

Nr 57

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1957, m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 19 oktober 1956 dagtecknad proposition, nr 188, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

A) antaga vid propositionen fogade förslag till

- 1) förordning om investeringsavgift för år 1957;
- 2) förordning angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall;
- 3) förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 16 december 1955 (nr 649) om avgift vid investering i motorfordon år 1956 (särskild investeringsavgift); samt
- 4) förordning om tillfällig skatt i vissa fall å motorfordon vilka vid utgången av november månad 1956 finnas i lager; ävensom

B) medgiva att för budgetåret 1956/57 den i avlöningsstaten för kontrollstyrelsen upptagna anslagsposten till Avlöningar till icke-ordinarie personal må överskridas för bestridande av de kontrollkostnader som betingas av vad i propositionen förordats.

Propositionen har hänvisats, såvitt angår punkt B till statsutskottet, samt i övrigt till bevillningsutskottet.

Beträffande *propositionens huvudsakliga innehåll* må här anföras följande.

Det ekonomiska läget tillåter inte att avkall ges på de investeringsbegränsande åtgärderna. Därför föreslås, att den allmänna investeringsavgift som beslutats för 1955 och 1956 också skall uttagas för investeringar under 1957. Dock förordas en höjning av det avgiftsfria bottenbeloppet till 30 000 kronor, varjämte bussar i yrkesmässig trafik och fartyg om högst 300 bruttoregister-ton undantas från avgiftsplikt. I fråga om personbilar och skåpvagnar förutses att en mera permanent beskattning blir nödvändig. Övervägande skäl har emellertid funnits tala för att förvärv av begagnade bilar inte längre skall beskattas. Borttagandet av skatteplikten för begagnade bilar har föranlett en mindre jämkning uppåt av skattesatserna för nya bilar eller till omkring 12 procent av priset i detaljhandeln. I och med att förvärv av begagnade fordon inte längre avgiftsbelägges har den nuvarande särskilda investeringsavgiften kunnat ombildas till en omsättningsskatt, som på van-

ligt sätt uttages hos importörer och tillverkare. Beträffande motorcyklar förslås samma principer för beskattningen. De nya bestämmelserna beträffande motorfordon är avsedda att tillämpas fr. o. m. den 1 december 1956.

De ovannämnda *författningsförslagen* är av följande lydelse

Förslag

till

förrordning om investeringsavgift för år 1957

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Fysisk eller juridisk person, som under det beskattningsår för vilket taxering till statlig inkomstskatt äger rum i första instans år 1958 verkställt investering av nedan angivet slag inom någon av förvärvskällorna jordbruksfastighet, 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 som i föregående stycke sägs frikallas partihandelsbolag och detaljhandelsbolag, som avses i rusdrycksförsäljningsförordningen. Aktiebolaget Svenska Tobaksmonopolet, Svenska skifferoljeaktiebolaget, Svenska lagerhusaktiebolaget, Aktiebolaget Svensk torvförädling, Aktiebolaget Ceaverken, Aktiebolaget Radiotjänst, 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, vilkas verksamhet till övervägande del innebär att bostäder beredas föreningens medlemmar eller bolagets delägare i hus, som äges av föreningen eller bolaget, samt vidare folketshusförening, folkparksförening och annan liknande organisation med uppgift att tillhandahålla 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), 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.

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 verkställt under det beskattningsår, då jordbruksfastighet förvärvats eller jordbruksarrende tillträtts eller jordbruk övertagits efter utarrendering.

3 §.

Till avgiftspliktig investering inom förvärvskällan *annan fastighet* hänföres

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* hänföres

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:

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 gravor, 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 förutsätt-

ning 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 antingen i utomlands belägen filial till här i riket bedriven rörelse eller ock i och för fullgörande av entreprenadåtaganden 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 uppuren ersättning för den förlorade eller avyttrade tillgången eller — då fråga är om tillgång som gått förlorad genom brand, haveri eller liknande anledning och försäkringsskydd icke till någon del förelegat — 200 procent av anskaffningskostnaden.

Ersättningsanskaffning i anledning av sådan skada genom jordskred, översvämning eller liknande händelse, varemot försäkringsskydd normalt ej meddelas, skall icke till någon del anses utgöra avgiftspliktig investering.

Investering som utslutande eller väsentligen tillkommit för civilt försvar 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, samt investering i nybyggnad, som under medverkan av hushållningssällskap uppförts för bedrivande av svinstamkontroll. 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 registreringsskyldighet 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.

Såsom avgiftspliktig investering skall ej anses investering i bussar, som godkännas för användning i av ägaren bedriven yrkesmässig trafik, icke heller investering i handels- eller fiskefartyg, vilkas bruttodräktighet ej överstiger 300 registerton, eller, för den som yrkesmässigt bedriver fiske, i andra för fisket använda inventarier än fartyg.

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 — 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 30 000 kronor. Vad här efter 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 mom. Till ledning för taxering till investeringsavgift skall fysisk eller juridisk person, som under beskattningsåret verkställt avgiftspliktiga investeringar för en kostnad överstigande sammanlagt 30 000 kronor, utan anmaning vid den allmänna självdeklarationen foga en särskild på heder och samvele avgiven deklaration, avfattad å blankett enligt av riksskatte-nämnden fastställt formulär.

Även om den sammanlagda kostnaden för avgiftspliktiga investeringar icke överstiger 30 000 kronor, skall deklaration som i föregående stycke sägs utan anmaning avgivas av den, som drivit rörelse med omsättning under beskattningsåret överstigande 1 000 000 kronor, och av den, som ägt eller brukat jordbruksfastighet med större åkerareal än 100 hektar.

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

2 mom. 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 mom. 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 deklara-tions-skyldighet.

4 mom. Envar bör, utöver vad deklara-tionsformuläret föranleder, med-dela de upplysningar till ledning för taxering till investeringsavgift, som kunna vara av betydelse för åsättande av en riktig taxering.

Efter anmaning är envar, som enligt bestämmelserna i 1—3 mom. är skyldig avgiva deklaration, pliktig att i den omfattning, som i anmaningen angivits, meddela de ytterligare upplysningar, som finnas erforderliga för kontroll av deklarationens riktighet eller eljest för taxering till investeringsavgift. Dylika upplysningar skola lämnas skriftligen, där ej annat angivits i anmaningen.

5 mom. Rörande påföljd för underlåtenhet att avlämna deklaration för taxering till investeringsavgift skola taxeringsförordningens bestämmelser om underlåtenhet att avlämna självdeklaration hava motsvarande tillämpning.

Rörande påföljd för underlåtenhet att avlämna deklaration i fall som avses i 2 mom. skola taxeringsförordningens bestämmelser om underlåtenhet att avlämna uppgifter, varom förnäles i 38 § samma förordning, äga motsvarande tillämpning.

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 juli under taxeringsåret lämna vederbörande taxeringsintendent skriftligt meddelande härom.

Taxeringsintendent må intill utgången av juni månad året efter taxeringsåret genom besvär hos prövningsnämnden 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 an knyter. Vad i 50 § 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 taxeringsrevision äga rum hos envar deklara tions- eller uppgiftsskyldig. Taxeringsförordningens föreskrifter skola härvid äga motsvarande tillämpning.

16 §.

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

2 mom. 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 §.

Vad i taxeringsförordningen stadgas om eftertaxering till statlig inkomstskatt skall i tillämpliga delar lända till efter rättelse med avseende å eftertaxering till investeringsavgift.

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 lämnat oriktig uppgift i deklaration enligt denna förordning eller till sådan deklaration hörande handling eller i upplysning, som i 12 § 4 mom. avses, 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. Vad i punkt 3 av övergångsbestämmelserna till förordningen den 16 december 1955, nr 695, stadgats angående samma förordnings tillämplighet i vissa fall vid 1958 och 1959 års taxeringar skall därvid upphöra att gälla.

I samband med ikraftträdandet av denna förordning skall följande iakttagas.

1. Till avgiftspliktig investering hänföres icke sådan investering i fastighet, för vilkens utförande byggnadstillstånd meddelats senast den 15 januari 1955, 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.

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

3. Har någon på grund av omläggning av räkenskapsår antingen icke taxerats till inkomstskatt år 1958 eller nämnda år taxerats till dylik skatt för ett beskattningsår, som omfattar kortare tid än tolv månader, eller har någon, likaledes på grund av omläggning av räkenskapsår, åren 1957 och 1958 taxerats till dylik skatt för beskattningsår, som sammanlagt omfattat kortare tid än tjugufyra månader, skola bestämmelserna i denna förordning äga motsvarande tillämpning jämväl beträffande investeringar under beskattningsår, vari ingår kalenderåret 1957 eller del därav och för vilket taxering sker år 1959 eller 1960. Motsvarande skall gälla, om någon åren 1956, 1957 och 1958 på grund av omläggning av räkenskapsår taxerats till inkomstskatt för beskattningsår, som sammanlagt omfattat kortare tid än trettiosex månader.

