

Nr 389

Av herr **Carlsson, Georg, m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955, m. m.*

Enligt det i propositionen nr 36 framlagda förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1955 skall avgiftsskyldighet inträda vid investering i lastbilar med högre tjänstevikt än 1 800 kilogram. Liksom för övriga avgiftsbelagda investeringar skulle även för lastbilarna få avdragas ett belopp av 15 000 kronor, varefter investeringsavgift skulle utgå med 12 procent av den återstående investeringskostnaden. De föreslagna bestämmelserna synes oss emellertid vara alltför stränga för lastbilstrafikens vidkommande.

De investeringar, som göres genom köp av lastbilar, är i stor utsträckning sådana, som inte kan uppskjutas utan allvarliga olägenheter för näringsverksamheten. En lastbil, som användes i regelbunden trafik, nedslites i allmänhet på 4 à 5 år och måste då ersättas med en ny. Man kan räkna med att omkring 5 000 lastbilar varje år måste utbytas mot nya.

En investeringsavgift enligt departementschefens förslag måste för många lastbilsägare, som är nödsakade att under år 1955 köpa ny lastbil, betyda en alltför hård ekonomisk belastning. Detta gäller särskilt de mindre företagarna med en eller ett par lastbilar i driften. Ofta är det här fråga om personer, som inte har andra egentliga tillgångar än bilen. Amorteringar för lån härför utgör oftast mycket hårda belastningar för vederbörande lastbilsägare. En sådan lastbil kostar i allmänhet 60 000 à 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 bör framhållas, att särskilt jordbruket och skogsbruket synes drabbas av sådana konsekvenser. Transporter av mjölk och andra livsmedel, spannmål, djur samt virke ombesörjes i huvudsak av sådana mindre åkerirörelser, som måste sägas vara mycket känsliga för kostnadsfördyringar av det slag, som investeringsavgiften skulle innebära enligt den i propositionen föreslagna utformningen. Ifrågavarande bilar kan sägas tillhöra samma kategori som de s. k. långtradarna, men de transporter, som utförs med dem, omfattar betydligt mindre kvantiteter. I förhållande till transportvolymen betingar 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 synes oss därför nödvändigt, att bestämmelserna om skyldighet till investeringsavgift utformas på ett sådant sätt, att ifrågavarande lastbilsägare inte hindras i sin näringsverksamhet. Det lämpligaste sättet härför torde vara, att det avgiftsfria beloppet fastställs högre än som föreslagits i propositionen. Vi vill förorda, att detta belopp bestämmes till 35 000 kronor. Genom ett sådant stadgande skulle de mindre företagarna få den avgiftslindring, som vi anser vara nödvändig. Det kan möjligen tänkas, att denna avgiftslindring borde inskränkas att gälla endast för lastbilsägare med en årsbruttoomsättning av t. ex. högst 150 000 kronor.

Med stöd av vad som ovan anförts får vi hemställa,

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 här-
för erforderlig författningstext.

Stockholm den 29 januari 1955

Georg Carlsson

Theodor Johansson

Gärda Svenson

Karl R. Persson

Osc. Werner
