så att överskjutande belopp, som icke uppgår till fullt hundratal kronor, bortfaller.

9 §.

Beträffande handelsbolag, kommanditbolag, enkelt bolag, i 53 § 2 mom. kommunalskattelagen avsett rederi och s. k. gruvbolag gäller, att avgiftsbelagd investeringskostnad beräknas för företaget såsom sådant. Investeringsavgift påföres däremot de särskilda delägarna, envar med belopp som på honom belöper.

Äkta makar äro enligt denna förordning att anse som av varandra oberoende avgiftsskyldiga.

10 §.

Investeringsavgiften utgör tolv procent av den avgiftsbelagda investeringskostnaden.

Investeringsavgift skall anses som sådan speciell skatt, för vilken avdrag må åtnjutas vid inkomsttaxeringen; och skall i följd härav restituerad, avkortad eller avskriven sådan avgift, för vilken avdrag medgivits vid inkomsttaxeringen, utgöra skattepliktig intäkt.

11 §.

Taxeringsförordningens bestämmelser angående taxering till statlig inkomstskatt skola i tillämpliga delar, med de avvikelser som nedan stadgas, lända till efterrättelse med avseende å taxering till investeringsavgift.

12 §.

1 m o m. Till ledning för taxering till investeringsavgift skall fysisk el-

12 §.

1 m o m. Till ledning för taxering till investeringsavgift skall fysisk el-

Kungl. Maj:ts förslag

ler juridisk person, som under beskattningsåret verkställt avgiftspliktiga investeringar för en kostnad överstigande sammanlagt 15 000 kronor, utan anmaning vid den allmänna självdeklarationen foga en särskild på heder och samvete avgiven deklaration, avfattad å blankett enligt av riksskattenämnden fastställt formulär.

Även om den sammanlagda kostnaden för avgiftspliktiga investeringar icke överstiger 15 000 kronor, skall deklaration som i föregående stycke sägs utan anmaning avgivas av den, som drivit rörelse med omsättning under beskattningsåret överstigande 500 000 kronor, och av den, som ägt eller brukat jordbruksfastighet med större åkerareal än 50 hektar.

Skyldighet att avgiva deklaration för taxering till investeringsavgift föreligger icke för den som enligt vad i 1 § stadgas är undantagen från skyldighet att erlægga sådan avgift.

2 m o m. Företag, som i 9 § första stycket avses och som jämlikt bestämmelserna i 1 mom. har att avgiva deklaration, skall utan anmaning för varje kommun, där delägare är skattskyldig till statlig inkomstskatt, för envar delägare avgiva deklaration som nyss sagts, avseende hela företaget, med uppgift om den å delägaren belöpande andelen av för företaget beräknad avgiftsbelagd investeringskostnad.

3 m o m. Annan än den, som är uppgiftspliktig på grund av bestämmelserna i 1 eller 2 mom., är pliktig att efter anmaning, inom tid som i anmaningen angives, avgiva deklaration som i 1 mom. sägs, dock att detta ej gäller den som enligt 1 mom. tredje stycket är undantagen från deklarations-skyldighet.

4 m o m. Efter anmaning är envar, som enligt bestämmelserna i 1—3 mom. är skyldig avgiva deklaration, pliktig att i den omfattning, som i anmaningen angives, meddela för taxering till investeringsavgift erforderliga uppgifter utöver dem, som lämnas i deklarationsformuläret.

5 m o m. Rörande påföljd för underlåtenhet att avlämna deklaration för taxering till investeringsavgift skola taxeringsförordningens bestämmelser om underlåtenhet att avlämna självdeklaration hava motsvarande tillämpning; dock skall, beträffande deklaration enligt 1 mom. här ovan, den i 39 § 1 mom. första stycket taxeringsförordningen stadgade påföljden för underlåtenhet att avlämna självdeklaration inträda endast därest den avgiftsskyldige underlåtit att efterkomma anmaning att avgiva deklaration för taxering till investeringsavgift.

Rörande påföljd för underlåtenhet att avlämna deklaration i fall som avses i 2 mom. skola taxeringsförordningens bestämmelser om underlåtenhet att avlämna uppgifter, varom förmåles i 34 § samma förordning, äga motsvarande tillämpning.

Utskottets förslag

ler juridisk person, som under beskattningsåret verkställt avgiftspliktiga investeringar för en kostnad överstigande sammanlagt 20 000 kronor, utan anmaning vid den allmänna självdeklarationen foga en särskild på heder och samvete avgiven deklaration, avfattad å blankett enligt av riksskattenämnden fastställt formulär.

Även om den sammanlagda kostnaden för avgiftspliktiga investeringar icke överstiger 20 000 kronor, skall deklaration som i föregående stycke sägs utan anmaning avgivas av den, som drivit rörelse med omsättning under beskattningsåret överstigande 500 000 kronor, och av den, som ägt eller brukat jordbruksfastighet med större åkerareal än 50 hektar.

Skyldighet att avgiva deklaration för taxering till investeringsavgift föreligger icke för den som enligt vad i 1 § stadgas är undantagen från skyldighet att erlægga sådan avgift.

2 m o m. Företag, som i 9 § första stycket avses och som jämlikt bestämmelserna i 1 mom. har att avgiva deklaration, skall utan anmaning för varje kommun, där delägare är skattskyldig till statlig inkomstskatt, för envar delägare avgiva deklaration som nyss sagts, avseende hela företaget, med uppgift om den å delägaren belöpande andelen av för företaget beräknad avgiftsbelagd investeringskostnad.

3 m o m. Annan än den, som är uppgiftspliktig på grund av bestämmelserna i 1 eller 2 mom., är pliktig att efter anmaning, inom tid som i anmaningen angives, avgiva deklaration som i 1 mom. sägs, dock att detta ej gäller den som enligt 1 mom. tredje stycket är undantagen från deklarations-skyldighet.

4 m o m. Efter anmaning är envar, som enligt bestämmelserna i 1—3 mom. är skyldig avgiva deklaration, pliktig att i den omfattning, som i anmaningen angives, meddela för taxering till investeringsavgift erforderliga uppgifter utöver dem, som lämnas i deklarationsformuläret.

5 m o m. Rörande påföljd för underlåtenhet att avlämna deklaration för taxering till investeringsavgift skola taxeringsförordningens bestämmelser om underlåtenhet att avlämna självdeklaration hava motsvarande tillämpning; dock skall, beträffande deklaration enligt 1 mom. här ovan, den i 39 § 1 mom. första stycket taxeringsförordningen stadgade påföljden för underlåtenhet att avlämna självdeklaration inträda endast därest den avgiftsskyldige underlåtit att efterkomma anmaning att avgiva deklaration för taxering till investeringsavgift.

Rörande påföljd för underlåtenhet att avlämna deklaration i fall som avses i 2 mom. skola taxeringsförordningens bestämmelser om underlåtenhet att avlämna uppgifter, varom förmåles i 34 § samma förordning, äga motsvarande tillämpning.

Kungl. Maj:ts förslag

Utskottets förslag

13 §.

Taxering till investeringsavgift sker i den kommun, där den avgiftsskyldige skall taxeras till statlig inkomstskatt, och verkställas av vederbörande taxeringsnämnd.

Därest taxeringsnämnd, på grund av att deklaration för taxering till investeringsavgift trots anmaning icke avgivits eller att utredning icke kunnat verkställas, beträffande viss avgiftsskyldig underlåtit att verkställa taxering till investeringsavgift eller åsatt taxering, som av nyss angiven grund kan antagas vara felaktig, åligger det taxeringsnämndens ordförande att senast den 15 juni eller, såvitt angår Stockholm, den 30 juni under taxeringsåret lämna vederbörande taxeringsintendent skriftligt meddelande härom. Har länsstyrelsen medgivit utsträckning av den tid, inom vilken taxeringsnämnds arbete skall vara avslutat, må länsstyrelsen jämväl förordna om utsträckning av tiden för lämnande av ifrågakvarande meddelande.

Taxeringsintendent samt medlem av prövningsnämnd må jämväl efter utgången av taxeringsåret framställa yrkande angående taxering till investeringsavgift.

14 §.

Deklaration eller annan uppgift enligt denna förordning skall av vederbörande myndighet biläggas och åtfölja den självdeklaration, till vilken den anknyter. Vad i 56 § 1 mom. taxeringsförordningen stadgas beträffande självdeklaration skall äga tillämpning jämväl beträffande handling, som enligt vad nu sagts skall biläggas självdeklaration.

15 §.

För taxering till investeringsavgift må granskning av avgiftsskyldigs bokföring enligt bestämmande i varje särskilt fall av taxeringsintendenten verkställas. Taxeringsförordningens föreskrifter skola härvid äga motsvarande tillämpning.

16 §.

1 m o m. Beträffande besvär över taxering till investeringsavgift skola taxeringsförordningens föreskrifter om taxering till statlig inkomstskatt äga motsvarande tillämpning med iakttagande av att besvärsrätt tillkommer den avgiftsskyldige och vederbörande taxeringsintendent.