4. I fråga om eftertaxering till investeringsavgift år 1958 eller senare enligt förordning om investeringsavgift för tidigare år än år 1957 skall, i stället för motsvarande bestämmelser i sistnämnda förordningar, gälla vad som föreskrives i 17 § denna förordning.

Förslag
till
förordning
angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall

Härigenom förordnas som följer.

Allmänna bestämmelser

1 §.

För motorfordon, som tillverkas inom riket eller hit införas, skall i de fall som nedan sägs erläggas omsättningsskatt till staten.

Skattepliktiga motorfordon enligt denna förordning äro personbilar, sådana med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustade lastbilar, vilkas tjänstevikt ej överstiger 1 800 kilogram, samt motorcyklar, allt i den mån fordonen icke äro eller tidigare varit upptagna i bilregister.

Skatt skall icke utgå

a) för bil, som är inrättad uteslutande för brandväsen eller för transport av sårade eller sjuka;

b) för sådan cykel med hjälpmotor, som avses i kungörelsen den 23 maj 1952 (nr 280); samt

c) för motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen.

I denna förordning användas uttryck och begrepp i samma betydelse som i vägtrafikförordningen. Tjänstevikt skall, där den ej vid beskattningstillfället framgår av typbesiktningssinstrument, besiktningssinstrument eller typintyg, beräknas enligt vägtrafikförordningen eller, där så ej kan ske, uppskattas med ledning av vad som kan antagas vara normal tjänstevikt för samma eller liknande slag av fordon i färdigutrustat skick. För sådan uppskattning äger kontrollstyrelsen att i samråd med generaltullstyrelsen utfärda närmare föreskrifter.

2 §.

Skattskyldighet inträder

a) för skattepliktigt motorfordon, som tillverkas inom riket, när fordonet av tillverkaren levereras till köpare eller uttages från rörelse utan samband med försäljning;

b) för skattepliktigt motorfordon, som införes till riket av någon som blivit enligt 12 § registrerad hos kontrollstyrelsen såsom importör, när fordonet levereras till köpare eller uttages från rörelse utan samband med försäljning; samt

c) för annat skattepliktigt motorfordon, när det införes till riket.

3 §.

Skattskyldiga äro

a) för motorfordon, som tillverkats inom riket, tillverkaren;

b) för motorfordon, som införes till riket av registrerad importör, denne; samt

c) för motorfordon, som eljest införes till riket, den för vars räkning införseln äger rum.

4 §.

Omsättningsskatten utgår för *personbilar och lastbilar* med det antal kronor, som motsvarar 90 procent av det tal, vilket anger fordonets tjänstevikt uttryckt i kilogram. För bilar med högre tjänstevikt än 1 600 kilogram skall därjämte tillägg göras med 120 kronor för varje fullt femtiotal kilogram, varmed tjänstevikten överskjuter 1 600 kilogram. Skatten avrundas i förekommande fall till närmast lägre helt tiotal kronor.

För *motorcyklar* utgör skatten 180 kronor därest fordonets tjänstevikt ej överstiger 75 kilogram, 240 kronor därest tjänstevikten är högre men ej överstiger 160 kilogram samt eljest 360 kronor.

5 §.

Kontrollen över skattens behöriga utgörande utövas, beträffande försäljning och uttag från rörelse, av kontrollstyrelsen, och beträffande införsel, av generaltullstyrelsen.

6 §.

Har motorfordon, för vilket omsättningsskatt utgått, i samband med fordonets upptagande första gången i bilregister funnits vara skattefritt jämfikt 2 § första stycket a), b) eller c) förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, skall kontrollstyrelsen, efter ansökan, förordna om återbäring av erlagd omsättningsskatt. Vad nu sagts skall ock gälla personbil, som är inrättad såsom invalidfordon och som äges av invalid, därest fordonet, när det första gången upptagits i bilregister, befriats från skatteplikt jämfikt 2 § andra stycket nämnda förordning.

7 §.

Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer, äger, då synnerliga skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av omsättningsskatt.

Bestämmelser rörande skattskyldighet vid försäljning och uttag från rörelse

8 §.

För utövande av kontrollen över omsättningsskattens behöriga utgörande äger kontrollstyrelsen anlita biträde av särskilda kontrolltjänstemän.

Kontrolltjänsteman äger att på anfordran när som helst erhålla tillträde till samtliga lokaler och utrymmen, som användas för tillverkning, lagring eller försäljning av skattepliktiga motorfordon.

9 §.

Skattskyldig är pliktig att ordna sin bokföring på sådant sätt, att den enligt kontrollstyrelsens beprövande möjliggör kontroll över tillverkning, inköp och försäljning i rörelsen, samt att vid anfordran tillhandahålla kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman sina handelsböcker med tillhörande handlingar.

Skattskyldig skall ställa sig till efterrättelse de särskilda föreskrifter, som kontrollstyrelsen meddelar för att erhålla en betryggande kontroll över skattens behöriga utgörande, ävensom de anvisningar kontrolltjänsteman i enlighet med kontrollstyrelsens föreskrifter kan komma att lämna.

10 §.

Den, som utan att vara skattskyldig bedriver försäljning eller förmedlar försäljning av motorfordon, är skyldig att på anfordran lämna sådana uppgifter om sin rörelse, som kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman finner

erforderliga för skattekontrollen, ävensom ordna sin bokföring på sätt kontrollstyrelsen finner erforderligt för kontrollens utövande.

Jämväl den, som idkar handel med vara, vilken användes för framställning av motorfordon, är uppgiftsskyldig på sätt i första stycket sägs.

11 §.

Skattskyldig skall för kontrollen utan ersättning tillhandahålla kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman fordonsbeskrivning ävensom ställa för kontrollen nödiga hjälpmedel till förfogande och lämna behövlig handräckning.

Vad i första stycket stadgas om skattskyldig skall äga motsvarande tillämpning i fråga om annan rörelseidkare som driver försäljning av motorfordon.

12 §.

Den, som ämnar bedriva tillverkning av skattepliktiga motorfordon, skall för registrering göra skriftlig anmälan hos kontrollstyrelsen minst fjorton dagar före rörelsens påbörjande. I anmälan skall angivas företagens namn och belägenhet, rörelseidkarens fullständiga namn och postadress, det eller de slag av motorfordon, rörelsen är avsedd att omfatta, samt dagen för dess påbörjande.

Den, som ämnar yrkesmässigt till riket införa skattepliktiga motorfordon för försäljning till återförsäljare, må efter ansökan registreras hos kontrollstyrelsen. Vad i första stycket stadgas angående anmälan för registrering skall äga motsvarande tillämpning i fråga om ansökan om registrering.

Över verkställd registrering skall kontrollstyrelsen utfärda särskilt bevis.

13 §.

Inträder ändring i förhållande, varom uppgift lämnats i anmälan eller ansökan enligt 12 §, skall rörelseidkaren inom åtta dagar underrätta kontrollstyrelsen därom.

Ämnar rörelseidkare helt nedlägga rörelsen, skall han minst åtta dagar dessförinnan till kontrollstyrelsen göra anmälan därom med uppgift om dagen, då nedläggandet avses komma att ske.

14 §.

Skattskyldig skall för varje kalendermånad till kontrollstyrelsen avlämna en på tro och heder upprättad deklaration angående sina leveranser och uttag från rörelsen av skattepliktiga motorfordon med angivande tillika av den å fordonen belöpande skatten.

Deklaration skall upprättas å blankett enligt formulär, som fastställs av kontrollstyrelsen, samt insändas till styrelsen inom en månad efter utgången av den månad, som deklarationen avser.

Kontrollstyrelsen må, när särskilda skäl därtill äro, medgiva, att deklaration skall avse annan tid än kalendermånad, i vilket fall deklaration skall insändas inom en månad efter utgången av sådan tid.

15 §.

I deklarationen äger skattskyldig göra avdrag för sådana däri ingående motorfordon

a) som enligt bevis av tullmyndighet av den skattskyldige eller för dennes räkning utförts ur riket eller till svensk frihamn och som icke varit upptaget i bilregister;

b) för vilka enligt bevis av tullmyndighet påförts skatt enligt denna förordning vid införsel till riket; eller

c) för vilka eljest sådan skatt visas hava påförts.

På särskild prövning av kontrollstyrelsen ankommer, huruvida avdrag jämväl må göras, helt eller till viss del, för motorfordon, som den skattskyldige återtagit eller vars försäljning förorsakat honom förlust på grund av bristande betalning från köparen.

16 §.

Underlåter skattskyldig att avgiva deklaration eller finnes avgiven deklaration oriktig, äger kontrollstyrelsen fastställa den omsättningsskatt, som rätteligen skall utgå.

I fall av underlåtenhet att avgiva deklaration må kontrollstyrelsen jämväl, när särskilda skäl därtill äro, meddela den skattskyldige förbud tills vidare, till dess deklaration avgivits, att förfoga över sådana motorfordon i rörelsen, för vilka denne har att erlägga omsättningsskatt.

17 §.

