

Nr 702

Av herr Carlsson i Stockholm m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 205, med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1956, m. m.

Under hänvisning till bl. a. expansiva tendenser i avseende å förvärv av varaktiga konsumtionsvaror, särskilt bilar, har statsrådet och chefen för finansdepartementet i proposition nr 205/1955 föreslagit förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1956 (särskild investeringsavgift).

Den särskilda investeringsavgift, som utgått på bilar under år 1955, har för dem som varit tvingade att köpa bil blivit en synnerligen kännbar extra beskattning, som indragen till statskassan endast utgör några tiondels procent av totalkonsumtionen. Om den särskilda investeringsavgiften på bilar fått någon att avstå från bilbyte eller inköp av ny bil, finns ingen garanti för att inte den frigjorda köpkraften riktat sig mot andra varugrupper.

Särskilt oberättigat synes det vara att avgiftsbelägga även förvärven av begagnade bilar. Inom bilhandeln räknar man i genomsnitt två transaktioner med begagnat fordon per försäljning av ny bil. I vissa fall kan det röra sig om verkliga kedjereaktioner med intill fyra objekt inblandade i på varandra följande affärer, innan man i sista ledet kommer fram till ett skrotningsfärdigt inbytesobjekt.

Eftersom en begagnad bil redan är i bruk torde det förhållandet att den byter ägare inte innebära någon belastning ur nationalekonomisk synpunkt. Investeringsavgiften medför endast att köpkraften överflyttas från nyare och med högre särskild investeringsavgift belagda bilar till äldre och därmed också trafikfarliga fordon. Denna senare kategori bilar blir nu också ofta gående i trafik efter det att de normalt skulle skrotats ned beroende på deras ägares ovilja att betala särskild investeringsavgift, som i detta fall har en direkt prishöjande effekt. Den för trafiksäkerheten nödvändiga nedskrotningen uppskjutes. Då dessutom dessa gamla bilar förbruka relativt stora mängder driv- och smörjmedel, torde de vara oförmånliga rent samhällsekonomiskt sett.

Hänsyn bör också tagas till att det oftast är den mindre välsituerade företagaren eller enskilde som köper ett begagnat fordon, och den extra investeringsavgiften medför för honom en kännbar extrautgift.

Under den tid som gått med särskild investeringsavgift jämväl på begagnade bilar har man all anledning ifrågasätta, om alltid omregistrering

ägt rum oaktat fordonet bytt ägare. Härigenom ha inte bilregistren kunnat hållas aktuella, och svårigheter ur försäkringssynpunkt etc. torde ha uppstått.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställa vi,

1. att riksdagen måtte avslå det i Kungl. Maj:ts proposition nr 205 framförda förslaget om förordning om avgift vid investering i motorfordon år 1956 (särskild investeringsavgift),

2. samt, för den händelse ovanstående yrkande ej skulle bifallas, att riksdagen måtte vidtaga sådan ändring av den föreslagna förordningen om avgift vid investering i motorfordon år 1956 att avgift ej skall utgå vid förvärv av begagnade fordon, varvid vi förutsätta att vederbörande utskott utarbetar förslag till erforderlig författningstext.

Stockholm den 15 november 1955

C. W. Carlsson

N. Stenberg

John G. Löfroth

Eric Nelander

Sigfrid Löfgren