2 m o m. Äro för viss avgiftsskyldig besvär samtidigt anhängiga över taxering enligt denna förordning och enligt taxeringsförordningen, böra besvären prövas i samband med varandra.

Därest efter anförda besvär eller eljest taxering till statlig inkomstskatt ändras eller påföres någon, skall samtidigt vidtagas därav betingad ändring i taxeringen till investeringsavgift.

17 §.

Har avgiftsskyldig i uppgift eller upplysning, som avgivits till ledning vid taxering till investeringsavgift, lämnat oriktigt meddelande eller har han, ehuru uppgiftspliktig, underlåtit avlämna uppgift eller infordrad upplysning, och har därav föranletts, att han icke blivit taxerad till investeringsavgift eller att han blivit för lågt taxerad till sådan avgift, skall han eftertaxeras till investeringsavgift att utgå med det belopp, som genom berörda förfarande undandragits statsverket.

Eftertaxering må icke ske senare än fem år efter det år, då taxeringen rätteligen bort av beskattningsnämnd i första instans verkställas. Har den avgiftsskyldige avlidit, åsättes taxeringen hans dödsbo, dock att sådan

Kungl. Maj:ts förslag

Utskottets förslag

taxering icke må ske senare än två år efter utgången av det kalenderår, under vilket bouppteckningen efter honom blivit ingiven för registrering.

18 §.

Har någon i samband med investering, som i 2—4 §§ sägs, vidtagit åtgärd, som kan antagas hava tillkommit i syfte att undgå eller erhålla lindring i taxering till investeringsavgift, skall taxering åsättas som om dylik åtgärd icke vidtagits.

19 §.

Om ansvar i vissa fall för den, som i deklaration enligt denna förordning lämnat oriktig uppgift, stadgas i skattestrafflagen.

20 §.

Uppbördsförordningens bestämmelser angående statlig inkomstskatt skola i tillämpliga delar gälla beträffande investeringsavgift, dock att sådan avgift icke skall upptagas å debetsedel avseende preliminär skatt.

21 §.

Av taxeringen till investeringsavgift föranledda särskilda kostnader bestridas av statsmedel.

22 §.

Kungl. Maj:t äger utfärda för tillämpning av denna förordning erforderliga föreskrifter.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling. I samband därmed skall följande iakttagas.

1. Har någon verkställt investering under beskattningsår, för vilket han år 1956 taxeras till investeringsavgift enligt förordningen den 5 juni 1953 (nr 364) med bestämmelser om taxering till investeringsavgift i vissa fall, skall sådan investering icke anses såsom avgiftspliktig investering enligt förordningen om investeringsavgift för år 1955.

2. Till avgiftspliktig investering hänföres icke förvärv av byggnad, därest kontrakt om köpet undertecknats senast den 15 januari 1955 och ej heller sådan investering i fastighet, för vilkens utförande byggnadstillstånd meddelats senast nämnda dag. Vidare skall icke som avgiftspliktig investering anses inventarieförvärv, därest leverans skett eller skriftligt avtal om leverans träffats före den 1 januari 1955.

2. Till avgiftspliktig investering hänföres icke förvärv av byggnad, därest kontrakt om köpet undertecknats senast den 15 januari 1955 och ej heller sådan investering i fastighet, för vilkens utförande byggnadstillstånd meddelats senast nämnda dag, *därvid med byggnadstillstånd i förevarande sammanhang avses annat tillstånd än sådant som lämnats för fortlöpande reparations- och underhållsarbeten*. Vidare skall icke som avgiftspliktig investering anses inventarieförvärv, därest leverans skett eller skriftligt avtal om leverans träffats *senast den 15 januari 1955*.

3. Är fråga om avgiftspliktig investering i form av grundförbättring å fastighet, ny-, till- eller ombyggnad eller reparation och underhåll av bygg-

Kungl. Maj:ts förslag

Utskottets förslag

nad, förbättringsarbete å inventarier eller arbete avseende exploatering av naturtillgångar, skall allenast den del av kostnaden för investeringen, som är hänförlig till arbeten utförda efter den 15 januari 1955, medtagas vid bestämmandet av uppskattad investeringskostnad.

4. Har någon på grund av omläggning av räkenskapsår antingen icke taxerats till inkomstskatt år 1956 eller nämnda år taxerats till dylik skatt för ett beskattningsår, som omfattar kortare tid än tolv månader, skall taxering till investeringsavgift verkställas år 1957 eller, i förekommande fall, såväl år 1956 som år 1957, därvid bestämmelserna i denna förordning skola äga motsvarande tillämpning jämväl beträffande investeringar under det beskattningsår för vilket taxering sker år 1957.

2) antaga följande såsom *utskottets förslag* betecknade

Förslag

till

förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1955
(särskild investeringsavgift)

Härigenom förordnas som följer.

Kungl. Maj:ts förslag

Utskottets förslag

1 §.

För förvärv av personbil, av sådan med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustad lastbil vilkens tjänstevikt ej överstiger 1 800 kilogram eller av motorcykel skall under tid, som anges i 2 §, till staten erläggas särskild investeringsavgift i enlighet med vad nedan sägs.

I denna förordning användas uttryck och begrepp i samma betydelse som i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

2 §.

Särskild investeringsavgift skall utgå,

a) då ansökan om fordonets upptagande i eller överförande till bilregister inkommit till länsstyrelsen efter den 15 januari 1955 men före utgången av samma år; och

b) då anmälan till bilregister om övergång till ny ägare av i registret upptaget fordon i annat fall än i 17 § 3 mom. andra stycket vägtrafikförordningen sägs inkommit till länsstyrelsen inom tid som nyss angivits,

allt under förutsättning att ansökan eller anmälan föranleder avsedd registrerings- eller anteckningsåtgärd.

2 §.

Särskild investeringsavgift skall utgå,

a) då ansökan om fordonets upptagande i eller överförande till bilregister inkommit till länsstyrelsen efter den 31 januari 1955 men före utgången av samma år; och

b) då anmälan till bilregister om övergång till ny ägare av i registret upptaget fordon i annat fall än i 17 § 3 mom. andra stycket vägtrafikförordningen sägs *från den nye ägaren* inkommit till länsstyrelsen inom tid som nyss angivits.

Kungl. Maj:ts förslag

Har ansökan eller anmälan, som ovan sagts, enligt vägtrafikförordningen bort göras före utgången av år 1955 men har den icke verkställts eller verkställts först efter utgången av nämnda år, föreligger ock skyldighet att erlægga avgift.

3 §.

Oaktat vad i 2 § sägs skall särskild investeringsavgift ej utgå,

a) därest anmälan föranletts av att äganderätten till fordonet övergått genom arv eller testamente;

b) därest ansökan avser överförande till bilregister av reservregistrerat fordon, som den 15 januari 1955 fanns intaget i bilreservregistret och vars ägare är antingen densamme som nämnda dag fanns antecknad såsom fordonets ägare eller ock någon som genom arv eller testamente bekommit fordonet efter denne;

c) därest ansökan avser överförande till bilregister av reservregistrerat fordon, som efter den 15 januari 1955 upptagits i bilreservregister och vars ägare antingen är densamme som omedelbart före fordonets upptagande i bilreservregistret fanns antecknad såsom fordonets ägare eller ock någon som genom arv eller testamente bekommit fordonet efter denne; eller

d) därest ansökan avser införande i annat läns bilregister av registrerat fordon, vars ägare är antingen densamme som finnes antecknad såsom fordonets ägare i det bilregis-

Utskottets förslag

Har ansökan eller anmälan, som ovan sagts, enligt vägtrafikförordningen bort göras *senast* före utgången av år 1955 men har den icke verkställts eller verkställts först efter utgången av nämnda år, föreligger ock skyldighet att erlægga avgift.

3 §.

Oaktat vad i 2 § sägs skall särskild investeringsavgift ej utgå,

a) därest anmälan om *övergång till ny ägare av i bilregister upptaget fordon* föranletts av att äganderätten till fordonet övergått genom arv eller testamente;

b) därest anmälan om *övergång till ny ägare av i bilregister upptaget fordon göres inom i vägtrafikförordningen föreskriven tid samt åtföljes av sådan i 19 § samma förordning omförmäld anmälan, vilken föranleder fordonets överförande från bilregistret till bilreservregistret eller fordonets avförande ur bilregistret*;

c) därest ansökan avser överförande till bilregister av reservregistrerat fordon, som den 31 januari 1955 fanns intaget i bilreservregistret och vars ägare är antingen densamme som nämnda dag fanns antecknad såsom fordonets ägare eller ock någon som genom arv eller testamente bekommit fordonet efter denne;

d) därest ansökan avser överförande till bilregister av reservregistrerat fordon, som efter den 31 januari 1955 upptagits i bilreservregister *utan att fråga därvid varit om fall som vid b) sägs* och vars ägare är antingen densamme som omedelbart före fordonets upptagande i bilreservregistret fanns antecknad såsom fordonets ägare eller ock någon som genom arv eller testamente bekommit fordonet efter denne; eller

e) därest ansökan avser införande i annat läns bilregister av registrerat fordon, vars ägare är antingen densamme som finnes antecknad såsom fordonets ägare i det bilregister, där

Kungl. Maj:ts förslag

ter, där fordonet är registrerat, eller ock någon som genom arv eller testamente bekommit fordonet efter denne.

