

Nr 571

Av herr **Franzén**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1956, m. m.*

I propositionen nr 205 föreslås, att investeringsavgift skall uttagas även under år 1956 i huvudsak enligt samma bestämmelser, som gäller för 1955 års avgifter. Jag delar den i propositionen framförda meningen, att i nuvarande läge fortsatt återhållsamhet kräves. Några allmänna lättnader i den restriktiva politiken synes mig därför nu icke kunna genomföras. I ett särskilt avseende bör dock enligt min uppfattning ändring företagas i det i propositionen framlagda förslaget.

Enligt propositionen skall även under år 1956 avgiftsskyldighet inträda vid investering i lastbilar med högre tjänstevikt än 1 800 kilogram. Liksom för övriga avgiftsbelagda investeringar skulle även för sådana lastbilar få avdragas ett belopp av 20 000 kronor, varefter investeringsavgift skulle utgå med 12 procent av den återstående investeringskostnaden. Dessa bestämmelser synes mig emellertid vara alltför stränga för lastbilstrafikens vidkommande. De investeringar, som göres genom köp av lastbilar, måste i stor utsträckning sägas vara 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. Många lastbilägare har givetvis i år sökt uppskjuta utbytet av lastbil men kan inte vänta med nyanskaffningen under ytterligare ett år.

Särskilt för de mindre företagarna med en eller ett par lastbilar i driften måste investeringsavgiften betecknas som en hård påлага. Det är ju här ofta fråga om personer, som inte har andra egentliga tillgångar än bilen. Amorteringar för lån till anskaffning av bilen utgör oftast mycket hårda belastningar för vederbörande. En lastbil av ifrågavarande storlek kostar i allmänhet 60 000 à 65 000 kronor. En investeringsavgift enligt vad som föreslagits i propositionen synes mig därför vara alltför betydande.

Jordbruket och skogsbruket torde särskilt hårt drabbas av en sådan utformning av investeringsavgiften. 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 innebär enligt propositionens förslag.

Det synes mig nödvändigt, att bestämmelserna om skyldighet till investeringsavgift utformas på sådant sätt, att den nödvändiga näringsverksamheten icke hindras. Det lämpligaste sättet härför torde vara, att det avgiftsfria beloppet vid investering i lastbil fastställs högre än som föreslagits i propositionen. Jag vill förorda, att det avgiftsfria beloppet i nämnda fall bestämmes till 35 000 kronor. Genom ett sådant stadgande skulle de mindre företagen få den avgiftslindring, som jag anser nödvändig.

Med stöd av vad som ovan anförts får jag hemställa,

att riksdagen vid behandling av propositionen nr 205 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.

Stockholm den 15 november 1955

Nils Franzén