Skattskyldig skall, när deklaration avlämnas, tillika erlägga enligt deklarationen upplupen skatt genom insättning å kontrollstyrelsens postgiro-konto.

I fall som avses i 16 § första stycket ankommer det på kontrollstyrelsen att bestämma tid, inom vilken skatten skall erläggas.

Erlägges icke skatten inom tid, som angives i första stycket eller som kontrollstyrelsen med stöd av andra stycket föreskrivit, må kontrollstyrelsen meddela den skattskyldige förbud tills vidare, till dess skatten guldits, att förfoga över sådana motorfordon i rörelsen, för vilka han har att erlägga omsättningsskatt.

18 §.

Skattskyldig skall, när kontrollstyrelsen det påfordrar, hos styrelsen ställa säkerhet för omsättningsskattens behöriga erläggande till belopp, som styrelsen finner erforderligt.

Ställes ej vid anfordran sådan säkerhet, skall vad i 17 § tredje stycket sägs äga motsvarande tillämpning.

19 §.

Försummar någon att inbetala omsättningsskatt må denna på framställning av kontrollstyrelsen omedelbart utmätas.

20 §.

Har motorfordon, för vilket omsättningsskatt erlagts till kontrollstyrelsen, av den skattskyldige eller för dennes räkning utförts ur riket eller till svensk frihamn utan att hava varit upptaget i bilregister, skall kontrollstyrelsen, efter ansökan, restituera den sålunda erlagda skatten. Utförelsen skall styrkas medelst bevis av tullmyndighet att fordonet utförts.

Bestämmelser rörande skattskyldighet vid införsel till riket

21 §.

Inträder enligt 2 § skattskyldighet vid införsel, skall den skattskyldige i samband med tulltaxeringen av det skattepliktiga motorfordonet till tullmyndigheten i införselorten i två exemplar avlämna en på tro och heder avgiven deklaration angående fordonet, i vilken skall angivas erforderliga identifieringsuppgifter samt uppgift om fordonets tjänstevikt.

Deklaration skall upprättas å blankett enligt formulär, som fastställs av generaltullstyrelsen.

22 §.

Omsättningsskatt, som enligt avgiven deklaration eller, om skattskyldig underlåter att avgiva sådan eller avgiven deklaration finnes oriktig, enligt av tullmyndigheten verkställd uppskattning belöper å infört motorfordon, skall erläggas till tullverket samtidigt med tullen. Vad i fråga om tull finnes stadgat rörande betalningsanstånd, ställande av säkerhet samt påföljd för fördröjd eller utebliven betalning skall äga motsvarande tillämpning beträffande skatten.

23 §.

Deklaration skall i ett exemplar, försett med tullmyndighetens påteckning om erlagt skattebelopp, tillställas den skattskyldige. Detta exemplar skall, där ej kontrollstyrelsen efter samråd med generaltullstyrelsen anordna förordnar, fogas vid ansökan till länstyrelsen om motorfordonets upptagande i bilregister.

24 §.

För motorfordon, som till riket införts och för vilket skatt erlagts till tullverket men som sedermera utförts ur riket eller till svensk frihamn utan att hava varit upptaget i bilregister, må åtnjutas restitution av omsättningsskatt i den ordning och omfattning Kungl. Maj:t bestämmer.

25 §.

Omsättningsskatt utgår icke när motorfordon införes under sådana omständigheter, att för detsamma åtnjutes tullfrihet enligt 5 § tulltaxeförordningen eller ock tullindring enligt 9 § samma förordning, och ej heller för fordon, så länge för detsamma åtnjutes tullfrihet under viss tid jämlikt 7 eller 8 § nämnda förordning; dock att, i fall som avses i 5 § s) och 9 § tulltaxeförordningen, skattskyldighet föreligger vid återinförelse av fordon, för vilket skatt icke erlagts eller erlagd skatt restituerats vid utförelsen. Skall skatt utgå för fordonet på den grund att tullfrihet icke vidare åtnjutes, ankommer det på tullmyndigheten att bestämma den å fordonet belöpande skatten.

Ansvarsbestämmelser m. m.

26 §.

Underlåter den, som bedriver tillverkning av skattepliktiga motorfordon, att om verksamheten göra föreskriven anmälan, straffes med dagsböter.

Den som i strid med förbud, som meddelats med stöd av 16 § andra stycket, 17 § tredje stycket eller 18 § andra stycket förfogar över motorfordon, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Försummar någon i andra fall än som i första stycket avses att fullgöra vad honom åligger enligt denna förordning eller med stöd av densamma meddelade föreskrifter, straffes med böter, högst trehundra kronor. Vad nu sagts gäller dock icke åliggande att inbetala skatt.

27 §.

Kontrollstyrelsen må vid vite förelägga skattskyldig att fullgöra åtgärd som åligger honom enligt denna förordning eller med stöd av densamma meddelade föreskrifter, dock att föreläggandet icke må avse inbetalande av skatt.

28 §.

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

29 §.

Vad som inhämtats vid skattekontroll enligt denna förordning må ej yppas i vidare mån än som erfordras för vinnande av det med kontrollen avsedda ändamålet. Bryter någon häremot, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader, där ej gärningen är belagd med straff i strafflagen.

Brott som nu sagts må, där det ej innefattar ämbetsbrott, av åklagare åtalas allenast efter angivelse av målsägande.

30 §.

Polismyndighet åligger att på begäran tillhandagå kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman med upplysning om person eller företag, som kan antagas bedriva tillverkning eller införsel av skattepliktiga motorfordon.

31 §.

Förseelse, som avses i 26 § tredje stycket, må av åklagare åtalas allenast efter anmälan av kontrollstyrelsen.

32 §.

Kungl. Maj:t äger utfärda de föreskrifter som erfordras för tillämpningen av denna förordning.

Övergångsbestämmelser

Denna förordning träder i kraft den 1 december 1956.

I samband med förordningens ikraftträdande skall följande iakttagas.

1. Där i förordningen avsedd tillverkning bedrivs vid tiden för förordningens ikraftträdande, skall i 10 § föreskriven anmälningsskyldighet fullgöras inom åtta dagar efter ikraftträdandet.

2. Visar skattskyldig, att motorfordon, för vilket omsättningsskatt skall utgå, försålts till pris, som avtalats före förordningens ikraftträdande, och är den skattskyldige icke på grund av särskilt förbehåll eller eljest berättigad att hos köparen uttaga den för fordonet utgående skatten, äger Kungl. Maj:t bestämma, att skatten skall helt eller delvis erläggas av köparen eller, då särskilda skäl därtill äro, utan motsvarande åläggande för köparen medgiva befrielse från eller återbäring av skatt; dock att ansökan härom skall till Kungl. Maj:t ingivas inom en månad efter förordningens ikraftträdande.

3. Skatteplikt enligt denna förordning föreligger icke beträffande i utlandet registrerat motorfordon, som den 31 januari 1955 fanns intaget i vederbörande utländska register och vars ägare är antingen densamme som nämnda dag fanns däri antecknad såsom fordonets ägare eller ock någon som genom arv eller testamente eller ock genom bodelning eller eljest på grund av giftorätt bekommit fordonet efter denne.

4. I deklaration som avses i 14 § må avdrag, utom i de i 15 § första stycket angivna fallen, ske för i deklarationen ingående motorfordon, för vilka skatt visas hava påförts enligt förordningen om tillfällig skatt i vissa fall å motorfordon vilka vid utgången av november månad 1956 finnas i lager.

5. Intill utgången av juni månad 1957 skall skattskyldig, som avses i 3 § under a) och b), vid leverans till köpare av skattepliktigt motorfordon tillställa denne försäkran, att fordonet skall redovisas i deklaration enligt 14 §. Denna försäkran skall fogas vid ansökan om fordonets upptagande i bilregister. Försäkran skall tecknas på blankett, som tillhandahålles av kontrollstyrelsen.

6. Vid tillämpningen av denna förordning skall vad som slodgas i 62 § andra och tredje styckena frihamnsstadgan icke gälla.

Förslag

till

förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 16 december 1955 (nr 649) om avgift vid investering i motorfordon år 1956 (särskild investeringsavgift)

Härigenom förordnas, att 2 § förordningen den 16 december 1955 om investeringsavgift vid investering i motorfordon år 1956 (särskild investeringsavgift) skall erhålla följande ändrade lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §.

Särskild investeringsavgift enligt denna förordning skall utgå,

a) då ansökan om fordonets upptagande i eller överförande till bilregister inkommit till länsstyrelsen efter den 31 december 1955 men före *utgången av år 1956; och*

b) då anmälan till bilregister om övergång till ny ägare av i registret upptaget fordon från denne inkommit till länsstyrelsen inom tid som nyss angivits.

Har ansökan eller anmälan, som ovan sagts, enligt vägtrafikförordningen bort göras senast före utgången av år 1956 men har den icke verkställts eller verkställts först efter utgången av nämnda år, föreligger och skyldighet att erlagga avgift.