Utskottets förslag

fordonet är registrerat, eller ock någon som genom arv eller testamente bekommit fordonet efter denne.

Har någon förvärvat fordon och har detta därefter övergått till ny ägare, som antingen den 31 januari 1955 fanns såsom sådan antecknad i bilregister eller bilreservregister eller ock enligt övergångsbestämmelse till denna förordning icke är skyldig erlægga avgift, vare ej heller den förre ägaren skyldig erlægga avgift, även om han underlåtit att om sitt förvärv göra vederbörlig anmälan.

Vidare skall från denna förordnings tillämpning sådant fordon vara undantaget, som är frikallat från skatteplikt enligt 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt eller enligt övergångsbestämmelsen till förordningen den 28 september 1951 (nr 654) angående ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ nyssnämnda förordning den 2 juni 1922, nr 260.

4 §.

Skyldig att erlægga särskild investeringsavgift är den, som vid sådan registrerings- eller anteckningsåtgärd, varom i 2 § förmåles, skall i bilregister antecknas såsom ägare till fordonet.

Avgiften inbetalas till länsstyrelsen; och må länsstyrelsen ej upptaga fordonet i bilregister eller till detta anteckna ny ägare av fordonet utan att avgiften till fullo erlagts.

4 §.

Skyldig att erlægga särskild investeringsavgift är den, vilken enligt vägtrafikförordningen har att göra ansökan eller anmälan som i 2 § avses.

Avgiften skall inbetalas till länsstyrelsen i samband med ansökan eller anmälan som nyss sagts. Har så ej skett, skall länsstyrelsen omedelbart förordna om avgiftens uttagande. Om tidpunkten för inbetalning av avgift i fall, då ansökan eller anmälan underlåtit, förordnar Kungl. Maj:t.

Beträffande invalidfordon, för vilket avgiftsfrihet enligt 3 § sista stycket ifrågasättes, skall gälla vad Kungl. Maj:t därom förordnar.

5 §.

1. För fordon av 1954 eller senare års modell skall beträffande beloppet gälla följande.

Avgiften beräknas för personbilar och lastbilar till det antal kronor, som motsvarar 75 procent av det tal vilket anger fordonets tjänstevikt uttryckt i kilogram. För bilar med högre tjänstevikt än 1 600 kilogram skall *avgiften beräk-*

derjämte till-

Kungl. Maj:ts förslag

nas till det sålunda uträknade beloppet med tillägg av 100 kronor för varje fullt femtiotal kilogram, varmed tjänstevikten överskjuter 1 600 kilogram. Avgiften avrundas i förekommande fall till närmast lägre tiotal kronor.

För motorcyklar utgör avgiften 150 kronor därest fordonets tjänstevikt ej överstiger 75 kilogram, 200 kronor därest tjänstevikten är högre men ej överstiger 150 kilogram samt eljest 300 kronor.

2. För fordon av 1953 eller tidigare års modell utgör avgiften:

för 1953 års modell	90	} procent av belopp, uträknat enligt 1. ovan; samt
» 1952 » »	80	
» 1951 » »	70	
» 1950 » »	60	
» 1949 » »	50	
» 1948 » »	40	
» 1947 » »	30	
» 1946 eller tidigare års modell	20	procent av belopp uträknat enligt 1. ovan.

Utskottets förslag

lägg göras med 100 kronor för varje fullt femtiotal kilogram, varmed tjänstevikten överskjuter 1 600 kilogram. Avgiften avrundas i förekommande fall till närmast lägre tiotal kronor.

För motorcyklar utgör avgiften 150 kronor därest fordonets tjänstevikt ej överstiger 75 kilogram, 200 kronor därest tjänstevikten är högre men ej överstiger 160 kilogram samt eljest 300 kronor.

2. För fordon av 1953 eller tidigare års modell utgör avgiften:

för 1953 års modell	90	} procent av belopp, uträknat enligt 1. ovan; samt
» 1952 » »	80	
» 1951 » »	70	
» 1950 » »	60	
» 1949 » »	50	
» 1948 » »	40	
» 1947 » »	30	
» 1946 » »	20	procent av belopp, uträknat enligt 1. ovan.
» 1945 eller tidigare års modell	10	

Avgiften avrundas i förekommande fall till närmast lägre tiotal kronor.

3. Skall avgift beräknas för fordon, beträffande vilket årsmodell icke kan angivas, skall så anses som om fordonet är av det års modell, då fordonet första gången registrerades.

4. Göres icke ansökan eller anmälan, som i 2 § sägs, inom tid som föreskrives i vägtrafikförordningen, skall den särskilda investeringsavgiften utgå med ett med 100 procent förhöjt belopp.

Där synnerliga skäl föreligga, äger Kungl. Maj:t på ansökan förordna att avgiften i nu avsett fall skall utgå utan förhöjning.

6 §.

I fråga om besvär över beslut jämlikt denna förordning skall gälla vad i motsvarande hänseenden är stadgat i 76 § vägtrafikförordningen.

6 §.

I fråga om besvär över beslut rörande avgift jämlikt denna förordning skall i tillämpliga delar gälla vad om automobilskatt är i motsvarande hänseenden stadgat.

Kungl. Maj:ts förslag

Utskottets förslag

7 §.

De ytterligare föreskrifter rörande debitering, uppbörd och indrivning m. m., som erfordras för tillämpning av denna förordning, meddelas av Kungl. Maj:t.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling, dock att bestämmelserna i 5 § 4. skola träda i kraft först den 1 mars 1955.

I samband med ikraftträdandet av denna förordning skall följande iakttagas.

Har fordon upptagits i bilregister eller har anteckning däri om ny ägare till fordon verkställt efter den 15 januari 1955 men innan denna förordning trätt i kraft, skall avgiften erläggas efter anmodan av länsstyrelsen och enligt de närmare föreskrifter, som Kungl. Maj:t äger meddela.

Där ansökan varom i 2 § stadgas skall vara åtföljd av besiktningssinstrument, skall särskild investeringsavgift ej erläggas, därest med intyg från besiktningssman styrkes att fordonet senast den 15 januari 1955 hos denne anmälts till registreringsbesiktning som verkställt först nämnda dag eller senare. Ej heller skall avgift uttagas, därest ansökan eller anmälan, som i 2 § sägs, inkommit till länsstyrelsen senast den 15 januari 1955 men först efter nämnda dag föranlett avsedd registrerings- eller anteckningsåtgärd.

Den, som senast den 15 januari 1955 erhållit interimslicens för av honom förvärvat fordon, är ej skyldig att för fordonet erlägga avgift i anledning av ansökan, varom i 2 § förmäles.

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

Har ansökan eller anmälan, som i 2 § avses, inkommit till länsstyrelsen efter den 31 januari 1955 men innan denna förordning trätt i kraft, skall avgiften erläggas efter anmodan av länsstyrelsen och enligt de närmare föreskrifter, som Kungl. Maj:t äger meddela.

Där ansökan varom i 2 § stadgas skall vara åtföljd av besiktningssinstrument, skall särskild investeringsavgift ej erläggas, därest med intyg från besiktningssman styrkes att fordonet senast den 31 januari 1955 hos denne anmälts till registreringsbesiktning, vid vilken upprättats besiktningssinstrument som tillhandahållits först å sådan tid, att ansökan icke kunnat komma länsstyrelsen tillhanda senast nämnda dag.

Inkommer till länsstyrelsen efter den 31 januari 1955 ansökan eller anmälan, som i 2 § avses, och framgår antingen av på länsstyrelsens föranstaltan företagen äganderättsutredning, som senast nämnda dag verkställt av polismyndighet, eller av till länsstyrelse senast samma dag inkommen försäljningsanmälan jämlikt 17 § 3 mom. tredje stycket eller 18 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen eller ock av senast

Kungl. Maj:ts förslag

Utskottets förslag

samma dag för den anmälningsskyldige utfärdad interimslicens, att fordonet av honom förvärvats senast den 31 januari 1955, skall avgift ej utgå, därest den anmälningsskyldige vid anmälningstillfället styrker förefintligheten av sådan äganderättsutredning, försäljningsanmälan eller interimslicens.

B) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 73 av herr Axel Andersson och II: 92 av herr Carlsson i Tibro,

2) de likalydande motionerna I: 107 av herrar Öhman och Helmer Persson samt II: 139 av herr Hagberg i Stockholm m. fl.,

3) de likalydande motionerna I: 122 av herr Osvald och II: 164 av herr Johansson i Öckerö m. fl.,

4) de likalydande motionerna I: 123 av herr Theodor Johansson m. fl. samt II: 167 av herrar Svensson i Vä och Persson i Norrby,

5) de likalydande motionerna I: 124 av herr Arrhén och II: 171 av herr Nilsson i Båstekille,

6) de likalydande motionerna I: 125 av herr Nyström m. fl. samt II: 161 av herrar Gavelin och Jansson i Kalix,

7) de likalydande motionerna I: 126 av herr Herbert Hermansson och II: 166 av herr Carlsson i Bakeröd,

8) de likalydande motionerna I: 128 av herr Magnusson m. fl. och II: 163 av herr Boija m. fl.,

9) de likalydande motionerna I: 129 av herr Magnusson m. fl. och II: 155 av herr Carlsson i Stockholm m. fl.,

10) de likalydande motionerna I: 130 av herrar Björnberg och Ebbe Ohlsson samt II: 160 av herr Munktell m. fl.,

11) de likalydande motionerna I: 131 av herrar Björnberg och Ebbe Ohlsson samt II: 165 av herr Staxäng m. fl.,

12) de likalydande motionerna I: 380 av herr Ewerlöf m. fl. och II: 469 av herr Hjalmarson m. fl.,

13) de likalydande motionerna I: 381 av herr Ewerlöf m. fl. och II: 468 av herr Hjalmarson m. fl.,

14) de likalydande motionerna I: 382 av herr Wehtje m. fl. och II: 475 av herr Nilsson i Svalöv m. fl.,

15) de likalydande motionerna I: 383 av herr Svärd och II: 476 av herr Nygren,

16) de likalydande motionerna I: 384 av herr Svärd och II: 471 av herr von Seth m. fl.,

17) de likalydande motionerna I: 385 av fru Gärde Widemar m. fl. och II: 478 av herr Kollberg m. fl.,

18) de likalydande motionerna I: 386 av herrar Ohlon och Svärd samt II: 474 av herr Hagberg i Malmö m. fl.,

19) de likalydande motionerna I: 387 av herr Ohlon m. fl. och II: 477 av herr Ohlin m. fl.,

20) de likalydande motionerna I: 388 av herr Karl Persson m. fl. och II: 481 av herr Pettersson i Dahl m. fl.,

21) de likalydande motionerna I: 389 av herr Georg Carlsson m. fl. och II: 482 av herr Persson i Norrby m. fl.,

22) motionen I: 127 av herrar Näsgård och Lodenius,

23) motionen I: 351 av herr Gustaf Elofsson,

24) motionen II: 162 av herrar Asp och Persson i Appuna,

25) motionen II: 467 av herr Lundberg,

26) motionen II: 470 av herrar Nygren och Carlsson i Stockholm,

27) motionen II: 472 av herrar Munktell och Nygren,

28) motionen II: 473 av herrar Edström och Nygren,

29) motionen II: 479 av herrar Carlsson i Stockholm och Schmidt,

30) motionen II: 480 av herr Strandh m. fl. ävensom

31) motionen II: 483 av herr Andersson i Dunker,

måtte, i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Stockholm den 3 februari 1955

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjö Dahl, Heüman, Spetz, Gustaf Elofsson, Eriksson, Velander, Snygg, Anders Johansson, Erik Jansson och Bengtson; samt

från andra kammaren: herrar Olsson i Gävle, Kristensson i Osby, Sundström, Hagberg i Malmö, Sjölin, Brandt, Vigelsbo, Kollberg, Kärlander och Henriksson.

Reservationer:

I) av herrar *Spetz, Velande, Anders Johansson, Kristensson* i Osby, *Hagberg* i Malmö, *Sjölin* och *Kollberg*, vilka anfört följande:

En betydande rationalisering har under de senare åren ägt rum inom vårt näringsliv, såväl inom industri och handel som inom jordbruket. Trots detta föreligger alltså ett stort investeringsbehov för fortsatta rationaliseringar och därmed kostnadsänkningar. Detta behov framträder särskilt med hänsyn till konkurrensen från utlandet, såväl vad gäller den utländska som i fråga om den inhemska marknaden. Icke minst spelar därvid de förhållanden in, att de utländska konkurrenterna kan räkna med en i allmänhet icke obetydligt lägre lönenivå än de svenska företagen ävensom att det i utlandet ofta föreligger större möjligheter för tillverkning i stora serier. Det är följaktligen från samhällets synpunkt angeläget att investeringarna inom näringslivet får fortgå.

Att det för närvarande föreligger vissa risker för en utveckling i inflationistisk riktning torde i och för sig icke kunna bestridas. Däremot förekommer ingen sådan prisstegring som utmärkte situationen år 1951, då en investeringsavgift för åren 1952 och 1953 infördes. Det synes oss icke råda något tvivel om att nu förefintliga risker för en inflationistisk utveckling skulle kunna bemästras med andra, generellt verkande åtgärder av kreditåstramande natur, därvid även en rörlig ränta finge komma till användning. Samtidigt är det av avgörande betydelse att åtgärder snabbt vidtages i syfte att stimulera sparandet.

En investeringsavgift är enligt vår mening icke ett lämpligt instrument i nuläget. Den verkar kostnadsförhöjande utan att ha samma åstramande effekt på kreditvolymen som exempelvis räntevapnet. Den är osmidig och kan icke varieras efter lagets kortsiktiga förändringar. Den är av sådan natur att den ofrånkomligen drabbar i hög grad slumpartat. Planeringsarbetet på lång sikt inom näringslivet försvåras. Till avgiftsfria år ackumuleras vidare investeringsbehov, som med nödvändighet då måste innebära mycket starka påfrestningar på våra reala resurser.

Vad bilaccisen beträffar är denna särskilt ägnad att drabba bl. a. landsbygdens folk. De långa avstånden inom vårt land accentuerar på ett alldeles speciellt sätt behovet av förbättrade kommunikationer. Men även i övrigt har bilen blivit ett allt nödvändigare instrument för samfärdseln. Bilaccisen verkar även orättvist, i det att den endast träffar privata trafikföretag, medan vissa med dem konkurrerande statliga trafikföretag helt undgår denna extra börda.

I de likalydande motionerna I: 380 av herr Ewerlöf m. fl. och II: 469 av herr Hjalmarson m. fl., de likalydande motionerna I: 381 av herr Ewerlöf m. fl. och II: 468 av herr Hjalmarson m. fl. samt de likalydande motionerna I: 387 av herr Ohlön m. fl. och II: 477 av herr Ohlin m. fl. hemställas av bl. a.

ovan anförda skäl, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 36 med förslag till förordning om investeringsavgift, m. m. Vi biträder motionärernas förslag och hemställer därför vid punkterna A 1) och A 2),

A) att riksdagen måtte, med bifall till ovannämnda motioner,

1) avslå det vid propositionen fogade förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1955; samt

2) avslå det vid propositionen fogade förslaget till förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1955 (särskild investeringsavgift).

II) av herr *Gustaf Elofsson*, som anförde:

Bevarandet av ett fast penningvärde måste vara en väsentlig målsättning för den ekonomiska politiken. Otivelaktigt föreligger för närvarande vissa risker för en inflationistisk utveckling, varför åtgärder från statsmakternas sida för att eliminera dessa risker ter sig ofrånkomliga. Investeringar och konsumtion måste hållas inom ramen för landets reala resurser. I syfte att förebygga en ny inflation har Kungl. Maj:t i föreliggande proposition nr 36 föreslagit, att under år 1955 skall uttagas dels en avgift om 12 procent å investeringar i jordbruk och rörelse i den mån kostnaderna för investeringarna överstiger 15 000 kronor och dels en särskild investeringsavgift om ca 10 procent vid inregistrering av motorfordon, såväl nya som begagnade. Den föreslagna avgiften å investeringar i jordbruk och rörelse anser jag i nu rådande ekonomiska läge böra godtagas, ehuru den otivelaktigt försvårar näringslivets möjligheter att planera sina investeringar så, att investeringsverksamheten hålles på en jämn nivå. För att lindra verkningarna av avgiften i de fall, då densamma drabbar nödvändiga och från samhällets synpunkt önskvärda investeringar anser jag riktigt, att det avgiftsfria beloppet höjes till 20 000 kronor.

Importen av motorfordon ökade under år 1954 kraftigt i förhållande till näst föregående års i och för sig höga siffror. Även för innevarande år kan en omfattande import förutses, om icke åtgärder vidtages för att begränsa densamma. Denna stora import av motorfordon medför starka påfrestningar på vårt lands valutatillgångar och ökar samtidigt investeringsbehoven i fråga om vägar, verkstäder, garage, parkeringsplatser m. m. En begränsning av motorfordonsimporten ter sig således nödvändig såväl för att spara våra valutatillgångar som för att begränsa investeringsbehovet.

Då ett konjunkturpolitiskt samband förefinnes mellan importen av motorfordon och investeringsverksamheten skulle det i och för sig vara logiskt att också belägga anskaffningen av nya motorfordon för personligt bruk med en investeringsavgift. Däremot kan avgiftsbeläggning av begagnade fordon icke ha någon betydelse ur konjunkturdämpningssynpunkt. Enligt min uppfattning kan emellertid en investeringsavgift å motorfordon i enlighet med

förslaget i föreliggande proposition icke erhålla tillräcklig effekt för sitt syfte. Sedan propositionen framlagts har priset på personbilar av flera märken sänkts så pass mycket, att sänkningen ungefär motsvarar fördyringen genom investeringsavgiften. Det är icke osannolikt att priserna på ytterligare bilmärken kommer att sänkas på liknande sätt. Även om någon allmän sänkning av priserna icke kommer att äga rum, torde en fördyring av bilarna med några hundra kronor icke komma att medföra någon nämnvärd nedgång av försäljningen, eftersom efterfrågan är så stark. Av dessa skäl anser jag, att utskottet icke bort tillstyrka förslaget om investeringsavgift å motorfordon för innevarande år. Ett annat skäl, som talar mot detta förslag, är att uttagande av investeringsavgift vid köp av begagnade bilar icke har någon som helst betydelse för inflationsbekämpandet.

