

## Nr 470

Av herrar **Nygren** och **Carlsson** i Stockholm, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 36, med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955, m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 36 har bl. a. föreslagits särskild investeringsavgift för motorfordon under år 1955. Därvid har ingen skillnad gjorts mellan olika slag av motorfordon. Såväl bilar som motorecyklar skulle drabbas av den nya avgiften. Motioner har redan framförts, vari yrkas avslag på förslaget till investeringsavgift för motorfordon. Ehuru vi helt ansluter oss till detta avslagsyrkande, vill vi dock framföra några speciella synpunkter på den föreslagna extrabeskattningen av motorecyklar.

Antalet inregistrerade motorecyklar uppgick för nedannämnda år till:

	1950	1951	1952	1953
tunga mc (över 200 cc) . . . . .	3 287	5 263	2 945	4 545
lätta mc . . . . .	48 705	43 712	15 985	14 843
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	51 992	48 975	18 930	19 388

Inregistreringssiffrorna för 1954 är ännu icke tillgängliga, men branshmännen är väl medvetna om den kraftiga minskningen under sistförflutna året. Scooters och mopeder är icke inräknade i ovanstående siffror.

Såvitt vi kan finna pekar utvecklingen klart i den riktningen att någon investeringsavgift på motorecyklar ingalunda kan anses erforderlig för att verka återhållande på intresset för dessa motorfordon. Det är också att märka att det i huvudsak är de tunga motorecyklarna, vilka ju representerar en mindre del av det hela, som importeras, under det att de lätta fordonen i huvudsak tillverkas inom landet. Även ur valutabesparingssynpunkt spelar alltså motorecyklarna en underordnad roll.

Om man bortser från det okynnesbruk av motorecyklar, som man i vissa fall kan anse förefintligt, så måste man konstatera, att motorecykeln i stor utsträckning är ett nyttigt och ofta nödvändigt fortskaffningsmedel inte minst för stora grupper av kroppsarbetare, som använder motorecykeln till och från arbetsplatserna. För denna kategori har motorecykeln varit förhållandevis billig i inköp och är likaledes billig i drift, underhåll och garagering. Genom motorecykel kan man också nå svårtillgängliga arbetsplatser. För en sådan grupp som skogsarbetare är motorecykeln ofta det enda användbara transportmedlet, som även ger dessa arbetare möjlighet att bryta en isolering, som eljest kan verka avskräckande och försvåra tillgången på arbetskraft.

För motorcykelhandlarna, vilkas förtjänstmarginal är starkt beskuren, skulle det innebära ett allvarligt avbräck om allmänhetens köplust ytterligare förminskades genom den föreslagna accisen. För importörerna är situationen den, att de redan före utgången av 1954 måst göra bindande köp hos de utländska fabrikanterna. Leveranserna från fabrikanterna är också i full gång. Även för de svenska motorcykelfabrikanterna måste ett genomförande av accisen bli till stor skada, då de långt före propositionens avgivande hade planerat och igångsatt sin tillverkning för den stundande säsongen samt täckt sig med material för vad de beräknat kunna avsätta under 1955.

Vi skulle slutligen vilja framhålla, att accisen genom sin konstruktion drabbar motorcyklarna oproporionerligt hårt, beroende på att taxeringen sker efter vikt. Såsom exempel kan anföras att motorcykelmodellen B. S. A. C 11 med en cylindervolym av  $\frac{1}{4}$  liter på ca 10 hkr och en vikt av 155 kg samt ett pris av 2 350 kronor skulle belastas med en accis av 300 kronor, medan en Volkswagen som kostar 6 450 kronor drabbas av en accis på 600 kronor och en Volvo å 8 500 kronor 760 kronor. I vissa fall torde accisen på en motorcykel komma att representera ca. en tredjedel av fordonets pris.

Med hänvisning till vad sålunda anförts hemställes,

att motorcyklar skall vara fritagna från den särskilda investeringsavgiften för motorfordon. Det förutsättes att utskottet låter utarbeta vederbörlig lagtext.

Stockholm den 29 januari 1955

*Erik Nygren*

*C. W. Carlsson*