Särskild investeringsavgift enligt denna förordning skall utgå,

a) då ansökan om fordonets upptagande i eller överförande till bilregister inkommit till länsstyrelsen efter den 31 december 1955 men före *den 1 december 1956;*

b) då anmälan till bilregister om övergång till ny ägare av i registret upptaget fordon från denne inkommit till länsstyrelsen inom tid som nyss angivits; *och*

c) då ansökan om upptagande i bilregister, vilken inkommit till länsstyrelsen efter den 30 november 1956, avser i registret tidigare icke upptaget motorfordon, som ägaren inom tre veckor före den 1 december 1956 förvärvat eller infört till riket eller ock utan samband med försäljning uttagit från rörelse.

Har ansökan eller anmälan, som ovan sagts, icke verkställts eller verkställts senare än bort ske enligt vägtrafikförordningen skall investeringsavgift utgå, som om ansökan eller anmälan verkställts inom föreskriven tid.

Länsstyrelse åligger att till kontrollstyrelsen lämna uppgift angående registrering, som intill den 1 juli 1957 skett efter ansökan, varom förmäles under c).

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

Förslag
till
förordning
om tillfällig skatt i vissa fall å motorfordon vilka vid utgången av
november månad 1956 finnas i lager

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

För sådana i 1 § förordningen angående omsättningsskatt i vissa fall å motorfordon såsom skattepliktiga angivna motorfordon, som klockan 12 natten mellan den 30 november och den 1 december 1956 finnas i lager hos den som idkar försäljning av motorfordon, skall till staten erläggas skatt enligt vad nedan sägs.

Från skatteplikt enligt denna förordning undantagas sådana motorfordon i lager hos tillverkaren eller importören, för vilka skall erläggas omsättningsskatt i samband med att fordonen levereras till köpare eller eljest uttagas från rörelse.

I lagret skola medräknas motorfordon, vilka

a) införts till riket före den 1 december 1956 och för vilka skattskyldighet icke föreligger enligt förordningen angående omsättningsskatt ehuru de först efter den 30 november 1956 utlämnas från tullverket till varuhavaren; samt

b) vid den i första stycket angivna tidpunkten äro under transport till eller från försäljaren dock endast där denne står faran för godset.

Vid tillämpning av denna förordning skall iakttagas vad som stadgas i 1 § sista stycket förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall.

2 §.

Skatt enligt denna förordning skall erläggas av försäljare som avses i 1 §.

3 §.

Skatten utgår för *personbilar och lastbilar* med det antal kronor, som motsvarar 90 procent av det tal, vilket anger fordonets tjänstevikt uttryckt i kilogram. För bilar med högre tjänstevikt än 1 600 kilogram skall därjämte tillägg göras med 120 kronor för varje fullt femtiotal kilogram, varmed tjänstevikten överskjuter 1 600 kilogram. Skatten avrundas i förekommande fall till närmast lägre helt tiotal kronor.

För *motorcyklar* utgör skatten 180 kronor därest fordonets tjänstevikt ej överstiger 75 kilogram, 240 kronor därest tjänstevikten är högre men ej överstiger 160 kilogram samt eljest 360 kronor.

4 §.

Kontrollen över skattens behöriga utgörande utövas av kontrollstyrelsen med biträde av särskilda kontrolltjänstemän.

Kontrolltjänsteman äger på anfordran erhålla tillträde till samtliga loka-

ler och utrymmen, som användas för tillverkning, lagerhållning eller försäljning av skattepliktiga motorfordon. Skattskyldig är pliktig att vid anfordran tillhandahålla kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman sina handelsböcker med tillhörande handlingar.

5 §.

Skattskyldig skall senast den 15 december 1956 till kontrollstyrelsen avlämna en på tro och heder upprättad deklaration angående sitt lager av skattepliktiga motorfordon klockan 12 natten mellan den 30 november och den 1 december 1956. Deklaration skall avfattas å blankett enligt formulär, som fastställas av kontrollstyrelsen.

Där kontrollstyrelsen för granskning av deklaration finner ytterligare uppgifter erforderliga, skola sådana lämnas av den skattskyldige.

6 §.

Underlåter skattskyldig att avgiva deklaration eller finnes avgiven deklaration oriktig, äger kontrollstyrelsen fastställa den skatt, som rätteligen skall utgå.

7 §.

Skattskyldig skall senast den 31 januari 1957 erlägga enligt deklarationen upplupen skatt genom insättning å kontrollstyrelsens postgirokonto, kontrollstyrelsen dock obetaget att på framställning av skattskyldig när särskilda skäl därtill föranleda medgiva anstånd, dock längst till utgången av juni månad 1957.

8 §.

Försummar någon att inbetala skatt enligt denna förordning, må skatten på framställning av kontrollstyrelsen omedelbart utmätas.

9 §.

Skattskyldig skall vid leverans till köpare av skattepliktigt motorfordon tillställa köparen försäkran, att fordonet redovisats eller skall redovisas å deklaration enligt 5 §. Denna försäkran skall av köparen fogas vid ansökan till länsstyrelsen om fordonets upptagande i bilregister. Försäkran skall tecknas å blankett, som tillhandahålles av kontrollstyrelsen.

10 §.

Har motorfordon, för vilket skatt erlagts enligt denna förordning, av den skattskyldige eller för dennes räkning utförts ur riket eller till svensk frihamn utan att hava varit upptaget i bilregister, skall kontrollstyrelsen, efter ansökan, restituera den sålunda erlagda skatten. Utförseln skall styrkas medelst bevis av tullmyndighet att fordonet utförts.

11 §.

Har motorfordon, för vilket skatt enligt denna förordning utgått, i samband med fordonets upptagande första gången i bilregister funnits vara skattefritt jämlikt 2 § första stycket a), b) eller c) förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, skall kontrollstyrelsen, efter ansökan, förordna om återbäring av den erlagda skatten. Vad nu sagts skall ock gälla personbil, som är inrättad såsom invalidfordon och som äges av invalid, därest fordonet, när det första gången upptagits i bilregister, befriats från skatteplikt jämlikt 2 § andra stycket nämnda förordning.

12 §.

Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande kontrollstyrelsen, äger, när synnerliga skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av skatt enligt denna förordning.

Visar skattskyldig, att motorfordon, för vilket skatt enligt denna förordning skall utgå, försålts till pris, som avtalats före förordningens ikraftträdande, och är den skattskyldige icke på grund av särskilt förbehåll eller eljest berättigad att hos köparen uttaga den för fordonet utgående skatten, äger Kungl. Maj:t bestämma, att skatten skall helt eller delvis erläggas av köparen eller, då särskilda skäl därtill äro, utan motsvarande åläggande för köparen medgiva befrielse från eller återbäring av skatt; dock att ansökan härom skall till Kungl. Maj:t ingivas före utgången av år 1956.

13 §.

Den, som underlåter att inom föreskriven tid avlämna deklaration, straffes med dagsböter; och må kontrollstyrelsen vid vite förelägga den uppgiftspliktige att fullgöra sin deklarationsskyldighet.

14 §.

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

15 §.

Vad som inhämtats vid skattekontroll enligt denna förordning må ej yppas i vidare mån än som erfordras för vinnande av det med kontrollen avsedda ändamålet. Bryter någon häremot, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader, där ej gärningen är belagd med straff i strafflagen.

Brott som nu sagts må, där det ej innefattar ämbetsbrott, av åklagare åtalas allenast efter angivelse av målsägande.

16 §.

Förseelse, som i 13 § sägs, må av åklagare åtalas allenast efter anmälan av kontrollstyrelsen.

17 §.

Kungl. Maj:t äger utfärda de föreskrifter som erfordras för tillämpningen av denna förordning.

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

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

I) de likalydande motionerna I: 622 av herr *Birke* och II: 818 av herr *Staxäng m. fl.*, vari hemställts, »att riksdagen, under förutsättning att det av Kungl. Maj:t i proposition nr 188 framlagda förslaget om en permanent beskattning av motorfordonsförvärv icke av riksdagen avslås, måtte besluta att intäkterna av sagda beskattning ograverade skall tillföras automobilskattemedlens specialbudget för att helt komma vägväsendet till godo»;

II) de likalydande motionerna I: 623 av herr *Geijer m. fl.* och II: 819 av herr *Sköld m. fl.*, vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta att till 10 § i förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1957 skall fogas ett tredje stycke av följande lydelse:

Om avdrag för investeringsavgift enligt denna förordning helt eller delvis icke kunnat utnyttjas vid inkomsttaxeringen och den avgiftsskyldige företer tillfredsställande utredning härom må han tillgodoräkna sig det resterande avdraget senast vid 1962 års taxering. Avdrag för investeringsavgift skall anses ha utnyttjats vid inkomsttaxeringen till den del avdraget föranlett minskning antingen av den avgiftsskyldiges till statlig inkomstskatt taxerade inkomst eller av hans till kommunal inkomstskatt taxerade inkomst»;