För att vinna syftet med den föreslagna investeringsavgiften, nämligen att begränsa importen av motorfordon, torde enligt min mening den bästa utvägen vara att begränsa valutatilldelningen för inköp av motorfordon från utlandet. Ett sådant system är visserligen förenat med vissa nackdelar, eftersom det innebär en kvotering av bilimporten, men dessa nackdelar uppväges enligt min mening av systemets effektivitet. Riksdagen bör således hos Kungl. Maj:t hemställa, att åtgärder vidtages för att begränsa importen av motorfordon under år 1955 på så sätt, att valuta intill ett visst högsta belopp ställes till förfogande för import av sådana motorfordon, som avses med den föreslagna särskilda investeringsavgiften å motorfordon. Beloppet bör enligt min mening lämpligen fastställas till 400 miljoner kronor.

Under åberopande av det anförda hemställer jag vid punkten A 2) att riksdagen måtte, med bifall till motionen I: 351 av herr Gustaf Elofsson i förevarande del,

2) avslå det vid propositionen fogade förslaget till förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1955 (särskild investeringsavgift) samt i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om åtgärder för begränsning under år 1955 av importen av sådana motorfordon, som avses i nämnda förslag, på så sätt, att valuta intill ett belopp av högst 400 miljoner kronor ställes till förfogande för sådan import;

III) av herrar *Spetz, Velandar, Anders Johansson, Kristensson* i Osby, *Hagberg* i Malmö, *Sjölin* och *Kollberg*, vilka anført följande:

Därest riksdagen ej skulle bifalla de av oss framställda yrkandena om avslag å Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 36, yrkar vi följande ändringar i de föreslagna författningsförslagen.

1. *Beträffande investeringar i förvärvskällan jordbruksfastighet*

I de likalydande motionerna I: 382 av herr *Wehtje* m. fl. och II: 475 av herr *Nilsson* i Svalöv m. fl. har hemställts att investeringar i förvärvskällan jordbruksfastighet skall fritagas från avgiftsplikt. Till stöd härför har motionärerna hl. a. framhållit omfattningen och betydelsen av de rationaliseringar,

som skett inom det svenska jordbruket under senare tid, samt understrukit nödvändigheten av en fortsatt rationalisering. Vi delar de synpunkter som sålunda framförts. Såväl med hänsyn till angelägenheten att förbättra lönsamheten särskilt för de mindre jordbrukarna som till livsmedelsprisernas allmänekonomiska betydelse är det i hög grad motiverat att rationaliseringsverksamheten inom jordbruket icke försvåras. Vi hemställer därför om bifall till det i nyssnämnda motioner framställda yrkandet. Detta föranleder den ändringen i det framlagda författningsförslaget, att 2 § utgår, att ändringar dessutom får ske i 1, 6, 7 och 12 §§ samt att paragrafnumreringen ändras fr. o. m. 3 §.

2. *Investeringar föranledda av offentlig myndighets åläggande*

I de likalydande motionerna I: 385 av fru Gärde Widemar m. fl. och II: 478 av herr Kollberg m. fl. har föreslagits att investeringar, som uppenbarligen föranledes av offentlig myndighets åtgärd, inbegripet återanskaffning av tillgång som myndigheten utdömt, skall fritagas från avgiftsplikt. Då vi anser det uppenbart obilligt att belägga investeringar av denna art med avgift yrkar vi bifall till detta förslag. Detta innebär i sak även bifall till de likalydande motionerna I: 126 av herr Herbert Hermansson och II: 166 av herr Carlsson i Bakeröd i nu förevarande del. Vi föreslår sålunda ett tillägg med här avsedd innebörd i 5 § att infogas som ett femte stycke.

3. *Investeringar i yrkesmässig biltrafik och enskilda järnvägar*

Det i propositionen framlagda förslaget om investeringsavgift för år 1955 innebär bl. a. att investeringar som verkställs av företag, som driver yrkesmässig buss- eller biltrafik, liksom investeringar av enskilda järnvägsföretag skall bli avgiftspliktiga, medan motsvarande investeringar av stat eller kommun, t. ex. i den av statens järnvägar drivna busstrafiken, icke skall beläggas med avgift. Under hänvisning till den viktiga principen, att likställighet i konkurrenshänseende bör eftersträvas mellan allmän och enskild företagsamhet, har i de likalydande motionerna I: 383 av herr Svärd och II: 476 av herr Nygren liksom i motionen II: 479 av herrar Carlsson i Stockholm och Schmidt föreslagits, att även de enskilda trafikföretagen fritages från avgiftsskyldighet. Vi delar denna uppfattning. Starka skäl för undantagande från avgiftsplikt för här berörda företag innefattas vidare i de synpunkter, som anförts i motionen II: 162 av herrar Asp och Persson i Appuna, nämligen att investeringarna inom den yrkesmässiga biltrafiken i vad avser utökning av fordonsparken prövas av myndighet enligt bestämmelserna i 1940 års yrkestrafikförordning. Denna förordning föreskriver särskilt tillstånd för yrkesmässig biltrafik, och varje sådan ansökan är därför underkastad behovs- och lämplighetsprövning av vederbörande myndighet. Vi föreslår på här anförda skäl att såväl investeringar av företag som driver yrkesmässig biltrafik som investeringar i enskild järnvägsdrift fritages från avgiftsplikt. Vad gäller undantaget för de förstnämnda investeringarna torde detta lagtekniskt få lösas så att undantagsstadgandet anknytes till 1940 års yrkestrafikförordning. Vi föreslår ett tillägg av sådan innebörd till 5 § att infogas som ett sjätte och ett sjunde stycke.

4. *Investeringar i fartyg*

I ett flertal motioner — de inbördes likalydande motionerna I: 122 av herr Osvald och II: 164 av herr Johansson i Öckerö m. fl., I: 131 av herrar Björnberg och Ebbe Ohlsson samt II: 165 av herr Staxäng m. fl., I: 126 av herr Herbert Hermansson och II: 166 av herr Carlsson i Bakeröd ävensom I: 386 av herrar Ohlon och Svärd samt II: 474 av herr Hagberg i Malmö m. fl. — har motionärerna framhållit de särskilda svårigheter, som investeringsavgiften skulle betyda för sjöfarten och fisket. Vi delar de i dessa motioner framförda synpunkterna och hemställer i anslutning därtill, att i fartyg gjorda investeringar fritages från investeringsavgift. Detsamma bör även gälla förvärv av begagnade fartyg, varom yrkande gjorts i motionen II: 479 av herrar Carlsson i Stockholm och Schmidt. Vi föreslår ett tillägg av här avsedd innebörd till 5 § att infogas som ett åttonde stycke.

5. *Investeringar för tillgodogörande av klenvirke*

I de likalydande motionerna I: 384 av herr Svärd och II: 471 av herr von Seth m. fl. har hemställts att investeringar, vilka syftar till ett bättre tillvaratagande av klenvirke, fritages från avgiftsplikt. I motionerna har erinrats om att frågan om klenvirkets tillvaratagande och utnyttjande i produktionen är av stor skogsekonomisk betydelse. Denna fråga har på senare tid fått ökad aktualitet, och praktiska försök pågår för att nå en teknisk och organisatorisk lösning därav. Vi fäster för vår del särskild vikt vid sistnämnda förhållande och anser det olämpligt att hinder lägges i vägen för denna försöksverksamhet, vilken för övrigt på olika sätt erhållit stöd från samhällets sida. Vi tillstyrker således det i nyssnämnda motioner framställda yrkandet och föreslår ett tillägg av sådan innebörd till 5 § att infogas såsom ett nionde stycke.

6. *Allmän dispensregel*

Som framgått av under ärendets behandling anförda exempel är det uppenbart att bestämmelserna i en författning av här ifrågavarande slag i enskilda fall kommer att leda till obilliga resultat. Det är här närmast fråga om sådana efter den 15 januari 1955 gjorda investeringar som på grund av samband med före nämnda dag träffade dispositioner eller eljest icke kan uppskjutas eller inhiberas. Vi föreslår därför att ett stadgande införes i författningen, som ger riksskattenämnden befogenhet att efter framställning av skattskyldig, när synnerliga skäl därtill är, medge befrielse från skyldighet att erlagga investeringsavgift. Detta förslag innebär bifall till det i de likalydande motionerna I: 385 av fru Gärde Widemar m. fl. och II: 478 av herr Kollberg m. fl. framställda yrkandet om dispensförfarande. Vi föreslår att ett sådant stadgande införes som ett tillägg till 5 § sista stycket.