III) de likalydande motionerna I: 624 av herr *Gustaf Elofsson m. fl.* samt II: 825 av herrar *Nilsson i Svalöv* och *Nilsson i Lönsboda*, vari hemställts, »att riksdagen vid behandlingen av förslag till förordning om investeringsavgift frikalla sådan rörelseidkare, som före den 16 januari 1955 gjort avslut om vissa investeringar för viss anläggning, vilka sedan kompletterats genom ytterligare investeringar för att färdigställas under 1957 och avser denna frikallelse endast *nya rörelser eller företag*, som är helt beroende av denna nyanläggning och icke har annan i gång varande rörelse; samt att vederbörande utskott måtte utarbета erforderlig lagtext»;

IV) de likalydande motionerna I: 625 av herrar *Ebbe Ohlsson* och *Magnusson* samt II: 822 av herr *Nilsson i Svalöv m. fl.*, vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta att investering i och för ersättningsanskaffning av maskiner och redskap i förvärvskällorna jordbruksfastighet och rörelse icke skall inräknas i avgiftspliktig investering; samt att vederbörande utskott måtte utarbета erforderlig ändring i lagtexten»;

V) de likalydande motionerna I: 626 av herrar *Alvar Andersson* och *Nils Theodor Larsson* samt II: 821 av herr *Adolfsson*, vari hemställts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 188 år 1956 evad den avser förslag till förordning om investeringsavgift för år 1957»;

VI) de likalydande motionerna I: 628 av herrar *Theodor Johansson* och *Lars Andersson* samt II: 824 av herr *Larsson i Hedenäset m. fl.*, vari hemställts, »att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 188 måtte uttala, att inkomsterna av den föreslagna omsättningsskatten å motorfordon må redovisas på automobilskattemedlens specialbudget»;

VII) de likalydande motionerna I: 630 av herrar *Sundelin* och *Sunne* samt II: 829 av herrar *Carlsson* i Stockholm och *Nelander*, vari hemställts,

»A) att riksdagen, för den händelse riksdagen skulle i princip antaga det vid Kungl. Maj:ts proposition nr 188 fogade författningsförslaget om investeringsavgift för år 1957, måtte besluta om ändringar av följande innebörd:

1) att vid ersättningsanskaffning av maskin eller inventarium inom samtliga förvärvskällor avdrag må göras för den utrangerade tillgångens ursprungliga anskaffningsvärde eller, om detta icke kan visas, för det belopp som erhålles vid försäljning av tillgången;

2) att företagare som erlagt investeringsavgift men vars rörelse under de år då avgiften bokförts som omkostnad visat förlust eller så ringa överskott, att han vid beräkning av nettointäkten av rörelsen inte kunnat utnyttja hela avdragsrätten, må tillgodogöra sig det resterande avdraget intill fem år efter det investeringsavgiften erlagts;

3) att investeringar, som tillkommit på direkt föranstaltande av offentlig myndighet, inte skall anses som avgiftspliktig investering;

4) att för sådan rörelseidkande hyresgäst som i fastighetsägarens ställe tvingas företa för hans rörelse nödvändigt ersättningsbyggande inrymmes möjlighet att få samma i 5 § av den föreslagna förordningen medgivna avgiftslindring som skulle ha tillkommit fastighetsägaren, därest denne företagit ersättningsinvestering;

B) att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderliga ändringar i författningstexten»;

VIII) de likalydande motionerna I: 631 av herrar *Sundelin* och *Sunne* samt II: 827 av herr *Nelander m. fl.*, vari hemställets, »att riksdagen, för den händelse riksdagen skulle bifalla förslaget om införande av omsättningskatt å motorfordon, samtidigt måtte besluta att ur denna skatt härflytande medel skall tillföras vägbudgeten och redovisas på automobilskattemedlens specialbudget»;

IX) de likalydande motionerna I: 633 av herr *Aastrup* och II: 834 av herr *Kollberg m. fl.*, vari hemställets,

1) att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 188 eller

2) att riksdagen, därest riksdagen icke finner skäl bifalla detta yrkande, måtte med avslag å Kungl. Maj:ts förslag till förordning angående omsättningskatt å motorfordon i vissa fall liksom å Kungl. Maj:ts förslag till förordning om tillfällig skatt i vissa fall å motorfordon, vilka vid utgången av november månad 1956 finns i lager, antaga följande

Förslag

till

förordning angående omsättningskatt å motorfordon i vissa fall

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

För följande slag av motorfordon nämligen

dels personbil

dels sådan med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustad lastbil, vilkens tjänstevikt ej överstiger 1 800 kilogram

dels motorecykel

skall, allt i den mån fordonen icke äro eller tidigare varit upptagna i bilregister, utgå omsättningskatt i enlighet med vad nedan sägs.

Skatt skall icke utgå för motorfordon, som befunnits vara skattefritt jämlikt 2 § första stycket a), b) eller c) förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, samt för sådan cykel med hjälpmotor, som avses i kungörelsen den 23 maj 1952 (nr 280). Vad nu sagts skall ock gälla personbil, som är utrustad såsom invalidfordon och som äges av invalid, därest fordonet befriats från skatteplikt jämlikt 2 § andra stycket förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.

2 §.

Omsättningsskatt enligt denna förordning skall erläggas, då ansökan om fordonets upptagande i eller överförande till bilregister inkommit till länsstyrelsen efter den 30 november 1956. Dock skall omsättningsskatt icke utgå i de fall särskild investeringsavgift skall erläggas enligt därför gällande bestämmelser.

3 §.

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

Skatten skall inbetalas till länsstyrelsen i samband med ansökan eller anmälan som nyss sagts. Har så ej skett, må bevis om registrering icke utlämnas förrän skatten blivit erlagd.

Beträffande invalidfordon för vilket skattefrihet enligt 1 § andra stycket ifrågasättes, skall gälla vad Kungl. Maj:t därom förordnar.

4 §.

Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer äger, då synnerliga skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av omsättningsskatt.

5 §.

Omsättningsskatten utgår för *personbilar och lastbilar* med det antal kronor, som motsvarar 90 procent av det tal, vilket anger fordonets tjänstevikt uttryckt i kilogram. För bilar med högre tjänstevikt än 1 600 kilogram skall därjämte tillägg göras med 120 kronor för varje fullt femtiotal kilogram, varmed tjänsteviken överskjuter 1 600 kilogram. Skatten avrundas i förekommande fall till närmast lägre helt tiotal kronor.

För *motorcyklar* utgör skatten 180 kronor därest fordonets tjänstevikt ej överstiger 75 kilogram, 240 kronor därest tjänstevikten är högre men ej överstiger 160 kilogram samt eljest 360 kronor.

6 §.

Motorfordon, för vilket skatteplikt enligt denna förordning föreligger, men för vilket skatt ej blivit erlagd, må icke brukas förrän skatten blivit betald.

7 §.

Den som mot stadgandet i 6 § brukar motorfordon straffas med dagsböter.

8 §.

I fråga om besvär över beslut rörande omsättningsskatt jämlikt denna förordning skall i tillämpliga delar gälla vad om automobils katt är stadgat.

9 §.

Kungl. Maj:t äger utfärda de föreskrifter som erfordras för tillämpningen av denna förordning.

Denna förordning träder i kraft den 1 december 1956.

Övergångsbestämmelse

Skatteplikt enligt denna förordning föreligger icke beträffande i utlandet registrerat motorfordon, som den 31 januari 1955 fanns intaget i vederbörande utländska register och vars ägare är antingen densamme som nämnda dag fanns däri antecknad såsom fordonets ägare eller ock någon som genom arv eller testamente eller ock genom bodelning eller eljest på grund av giftorätt bekommit fordonet efter denne.

3) att riksdagen måtte ändra Kungl. Maj:ts förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 16 december 1955 (nr 649) om avgift vid investering i motorfordon år 1956 (särskild investeringsavgift) så till vida, att 2 § c) och 2 § sista stycket i förordningen utgår.

X) de likalydande motionerna I: 634 av herrar *Birke* och *Franzon* samt II: 828 av herrar *Sjölin* och *Nelander*, vari hemstälts, »att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 188 med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1957, m. m. måtte besluta att enskilda järnvägar befrias från att erlägga investeringsavgift för av dem nyanskaffad rullande materiel, för material för tågdriftens säkerhetsanläggningar och för banförbättringar»;

XI) de likalydande motionerna I: 635 av herr *Ewerlöf m. fl.* och II: 830 av herr *Hjalmarson m. fl.*, vari hemstälts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 188»;

XII) de likalydande motionerna I: 636 av herr *Ohlon m. fl.* och II: 832 av herr *Ohlin m. fl.*, vari hemstälts, »att riksdagen måtte avslå de i Kungl. Maj:ts proposition nr 188 framlagda förslagen om

- 1) förlängning av investeringsavgiften till att gälla även år 1957, samt
- 2) införande av omsättningskatt på personbilar och vissa andra motorfordon»;

XIII) de likalydande motionerna I: 637 av herr *Ohlon m. fl.* samt II: 833 av herrar *Edström* och *Kollberg*, vari hemstälts,

»1) att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 188, i vad densamma innefattar förslag till förordning om investeringsavgift för år 1957,

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 1957 i de delar ovan berörts,

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

XIV) de likalydande motionerna I: 638 av herr *Strand* samt II: 831 av herrar *Gustafsson* i Stockholm och *Lundqvist*, vari hemställdts, »att riksdagen måtte besluta att åt den i Kungl. Maj:ts proposition nr 188 år 1956 föreslagna förordningen om investeringsavgift för år 1957 giva den lydelsen att den kooperativa bostadsbyggnadsverksamheten icke sättes i oförmånligare läge beträffande investeringsavgiften än hyreshusbebyggelsen»;

XV) motionen I: 627 av herr *Karl Andersson m. fl.*, vari hemställdts, »att riksdagen vid behandling av proposition nr 188 måtte uttala, att motorfordonsskatten framdeles skall tillföras vägväsendet och som tidigare redovisas över automobilskattemedelsfonden»;

XVI) motionen II: 820 av herr *Andersson* i Brämhult, vari hemställdts, »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 188/1956 med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1957 m. m. måtte besluta undanta från uttagande av investeringsavgift sådana kollektiva verkstadshus, vilka till någon del finansieras genom lån för vilket Kungl. Maj:t lämnat kommun medgivande att teckna borgen liksom också för sådana kollektiva verkstadshus, som till någon del finansieras genom lån mot statlig kreditgaranti, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta erforderligt förslag till lagtext»; ävensom

XVII) motionen II: 823 av herr *Jansson* i Aspeboda *m. fl.*, vari hemställdts, »att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 188 måtte besluta, att rätt till avdrag vid inkomsttaxering för investeringsavgift må utsträckas att gälla under en tid av förslagsvis fem år efter det att investeringen gjorts, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till 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: 622, I: 624, I: 626, I: 627, I: 638, II: 819, II: 820, II: 822, II: 823, II: 824, II: 827, II: 828, II: 829, II: 830, II: 832, II: 833 samt II: 834.

I en särskild till Konungen ställd skrift, som jämväl ingivits till bevillningsutskottet, har flertalet av de större näringsorganisationerna hemställt, »att något förslag till förordning om investeringsavgift för år 1957 icke måtte föreläggas riksdagen, att förslag måtte framläggas för 1957 års riksdag om slopande av den såsom provisorisk betecknade 25 %-iga höjningen av den statliga bolagsskatten samt återförande av denna skatt till tidigare gällande nivå, 40 %, med verkan fr. o. m. nästkommande beskattningsår, samt att de av 1955 års riksdag beslutade reglerna rörande den skattemässiga värderingen av varulager måtte bli föremål för förnyad skyndsamt utredning i syfte att åstadkomma en uppmjukning av dessa regler ävensom att under

alla förhållanden den under p. 4 första stycket i övergångsbestämmelserna till lagen den 27 maj 1955 (nr 255) om ändring i kommunalskattelagen angivna övergångstiden måtte avsevärt förlängas».

Vidare har ett flertal motororganisationer och sammanslutningar inom trafik- och vägväsendet i en till bevillningsutskottet ingiven skrift hemställt »att utskottet i första hand måtte yrka avslag å den föreslagna omsättningsskatten samt att, därest så icke skulle ske, utskottet uttryckligen måtte hävda att härigenom inflytande medel tillföres automobilskattemedlens specialbudget för att komma vägbyggnadsverksamheten tillgodo».

Propositionen

Rörande 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

Inledning, s. 19—23.

Det ekonomiska läget, s. 23—32.

Departementschefen, s. 32—44.

Motionerna

Av innehållet i de föreliggande motionerna må här återges följande.

Investeringsavgiften

Till stöd för yrkandet i de likalydande motionerna I: 623 och II: 819 har motionärerna bl. a. anfört att bestämmelsen om rätt till avdrag för investeringsavgift innebure, att den avgiftspliktige skulle verkställa avdraget senast när debetsedeln å avgiften erhållits. Vederbörande hade sålunda möjlighet att fördela avdraget på två räkenskapsår. Vid en ytterligare förlängning av avgiftsbeläggningen uppkomme fråga om icke vidgade möjligheter för avdragsrätt borde införas. Olägenheten av att avgiften drabbade hårdare i sådana fall, där avdragsrätten icke kunnat utnyttjas, bleve mer accentuerad ju längre avgiften bibehölls. Skapades möjlighet till en uppdelning av avdraget under något längre tid än vad som nu vore fallet skulle avgiftsbeläggningen bliva likformigare olika företag emellan. Rätten att göra avdrag borde begränsas till att avse tiden t. o. m. 1962 års taxering.

I de likalydande motionerna I: 624 och II: 825 har motionärerna inledningsvis framhållit att det uppskjutande av en planerad investering under ett tredje år, som den nu förevarande propositionen avsåge att framtinga, kunde åsamka rörelseidkare en ränteförlust för redan verkställda investeringsutlägg, som vid nuvarande ränteläge bleve avsevärt större

än investeringsavgiften, 12 procent. Motionärerna påpekar vidare att det då 1955 års avgift beslöts klart uttalades att densamma skulle vara tillfällig. Den rörelseidkare, som före den 16 januari 1955 vidtagit åtgärder för planerad utbyggnad eller utökning av rörelsen måste, om anläggningstiden beräknats till mer än ett år och i varje fall om den beräknats till mer än två år, ha räknat med att han icke skulle drabbas av investeringsavgift, då enligt allmänt vedertagen köpmannased hans investering först 1957 komme att upptas på konto för färdigställda tillgångar. — Ett i gång varande företag kunde delvis kompensera kostnaden för investeringsavgiften genom att göra avdrag för avgiften från nästa års rörelsevinst. Ett nystartat företag, vars rörelse icke påbörjats, kunde inte räkna med någon vinst de första åren, enär underskotten under anläggningstiden först skulle utjämnas. Ett sådant företag borde inte belastas med en investeringsavgift, som rörelseidkaren icke rimligen kunde ha kalkylerat med, då han 1955 beslutat fullfölja den påbörjade investeringen.

Motionärerna i de likalydande motionerna I:625 och II:822 har erinrat om att kostnader för underhåll och reparationer av maskiner och redskap vore undantagna från investeringsavgift. I flertalet fall vore kostnaden för en ersättningsanskaffning av samma natur som en underhållskostnad. Genom att utbyta vissa delar av en maskin undan för undan kunde man få en lång varaktighet på densamma. Det vore dock inte drifts- och nationalekonomiskt försvarbart att på detta sätt förlänga en maskins eller ett redskaps livslängd alltför länge. Mera rationellt och ekonomiskt vore att utrangera maskinen och återanskaffa en ny sådan. Detta gällde särskilt jordbrukets maskinstationer, mejerier o. d. Investeringsavgiftens utformning motverkade denna rationella återanskaffning.

I de likalydande motionerna I:626 och II:821 har motionärerna — efter att ha påpekat att de tidigare biträtt förslagen om investeringsavgift för åren 1955 och 1956 — uttalat följande. En investeringsavgift kunde ha en konjunkturdämpande verkan endast om den vore av kortsiktig natur. Förlängdes investeringsavgiften under så lång tid att investeringarna ej kunde uppskjutas, bleve avgiften enbart en kostnadsfördyrande faktor. Att skattebelägga produktiva investeringar vore felaktigt. På lång sikt torde kloka investeringar i moderna byggnader och maskiner minska efterfrågan på arbetskraft. Den alltmer hårdnande konkurrensen på världsmarknaden med länder, som i de flesta fall hade väsentligt lägre arbetslöner än vi, gjorde nödvändigt att vårt näringsliv gäves möjligheter att upp- rusta i tekniskt hänseende. Om byggnadstillstånd för t. ex. en fabriksbyggnad kunde lämnas med hänsyn till arbetsmarknadsmässiga och lokaliseringspolitiska skäl, syntes det motionärerna helt felaktigt att sedan avgiftsbelägga en sådan investering. En stram ekonomisk politik vore visserligen nödvändig, men åtgärderna borde mindre rikta sig mot investeringssidan och mera mot konsumtionssidan. Den föreslagna omsättningsskatten å motor-

fordon, kunde därför accepteras även om det vore önskvärt att denna skatt ginge till vägväsendet och att skatten gjordes tidsbegränsad.

Till stöd för yrkandet i de likalydande motionerna I:630 och II:829 har bl. a. anförts. Propositionsförslaget innebure i fråga om ersättningsanskaffningar, som inte betecknades som normalt underhåll, att investeringsavgiften i allmänhet skulle beräknas på den totala kostnaden i stället för enbart på den del därav som motsvarade nyanskaffning. Avgiften drabbade således investeringar som vore nödvändiga för produktionsapparatens vidmakthållande och inte endast sådana som innebure dess utvidgande. En sådan konsekvens borde undvikas, vilket kunde ske om man fasthölle vid principen att endast nyanskaffning skulle avgiftsbeläggas. — Företag som inte noterade vinst under något av de år påförd investeringsavgift finge avdragas och sålunda inte kunde utnyttja avdragsrätten, drabbades av investeringsavgiftens hela tyngd. Härigenom betungades särskilt nystartade företag, som ju ofta finge räkna med att vinsten kunde utebli under de första särskilt kostnadskrävande verksamhetsåren, samtidigt som deras stora investeringsbehov minskade möjligheterna att skjuta upp investeringarna och därmed undvika avgiften. De föreslagna bestämmelserna borde kompletteras med ett tillägg av innebörd att nu avsedda företagare finge tillgodogöra sig ej utnyttjat avdrag intill fem år efter det investeringsavgiften erlagts.