7. *Ersättningsanskaffningar*

Enligt det i propositionen framlagda förslaget skall vid ersättningsanskaffningar investeringsavgift beräknas på den totala kostnaden, dock att vid direkt byte av likartade tillgångar avgift endast skall beräknas på erlagd mellanskillnad. Detta stadgande medför, att investeringsavgiften även drabbar sådana investeringar, som är nödvändiga för produktionsapparatens

vidmakthållande. Enligt vår mening bör en sådan konsekvens i möjligaste mån undvikas. Detta uppnås om, såsom föreslagits i motionen II: 479 av herrar Carlsson i Stockholm och Schmidt, det i propositionen framlagda förslaget ändras så, att vid ersättningsanskaffning av maskin eller annat inventarium avdrag må göras för den utrangerade tillgångens ursprungliga anskaffningsvärde eller, om detta inte kan visas, det belopp, som erhålles vid försäljning av tillgången. Vi hemställer om bifall till detta förslag och föreslår ett tillägg av sådan innebörd till 7 § andra stycket.

8. *Det avgiftsfria beloppet*

I motionen II: 480 av herr Strandh m. fl. har bl. a. hemställts att från den uppskattade investeringskostnaden skall få avdragas ett belopp av 30 000 kronor. Utskottets majoritet har här föreslagit en höjning av det i propositionen föreslagna beloppet 15 000 kronor till 20 000 kronor. I de likalydande motionerna I: 388 av herr Karl Persson m. fl. och II: 481 av herr Pettersson i Dahl m. fl. har ifrågakvarande belopp föreslagits till 25 000 kronor. Även sistnämnda belopp torde få anses för lågt och vi föreslår därför med hänvisning till den i förstnämnda motion anförda motiveringen, att det avgiftsfria beloppet fastställles till 30 000 kronor. Detta medför ändringar i 8 och 12 §§.

9. *Rätten till avdrag för erlagd investeringsavgift*

Enligt propositionen skall investeringsavgiften vara avdragsgill vid inkomsttaxeringen. Såsom påpekats i de likalydande motionerna I: 385 av fru Gärde Widemar m. fl. och II: 478 av herr Kollberg m. fl. innebär den utformning, som avdragsrätten givits i propositionen, att den reduktion av avgiften, som blir en konsekvens av avdragsrätten, endast kan utnyttjas av de företag, som redovisar vinst under det år avgiften erlagts, medan de företag, som icke lämnar vinst under året, drabbas av investeringsavgiftens fulla belopp. Härigenom skulle de föreslagna bestämmelserna komma att verka oskäligt betungande. Detta gäller särskilt för nystartade företag. För att mildra dessa verkningar har i motionerna föreslagits ett tillägg av innebörd, att företagare, som erlagt investeringsavgift men vars rörelse under året visat förlust eller så ringa överskott, att han vid beräkning av nettointäkten av rörelsen ej kunnat utnyttja avdragsrätten, får tillgodogöra sig det resterande avdraget intill tre år efter det investeringsavgiften erlagts. Då en sådan bestämmelse synes till sin innebörd vara väl förenlig med gällande bestämmelser i fråga om rätt för företagare att för ett senare år tillgodogöra sig avskrivning, som med hänsyn till rörelsens resultat icke kunnat ske visst år, förordar vi, att en bestämmelse sådan som den ovan föreslagna införes. Vi hemställer således om bifall till motionerna I: 385 och II: 478 i denna del, och föreslår ett tillägg av nu nämnd innebörd till 10 §.

10. *Avgiftsbefrielse för maskiner och inventarier i vissa fall*

I motionen II: 480 av herr Strandh m. fl. har yrkats att avgift inte skall utgå för maskiner och inventarier, som erfordras för utnyttjande av byggnad i rörelse, för vilken byggnadstillstånd erhållits före den 15 januari 1955.

Vi delar de i motionen framförda synpunkterna och hemställer om bifall till det däri framställda yrkandet om ändring i övergångsbestämmelserna i här nämnt avseende. Vi föreslår att ett tillägg med denna innebörd införes under punkten 2 i övergångsbestämmelserna.

11. Avgiftsbefrielse vid förvärv av begagnat fordon

Starkt vägande kritik har enligt vår mening framförts i ett flertal motioner — de inbördes likalydande motionerna I: 380 av herr Ewerlöf m. fl. och II: 469 av herr Hjalmarson m. fl., I: 387 av herr Ohlon m. fl. och II: 477 av herr Ohlin m. fl., I: 123 av herr Theodor Johansson m. fl. samt II: 167 av herrar Svensson i Vä och Persson i Norrby, I: 129 av herr Magnusson m. fl. och II: 155 av herr Carlsson i Stockholm m. fl. samt I: 388 av herr Karl Persson m. fl. och II: 481 av herr Pettersson i Dahl m. fl. — mot det i propositionen innefattade förslaget att särskild investeringsavgift (»bilaccis») även skall utgå vid köp eller byte av begagnade bilar eller motorcyklar. En dylik beskattning, som knappast kan motiveras med samhälls-ekonomiska hänsyn, skulle uppenbarligen verka allvarligt störande på bilhandeln, försvåra en ekonomisk disposition av landets bilpark och drabba särskilt den mindre köpkraftiga delen av den bilköpande allmänheten. Det som här senast anförts torde inte minst gälla avgiften vid förvärv av begagnade motorcyklar. Vi anser på anförda skäl att köp eller byte av begagnade bilar eller motorcyklar skall fritagas från avgiftsplikt och hemställer om ändringar i den föreslagna författningen i detta hänseende. Detta vårt yrkande innebär ett tillägg till 1 § samt ändringar i 2, 3, 4 och 5 §§ ävensom i övergångsbestämmelserna i den föreslagna förordningen om avgift vid investering i motorfordon år 1955.

12. Retroaktiviteten i fråga om den särskilda investeringsavgiften vid förvärv av motorfordon

Som påpekats i ett flertal motioner — de inbördes likalydande motionerna I: 73 av herr Axel Andersson och II: 92 av herr Carlsson i Tibro, I: 130 av herrar Björnberg och Ebbe Ohlsson samt II: 160 av herr Munktell m. fl., I: 385 av fru Gärde Widemar m. fl. och II: 478 av herr Kollberg m. fl. samt I: 388 av herr Karl Persson m. fl. och II: 481 av herr Pettersson i Dahl m. fl. — medför det föreslagna förfarandet i fråga om avgiftsskyldighet vid förvärv av motorfordon, att beskattningen i realiteten erhåller retroaktiv verkan. Avgiften föreslås nämligen utgå även i de fall kontrakt eller bindande avtal om köp av bil eller motorcykel slutits *före* förslagets offentliggörande, och dylika kontrakt är i allmänhet bindande för köparen. Vi kan för vår del icke medverka till att beskattningen erhåller retroaktiv verkan och hemställer under hänvisning till de i nämnda motioner anförda motiveringarna i här ifrågavarande avseende, att den föreslagna författningen ändras så att avgift ej skall utgå i de fall ägaren i samband med ansökan om fordonets registrering styrker att bindande avtal om förvärv av fordonet slutits senast den 31 januari 1955. Vi föreslår, att ett tillägg av sådan innebörd göres till 3 § i den föreslagna förordningen om särskild investeringsavgift.

På grund av vad sålunda anförts får vi beträffande punkterna A 1) och A 2) hemställa,

A) att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 36 icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas,

1) antaga följande såsom *reservanternas förslag* betecknade

Förslag
till
förordning om investeringsavgift för år 1955

Häri genom förordnas som följer.

Utskottets förslag

1 §.

Fysisk eller juridisk person, som under det beskattningsår för vilket taxering till statlig inkomstskatt äger rum i första instans år 1956 verkställt investering av nedan angivet slag inom någon av förvärvskällorna *jordbruksfastighet*, annan fastighet eller rörelse och som icke är frikallad från skyldighet att erlagga sådan skatt för inkomst av samma förvärvskälla, skall i enlighet med vad i denna förordning sägs till staten erlagga investeringsavgift.

Från avgiftsskyldighet — — — (= rad 4 uppi från) — — — dylik lokal.

2 §.

Till sådan investering inom förvärvskällan jordbruksfastighet, som föranleder uttagande av investeringsavgift (avgiftspliktig investering), hänföres

a) i fråga om byggnad: *ny-, till- och ombyggnad samt reparation och underhåll av byggnad till den del densamma användes för annat ändamål än bostadsändamål; samt*

b) i fråga om maskiner och andra för jordbruksdriften avsedda döda inventarier med en beräknad varaktighetstid av mer än tre år:

nyuppsättning, ersättningsanskaffning och sådana förbättringsåtgärder, som icke äro att hänföra till normalt underhåll.

Reservanternas förslag

1 §.