Med investeringsavgiften ville man vinna att en del av den planerade investeringsverksamheten uppskötes till en ur samhällsekonomisk synpunkt gynnsammare tidpunkt. Det borde därför vara självklart att man befriades från avgiftsplikt för de investeringar, för vilka tidpunkten inte kunde väljas fritt, nämligen investeringar som föranleddes av förelägganden från offentlig myndighets sida. Exempel på sådana vore förbättrings- och ersättningsarbeten som påbjödes av fartygsinspektionen, yrkesinspektionen eller av hälsovårdsnämnd.

Den i 5 § i den föreslagna förordningen om investeringsavgift givna bestämmelsen, vilken oförändrad överförts från tidigare års förordningar, hade tolkats så att den lättnad i avgiftsplikten som medgäves endast inträdde, om ersättningsinvesteringen gjordes av ägaren till den egendom som gått förlorad. Det förekomme emellertid fall där en ägare till fastighet avstode från att ersätta denna sin egendom, när den gått förlorad, t. ex. genom brand. I den mån det i fastigheten funnits lokaler, som förhyrts av företagare att användas i rörelsen, tvingades denne, om han ville fortsätta sin verksamhet och inte andra hyresmöjligheter stode till buds, att själv fullgöra den ersättningsinvestering som hans forne hyresvärd avstode ifrån. Samma skäl av force majeure natur, som låge till grund för den i 5 § föreslagna avgiftslindringen, talade för att också hyresgäster i ovan skisserade belägenhet finge åtnjuta denna.

I de likalydande motionerna I:634 och II:828 har erinrats om det i propositionen framförda förslaget, att från investeringsavgift skul-

le undantas investering i bussar som godkänts för användning i av ägaren bedriven yrkesmässig trafik. De skäl som motiverat detta förslag kunde anföras för en befrielse även av de enskilda järnvägarna. Det vore inte rimligt, att just de trafikanter som behövde använda dessa trafikmedel skulle riskera en ökning av sina resekostnader genom den taxehöjning som kunde bli följden av investeringsavgiften, under det att de förortstrafikanter som betjänade sig av Statens Järnvägar och Stockholms Spårvägar komme i ett gynnsammare läge genom att dessa trafikföretag befriades från investeringsavgift. I likhet med Statens Järnvägar vore de enskilda järnvägsföretagen underkastade statlig kontroll samt hade samma ansvar för trafikförsörjningen inom sina trafikområden som Statens Järnvägar. De vore tvungna att i rationaliseringssyfte förnya och förbilliga sin materiel. Men i motsats till Statens Järnvägar belastades f. n. de enskilda järnvägarna med investeringsavgift på sina nyanskaffningar. Att behandla två trafikmedel, som arbetade under så likartade förhållanden på olika sätt vore stridande mot den annars allmänt omfattande principen att allmän och enskild företagsamhet borde bedrivas på lika ekonomiska villkor.

Som motivering för yrkandet i de likalydande motionerna I: 635 och II: 830 om avslag på förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1957 framhåller motionärerna, att det vore uppenbart att de under senare år vidtagna, mot näringslivet riktade åtgärderna på beskattningsområdet i hög grad begränsat näringslivets investeringsmöjligheter. Enligt beräkningar av Industrins utredningsinstitut hade investeringarna inom den svenska industrin — mätta i 1955 års penningvärde — år 1950 uppgått till 2 020 milj. kronor. Enligt Konjunkturinstitutets beräkningar hade de 1955 uppgått till 1 912 milj. kronor. De hade sålunda 1955 legat på en drygt 5 procent lägre nivå än 1950. Under mellanliggande år hade de varit ännu lägre. Denna utveckling skilde sig högst väsentligt från förhållandena inom övriga västeuropeiska länder. Praktiskt taget samtliga av dessa visade en betydande uppgång. Vad resultatet blivit av de nämnda åtgärderna började nu kunna bedömas. I den av Konjunkturinstitutet utgivna »Konjunkturläget hösten 1956» redovisades utvecklingen av bruttonationalprodukten enligt olika begrepp bl. a. 1946—1955. Oavsett vilket av dessa begrepp man ville använda för att belysa utvecklingen, visade jämförelser mellan olika år att ökningen av bruttonationalprodukten varit inte obetydligt lägre under senare år. Det finnes ett klart orsakssammanhang mellan de av riksdagen genomförda åtgärderna på företagsbeskattningens område och den markanta minskningen i framstegstakten vad gällde bruttonationalprodukten. I »Konjunkturläget» redovisades även ändringarna i industriproduktionen 1952—1955 för OEEC-länderna. Därav framginge att Sverige hade den relativt sett minsta produktionsökningen. Den uppginge för Sverige till 13 procent medan den t. ex. för Västtyskland, som låge högst, utgjorde ca 42 procent.

Det kunde inte sägas att det allmänna ålagt sig samma återhållsamhet beträffande investeringarna som det krävde av de enskilda. Enligt »Konjunkturläget» hade de offentliga inhemska bruttoinvesteringarna mellan

1950 och 1955 stigit med 100 procent, räknat i löpande priser. De privata inhemska bruttoinvesteringarna hade under samma tid stigit med 53 procent. Utvecklingen bleve enahanda om man räknade från och med 1946. Man finge då ökningarna på resp. 243 och 104 procent. I vårt land hade skärpningar av företagsbeskattningen genomförts samtidigt som man i de länder, vilka konkurrerade med oss på världsmarknaden, vidtagit åtgärder för att dels sänka skattesatserna dels införa liberalare avskrivningsregler. Därmed försvarades möjligheterna för vårt land att i konkurrens med andra få avsättning för våra exportprodukter. Resultatet härav måste bli en ytterligare minskad produktion, efter hand följt av sysselsättningssvårigheter.

Yrkandet i de likalydande motionerna I:636 och II:832 om avslag å propositionen motiveras, vad avser investeringsavgiften, bl. a. med följande. Konjunkturen inom landet hade enligt konjunkturinstitutet i stort sett dämpats under det senaste året. Till väsentlig del torde denna utveckling kunna återföras på den under fjolåret genomförda omläggningen av kreditpolitiken. Departementschefen karakteriserade dagsläget som relativt balanserat. Vissa orostecken kunde dock iakttagas, främst utvecklingen av vår bytesbalans. Denna hade under fjolåret slutat med ett underskott av 414 milj. kr. För innevarande år beräknades underskottet öka till ca 450 milj. kr. De redovisade underskotten underströke angelägenheten av att målmedvetna ansträngningar sattes in för att stärka det svenska produktionslivets konkurrensförmåga gentemot utlandet. Detta måste ske genom kostnadspressande rationaliseringar och andra produktivitetsförbättrande åtgärder. Från samhällets sida gällde det att så långt möjligt underlätta en sådan utveckling. Ett fortsatt uttagande av investeringsavgift skulle betyda att denna utveckling onödigtvis försvarades. En förlängning av avgiftens giltighetstid för ytterligare ett år skulle medföra att avgiften skulle förlora än mer av sin investeringsbromsande verkan. I stället skulle den övergå till att bli ett rent kostnadshöjande element. Både regering och riksdag hade tidigare understrukt vikten av att en investeringsavgift gjordes tillfällig och tidsbegränsad. När avgiften t. ex. återinfördes i början av 1955, gavs sålunda allmänheten utan tvekan intrycket att avgiften varit avsedd att gälla endast ett år. Trots detta förlängdes den på hösten 1955 för ännu ett år. Även då skedde beslutet under framhållande av att det vore fråge om en tillfällig åtgärd. Och nu föresloges en förlängning för ett tredje år. En politik av detta slag riskerade i hög grad att förfela sitt ursprungliga syfte. Att vid upprepade tillfällen svika ingivna förväntningar kunde knappast undgå att hårt tära på det förtroende som statsmakterna av uppenbara skäl måste sträva efter att nå i förhållande till medborgarna.

I de likalydande motionerna I:637 och II:833 har bl. a. framhållits att varken näringsorganisationerna eller beskattningsmyndigheterna före propositionens framläggande för riksdagen beretts tillfälle att yttra sig över förslaget. Detsamma hade varit förhållandet beträffande förslagen till investeringsavgift för åren 1955 och 1956. Motionärerna påford-

rade nu, att innan riksdagen toge slutlig ställning till den nu föreliggande propositionen, näringsorganisationerna bereddes tillfälle att inför bevillningsutskottet framföra sina erinringar mot förslaget, samt att utskottet inginge på en noggrann prövning av det befogade i dessa erinringar.