Fysisk eller juridisk person, som under det beskattningsår för vilket taxering till statlig inkomstskatt äger rum i första instans år 1956 verkställt investering av nedan angivet slag inom någon av förvärvskällorna annan fastighet eller rörelse och som icke är frikallad från skyldighet att erlagga sådan skatt för inkomst av samma förvärvskälla, skall i enlighet med vad i denna förordning sägs till staten erlagga investeringsavgift.

utskottet s. 66 rad 25 nedifrån—s. 67

Utskottets förslag

Vad i föregående stycke sägs skall icke äga tillämpning, när fråga är om förvärv av tillgång i samband med övertagande av jordbruk med äganderätt eller på arrende eller efter utarrendering under förutsättning att tillgången i fråga nyttjats i det övertagna jordbruket. Ej heller skall investeringsavgift uttagas då fråga är om nyuppsättning som verkstälts under det beskattningsår, då jordbruksfastighet förvärvats eller jordbruksarrende tillträtts eller jordbruk övertagits efter utarrendering.

3 §.

Till avgiftspliktig — — — (= utskottet s. 67 rad 23 uppifrån—s. 68 rad 17 nedifrån) — — — skattskyldig person.

5 §.

Har myndighet — — — (= utskottet s. 68 rad 15 nedifrån—s. 69 rad 24 uppifrån) — — — om fondskatt.

Investering, som tillkommit på direkt föranstaltande av offentlig myndighet, skall ej anses som avgiftspliktig investering.

Från avgiftsplikt skola vidare undantagas investeringar i motorfordon, som äro registrerade eller registreras för yrkesmässig trafik enligt förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (nr 910).

Likaså skola investeringar i enskild järnvägsdrift fritagas från avgiftsplikt.

Ej heller skall investeringsavgift utgå vid investeringar i fartyg.

Investeringar, som uteslutande tillkommit i syfte att tillvarataga klenvirke, skola likaledes vara befriade från avgiftsplikt.

Riksskattenämnden äger att efter framställning från skattskyldig, när synnerliga skäl därtill äro, medgiva befrielse från skyldighet att erlagga investeringsavgift enligt denna förordning.

6 §.

Avgiftspliktig investering inom förvärvskällorna jordbruksfastighet, därest inkomsten därav icke beräknas efter bokföringsmässiga grun-

6 §.

Avgiftspliktig investering inom förvärvskällan annan fastighet skall anses hava verkstälts, då den av investeringen föranledda utgiften be-

Utskottets förslag

der, och annan fastighet skall anses hava verkställt, då den av investeringen föranledda utgiften betalats eller omkostnaden ägt rum, dock att förvärv av byggnad skall anses hava skett det beskattningsår då kontrakt om köpet undertecknats.

Beräknas vid — — — (= utskottet s. 69 rad 21 nedifrån—rad 17 nedifrån) — — — levererade tillgångar.

7 §.

Investeringsavgift skall — — — (= utskottet s. 69 rad 15 nedifrån—rad 10 nedifrån) — — — lagertillgångens saluvärde.

Har vid sådant förvärv av tillgång, som utgör avgiftspliktig investering, såsom likvid eller dellikvid lämnats annan likartad tillgång, skall såsom investeringskostnad anses allenast mellanskillnaden.

Har vid sådant förvärv av tillgång, som utgör avgiftspliktig investering, såsom likvid eller dellikvid lämnats annan likartad tillgång, skall såsom investeringskostnad anses allenast mellanskillnaden. *Likaså skall vid beräkning av investeringskostnad för ersättningsanskaffning avdrag göras för den utrangerade tillgångens ursprungliga anskaffningsvärde eller, om detta ej kan visas, för det belopp som erhålles vid försäljningen av tillgången.*

När fråga är om avgiftspliktig investering i form av reparation av byggnad, ingående i förvärvskällan jordbruksfastighet, skall som investeringskostnad anses allenast belopp, varmed reparationskostnaden överstiger en procent för år räknat av det i fastighetens taxeringsvärde året näst före taxeringsåret ingående jordbruksvärdet eller — därest i jordbruksvärde ingående värde å skogsmark uppgår till minst femtio procent av jordbruksvärdet — sistnämnda värde efter avdrag för skogsmarksvärdet. Beträffande avgiftspliktig investering i form av reparation av byggnad, ingående i förvärvskällan annan fastighet, skall som investeringskostnad anses belopp, varmed reparationskostnaden överstiger två procent för år räknat av den del av det i fastighetens taxeringsvärde året näst före taxeringsåret ingående byggnadsvärdet, i förekommande fall minskat med särskilt maskinvärde, som belöper å

Beträffande avgiftspliktig investering i form av reparation av byggnad, ingående i förvärvskällan annan fastighet, skall som investeringskostnad anses belopp, varmed reparationskostnaden överstiger två procent för år räknat av den del av det i fastighetens taxeringsvärde året näst före taxeringsåret ingående byggnadsvärdet, i förekommande fall minskat med särskilt maskinvärde, som belöper å sådan del av

Utskottets förslag

sådan del av fastigheten som är upplåten till användning i rörelse på sätt i 3 § sägs. Avser avgiftspliktig investering reparation av byggnad, ingående i förvärvskällan rörelse, skall som investeringskostnad anses belopp, varmed reparationskostnaden överstiger två procent för år räknat av det i fastighetens taxeringsvärde året näst före taxeringsåret ingående byggnadsvärdet, i förekommande fall minskat med särskilt maskinvärde.

Investeringskostnad för — — — (= utskottet s. 70 rad 14—rad 18 upptriffrån) — — — uppskattade investeringskostnad.

8 §.

Från uppskattad investeringskostnad avdrages ett belopp av 20 000 kronor. Vad härefter återstår utgör avgiftsbelagd investeringskostnad, vilken utföres i fulla hundratal kronor så att överskjutande belopp, som icke uppgår till fullt hundratal kronor, bortfaller.

9 §.

Beträffande handelsbolag — — — (= utskottet s. 70 rad 21 nedifrån—rad 15 nedifrån) — — — oberoende avgiftsskyldiga.

10 §.

Investeringsavgiften utgör — — — (= utskottet s. 70 rad 13 nedifrån—rad 8 nedifrån) — — — skattepliktig intäkt.

Företagare, som erlagt investeringsavgift men vars rörelse under året visat förlust eller så ringa överskott, att han vid beräkning av nettointäkten av rörelsen ej kunnat utnyttja avdragsrätten, må tillgodgöra sig det resterande avdraget intill tre år efter det investeringsavgiften erlagts.

11 §.

Taxeringsförordningens bestämmelser — — — (= utskottet s. 70 rad 6 nedifrån—rad 4 nedifrån) — — — till investeringsavgift.

12 §.

1 m o m. Till ledning för taxering till investeringsavgift skall fysisk eller juridisk person, som under

Reservanternas förslag

fastigheten som är upplåten till användning i rörelse på sätt i 3 § sägs. Avser avgiftspliktig investering reparation av byggnad, ingående i förvärvskällan rörelse, skall som investeringskostnad anses belopp, varmed reparationskostnaden överstiger två procent för år räknat av det i fastighetens taxeringsvärde året näst före taxeringsåret ingående byggnadsvärdet, i förekommande fall minskat med särskilt maskinvärde.

8 §.

Från uppskattad investeringskostnad avdrages ett belopp av 30 000 kronor. Vad härefter återstår utgör avgiftsbelagd investeringskostnad, vilken utföres i fulla hundratal kronor så att överskjutande belopp, som icke uppgår till fullt hundratal kronor, bortfaller.

12 §.

1 m o m. Till ledning för taxering till investeringsavgift skall fysisk eller juridisk person, som under

Utskottets förslag

beskattningsåret verkställt avgifts-
pliktiga investeringar för en kostnad
överstigande sammanlagt 20 000 kro-
nor, utan anmaning vid den allmän-
na självdeklarationen foga en sär-
skild på heder och samvete avgiven
deklaration, avfattad å blankett en-
ligt av riksskattenämnden fastställt
formulär.

Även om den sammanlagda kost-
naden för avgiftspliktiga investering-
ar icke överstiger 20 000 kronor,
skall deklaration som i föregående
stycke sägs utan anmaning avgivas
av den, som drivit rörelse med om-
sättning under beskattningsåret över-
stigande 500 000 kronor, och av den,
som ägt eller brukat jordbruksfas-
tighet med större åkerareal än 50
hektar.

Skyldighet att — — — (= utskottet s. 71 rad 22 uppifrån—s. 73 rad 3
nedifrån) — — — januari 1955.

3. Är fråga — — — (= utskottet s. 73 rad 2 nedifrån—s. 74 rad 12 upp-
ifrån) — — — år 1957.

Reservanternas förslag

beskattningsåret verkställt avgifts-
pliktiga investeringar för en kostnad
överstigande sammanlagt 30 000 kro-
nor, utan anmaning vid den allmän-
na självdeklarationen foga en sär-
skild på heder och samvete avgiven
deklaration, avfattad å blankett en-
ligt av riksskattenämnden fastställt
formulär.

Även om den sammanlagda kost-
naden för avgiftspliktiga investering-
ar icke överstiger 30 000 kronor,
skall deklaration som i föregående
stycke sägs utan anmaning avgivas
av den, som drivit rörelse med om-
sättning under beskattningsåret över-
stigande 500 000 kronor.

*Ej heller skall som avgiftspliktig
investering anses förvärv av inven-
tarier för fastighet, för vilkens utfö-
rande byggnadstillstånd meddelats se-
nast nämnda dag.*

2) antaga följande såsom *reservanternas förslag* beteck-
nade

Förslag

till

*förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1955
(särskild investeringsavgift)*

Häri genom förordnas som följer.

Utskottets förslag

1 §.

För förvärv av personbil, av sådan
med skåp-, stationsvagns- eller per-
sonbilskarosseri utrustad lastbil vil-
kens tjänstevikt ej överstiger 1 800
kilogram eller av motorcykel skall un-
der tid, som anges i 2 §, till staten

Reservanternas förslag

1 §.

För förvärv av personbil, av sådan
med skåp-, stationsvagns- eller per-
sonbilskarosseri utrustad lastbil vil-
kens tjänstevikt ej överstiger 1 800 ki-
logram eller av motorcykel skall under
tid, som anges i 2 §, till staten er-

Utskottets förslag

erläggas särskild investeringsavgift i enlighet med vad nedan sägs.

I denna — — — (= utskottet s. 74 rad 25—rad 26 uppifrån) — — — 1951 (nr 648).

2 §.

Särskild investeringsavgift skall utgå,

a) då ansökan om fordonets upptagande i eller överförande till bilregister inkommit till länsstyrelsen efter den 31 januari 1955 men före utgången av samma år; och

b) då anmälan till bilregister om övergång till ny ägare av i registret upptaget fordon i annat fall än i 17 § 3 mom. andra stycket vägtrafikförordningen sägs från den nye ägaren inkommit till länsstyrelsen inom tid som nyss angivits.

Har ansökan eller anmälan, som ovan sagts, enligt vägtrafikförordningen bort göras senast före utgången av år 1955 men har den icke verkställts eller verkställts först efter utgången av nämnda år, föreligger ock skyldighet att erlägga avgift.

3 §.

Oaktat vad i 2 § sägs skall särskild investeringsavgift ej utgå,

a) därest anmälan om övergång till ny ägare av i bilregister upptaget fordon föranletts av att äganderätten till fordonet övergått genom arv eller testamente;

b) därest anmälan om övergång till ny ägare av i bilregister upptaget fordon göres inom i vägtrafikförordningen föreskriven tid samt åtföljes av sådan i 19 § samma förordning omförd anmälan, vilken föranleder fordonets överförande från bilregistret till bilreservregistret eller fordonets avförande ur bilregistret;

c) därest ansökan avser överförande till bilregister av reservregistrerat fordon, som den 31 januari 1955 fanns intaget i bilreservregistret och

Reservanternas förslag

läggas särskild investeringsavgift i enlighet med vad nedan sägs, *allt under förutsättning att fordonet vid förvärvstillfället icke var eller tidigare hade varit upptaget i bilregister.*

2 §.

Särskild investeringsavgift skall utgå, då ansökan om fordonets upptagande i bilregister inkommit till länsstyrelsen efter den 31 januari 1955 men före utgången av samma år.

Har ansökan, som ovan sagts, enligt vägtrafikförordningen bort göras senast före utgången av år 1955, men har den icke verkställts eller verkställts först efter utgången av nämnda år, föreligger ock skyldighet att erlägga avgift.

3 §.

Oaktat vad i 2 § sägs skall särskild investeringsavgift ej utgå, *där ägare till motorfordon i samband med ansökan om dess registrering styrker att bindande avtal om förvärv av fordonet slutits senast den 31 januari 1955.*

Utskottets förslag

Reservanternas förslag

vars ägare är antingen densamme som nämnda dag fanns antecknad såsom fordonets ägare eller ock någon som genom arv eller testamente bekommit fordonet efter denne;

d) därest ansökan avser överförande till bilregister av reservregistrerat fordon, som efter den 31 januari 1955 upptagits i bilreservregister utan att fråga därvid varit om fall som vid b) sägs och vars ägare är antingen densamme som omedelbart före fordonets upptagande i bilreservregistret fanns antecknad såsom fordonets ägare eller ock någon som genom arv eller testamente bekommit fordonet efter denne; eller

e) därest ansökan avser införande i annat läns bilregister av registrerat fordon, vars ägare är antingen densamme som finnes antecknad såsom fordonets ägare i det bilregister, där fordonet är registrerat, eller ock någon som genom arv eller testamente bekommit fordonet efter denne.

Har någon förvärvat fordon och har detta därefter övergått till ny ägare, som antingen den 31 januari 1955 fanns såsom sådan antecknad i bilregister eller bilreservregister eller ock enligt övergångsbestämmelse till denna förordning icke är skyldig erlägga avgift, vare ej heller den förre ägaren skyldig erlägga avgift, även om han underlåtit att om sitt förvärv göra vederbörlig anmälan.

Vidare skall — — — (= utskottet s. 76 rad 17—rad 21 uppifrån) — — — 1922, nr 260.

4 §.

Skyldig att erlägga särskild investeringsavgift är den, vilken enligt vägtrafikförordningen har att göra ansökan eller anmälan som i 2 § avses.

Avgiften skall inbetalas till länsstyrelsen i samband med ansökan eller anmälan som nyss sagts. Har så ej skett, skall länsstyrelsen omedelbart förordna om avgiftens uttagande. Om tidpunkten för inbetalning av avgift i fall, då ansökan eller anmälan underlåtit, förordnar Kungl. Maj:t.

Beträffande invalidfordon — — — (= utskottet s. 76 rad 14 nedifrån—rad 11 nedifrån) — — — därom förordnar.

4 §.

Skyldig att erlägga särskild investeringsavgift är den, vilken enligt vägtrafikförordningen har att göra ansökan som i 2 § avses.

Avgiften skall inbetalas till länsstyrelsen i samband med ansökan som nyss sagts. Har så ej skett, skall länsstyrelsen omedelbart förordna om avgiftens uttagande. Om tidpunkten för inbetalning av avgift i fall, då ansökan underlåtit, förordnar Kungl. Maj:t.

Utskottets förslag

5 §.

1. För fordon av 1954 eller senare års modell skall beträffande beloppet av den särskilda investeringsavgiften gälla följande.

Avgiften beräknas — — — (= utskottet s. 76 rad 7 nedifrån—s. 77 rad 13 uppifrån) — — — 300 kronor.

2. För fordon av 1953 eller tidigare års modell utgör avgiften:

för 1953 års modell	90	} procent av be- lopp, uträknad enligt 1. ovan.
» 1952 » »	80	
» 1951 » »	70	
» 1950 » »	60	
» 1949 » »	50	
» 1948 » »	40	
» 1947 » »	30	
» 1946 » »	20	} samt
» 1945 eller tidigare års modell	10	

procent av belopp, uträknat enligt 1. ovan.

Avgiften avrundas i förekommande fall till närmast lägre tiotal kronor.

3. Skall avgift beräknas för fordon, beträffande vilket årsmodell icke kan angivas, skall så anses som om fordonet är av det års modell, då fordonet första gången registrerades.

6 §.

I fråga om — — — (= utskottet s. 77 rad 5 nedifrån—s. 78 rad 5 uppifrån) — — — Kungl. Maj:t.

Denna förordning — — — (= utskottet s. 78 rad 6—rad 14 uppifrån) — — — följande iakttagas.

Har ansökan eller anmälan, som i 2 § avses, inkommit till länsstyrelsen efter den 31 januari 1955 men innan denna förordning trätt i kraft, skall avgiften erläggas efter anmodan av länsstyrelsen och enligt de närmare föreskrifter, som Kungl. Maj:t äger meddela.

Där ansökan varom i 2 § stadgas skall vara åtföljd av besiktning-instrument, skall särskild investeringsavgift ej erläggas, därest med intyg från besiktningsman styrkes att fordonet senast den 31 januari 1955 hos denne anmälts till registreringsbesiktning, vid vilken upprättats be-

Har ansökan, som i 2 § avses, inkommit till länsstyrelsen efter den 31 januari 1955 men innan denna förordning trätt i kraft, skall avgiften, i den mån sådan skall utgå, erläggas efter anmodan av länsstyrelsen och enligt de närmare föreskrifter, som Kungl. Maj:t äger meddela.

Utskottets förslag

Reservanternas förslag

siktninginstrument som tillhandahållits först å sådan tid, att ansökan icke kunnat komma länsstyrelsen tillhanda senast nämnda dag.

Inkommer till länsstyrelsen efter den 31 januari 1955 ansökan eller anmälan, som i 2 § avses, och framgår a n t i n g e n av på länsstyrelsens föranstaltan företagen äganderättsutredning, som senast nämnda dag verkställt av polismyndighet, e l l e r av till länsstyrelse senast samma dag inkommen försäljningsanmälan jämlikt 17 § 3 mom. tredje stycket eller 18 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen e l l e r ock av senast samma dag för den anmälningsskyldige utfärdad interimslicens, att fordonet av honom förvärvats senast den 31 januari 1955, skall avgift ej utgå, därest den anmälningsskyldige vid anmälningstillfället styrker förefintligheten av sådan äganderättsutredning, försäljningsanmälan eller interimslicens.