Vidare anför motionärerna bl. a.: Investeringsavgiften motverkade direkt de svenska rederiernas strävanden att modernisera sin flotta och bidroge till att försätta nämnda rederier i ett försämrat läge ur konkurrenssynpunkt på den internationella fraktmarknaden. Den svenska handelsflottan hade varit av utomordentligt stor betydelse för folkhushållet särskilt när det gällt att tillföra landet utiändska valutor. En betydande del av vår import hade kunnat finansieras med det svenska sjöfartsnettot. I dagens läge vore varje ökning av sjöfartsnettot än mer värdefull än tidigare. Syftet med det nu framlagda förslaget syntes motionärerna vara något annat än det, som kommit till uttryck i departementschefens motivering för förslaget. I och med anpassningen av företagsbeskattningen efter konjunkturpolitiska grunder samt den år 1955 företagna räntehöjningen borde anledning saknas att föreslå en investeringsavgift för näringsföretagen för år 1957. Det vore ostridigt, att konsumtionsefterfrågan stigit på ett mycket oroväckande sätt. Något förslag att råda bot häremot — om man bortsåge från förslaget om en omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall — hade ej framlagts. Att i stället öka skattebelastningen för näringsföretagen måste leda till att dessas och särskilt rederiföretagens konkurrenskraft minskades, vilket i sin tur icke kunde vara till gagn för folkhushållet. Motionärerna yrkade i första hand avslag på propositionen. Därest detta yrkande inte kunde bifallas, hemställdes, att de föreslagna bestämmelserna ej gjordes tillämpliga på rederirörelser.

Samma skäl som anförts för att investeringar i handels- och fiskefartyg under 300 bruttoregister-ton borde vara avgiftsfria, gällde även för investeringar i andra fartyg. Fartyg och maskiner måste kontinuerligt överses och ersättas på grund av myndigheternas krav härutinnan. Då en investeringsavgift i början av år 1955 infördes i Norge, hade från avgiftsplikt undantagits köp av färdiga fartyg, norska eller utländska, likaså nybyggnader under 2 500 bruttoregister-ton ävensom sådana nya fartyg som betalades med rederiernas egna medel. Med hänsyn till de mindre och medelstora svenska rederiernas stora betydelse i fråga om transporter av kol m. m. och av exportvaror samt dessa rederiers mindre bärkraft och svårigheter att konkurrera med utländska rederier med väsentligt lägre driftkostnader än de svenska, yrkade motionärerna — därest deras i det föregående omnämnda yrkanden ej vunne bifall — att investering i färdiga fartyg, nybyggnader, avseeende fartyg under 2 500 bruttoregister-ton, eller fartyg, som betalades med rederiernas egna medel, undantoges från avgiftsplikt.

I fråga om vissa specialfrågor yttrar motionärerna bl. a. Enligt propositionsförslaget finge vid direkt byte av likartade anläggningstillgångar investeringsavgift beräknas på eventuell skillnad mellan anskaffningskostnaden för den nya och värdet å den utbytta tillgången. I andra fall finge

däremot från anskaffningskostnaden för nya tillgångar icke avräknas vad som kunde ha erhållits vid försäljning av äldre tillgångar. För rederiföretagen, särskilt de mindre och medelstora tramprederierna, vore det nödvändigt att utrangera äldre och oekonomiska fartyg samt ersätta dessa med nytt modernt tonnage. Motionärerna ansåge, att ersättningsanskaffningar på grund av utrangering av fartyg, även om de på grund av utvecklingen vore av annan typ än de utrangerade, ej borde drabbas av investeringsavgift å hela anskaffningskostnaden, utan att avgift i dylikt fall borde uttas endast å skillnaden mellan anskaffningskostnaden för ersättnings-tonnage och utrangerat sådant. Detta borde gälla även om utrangeringen skett ett tidigare år än ersättningsanskaffningen. — Då det gällde gränsdragningen mellan å ena sidan reparationer och å andra sidan förbättringsarbeten och ersättningsanskaffningar, hade vissa svårigheter uppkommit. 1951 års bevillningsutskott hade till ledning för praxis på detta område bl. a. anfört att mindre omfattande arbeten å en maskin, såsom t. ex. då skruvar, muttrar, tändstift o. d. utbyttes, vore att betrakta som rent underhåll. Så vore å andra sidan enligt utskottet icke fallet, då exempelvis en hel motor utbyttes eller då en större och dyrbarare del av ett maskineri på ett fartyg ersattes; i dessa fall förelåge en ersättningsanskaffning. I proposition nr 205 till 1955 års riksdag åter hade departementschefen framhållit, att, när fråga vore om fiskefartyg, båtar och motorer måste kontinuerligt över ses eller ersättas. Investering i fiskefartyg under 100 bruttoregister-ton och andra för fisket avsedda inventarier hade därför föreslagits skola vara undantagna från avgift. Härav vill motionärerna dra den slutsatsen, att enligt departementschefen ersättande av en gammal motor med en ny i ett fiskefartyg borde betraktas som underhåll. Vore denna uppfattning riktig och konsekvensen bjöde, att nyssnämnda undantag för fiskebåtar m. m. bedömdes från denna utgångspunkt, så strede detta mot bevillningsutskottets förenämnda uttalande. Vad som ansåges riktigt beträffande fiskebåtar, borde även vara detta i fråga om andra fartyg. För att undvika onödiga tvister rörande denna fråga vore det nödvändigt med ett förtydligande i berörda avseende. Ett sådant förtydligande borde gå ut på att med kostnaden för reparation och underhåll enligt förordningen om investeringsavgift skulle avses samma slag av kostnader, som åsyftades med motsvarande bestämmelse i kommunalskattelagen. — I fråga om rätt till avdrag för investeringsavgift funne motionärerna starka skäl tala för att en avgiftspliktig, som icke kunnat helt eller delvis tillgodogöra sig avdraget vid sin inkomst-taxering under beskattningsåret, finge rätt att i anskaffningskostnaden för tillgången inräkna den del av avgiften, för vilken avdrag ej kunnat erhållas, samt att den avgiftspliktige därefter erhöle avdrag enligt gällande bestämmelser om avdrag för värdeminskning å maskiner och inventarier.

Motionärerna i de likalydande motionerna I: 638 och II: 831 har inledningsvis erinrat om att bostadsbyggandet i princip vore undantaget från investeringsavgift. Emellertid hade det kooperativa bostadsbyggandet

i vissa fall kommit att träffas av avgift. Anledningen härtill torde ha varit att vid kooperativ bebyggelse intressegemenskap ansetts föreligga mellan den kooperativa byggherren, bostadsrättsföreningen, och medlem i föreningen, bostadsrättshavaren, av det skäl att denne till föreningen inbetalade en grundavgift för sin lägenhet eller lokal i föreningens hus. Då fråga vore om lokal, upplåten i rörelse, skulle därför även enligt den nu föreslagna förordningen i vissa fall investeringsavgift utgå, vilken i så fall skulle erläggas av bostadsrättsföreningen. Vid modern bebyggelse, såväl i städernas centrala delar som vid tillskapandet av nya bostadsområden, krävdes förutom bostäder omfattande butiks-, kontors- och servicelokaler. Vem som än byggde hade att beakta detta. Därest bebyggelsen utfördes av allmännyttiga organ eller i enskild regi såsom hyreshusbebyggelse, utginge inte investeringsavgift i enlighet med förordningens principiella tankegång. Uppfördes däremot bebyggelsen i kooperativ regi komme även enligt det föreliggande förslaget i vissa fall investeringsavgift att träffa bebyggelsen. Detta kunde inte vara riktigt. Uttagandet av investeringsavgift borde icke vara beroende av i vilken företagsform bebyggelsen vore organiserad.

I motionen II: 820 har uttalats att de nu gällande och i propositionen föreslagna formerna för fortsatt uttagande av investeringsavgift utgjorde en nackdel för vissa kollektiva verkstadshus. Om t. ex. tio företagare byggde var sin verkstad finge de i fortsättningen göra avdrag med tillsammans 300 000 kronor från byggkostnaderna vid beräkning av investeringsavgiften. Men om dessa företagare gemensamt läte uppföra ett kollektivt verkstadshus bleve avdraget endast 30 000 kronor. Företagareföreningarnas förtroenderåd hade redan år 1955 hemställt hos departementschefen om en ändring av detta missförhållande. Rådets uppfattning hade varit att sådana kollektiva verkstadshus, för vilka kommunal borgen med Kungl. Maj:ts godkännande ställts, skulle vara befriade från investeringsavgift. I propositionen nr 205 år 1955 hade emellertid departementschefen avvisat rådets hemställan under hänvisning till att i förordningen om investeringsavgift endast ett fåtal starkt begränsade undantag gjorts. Förordningen gäve inte utrymme för någon myndigheternas prövning av angelägenheten av ifrågasatta investeringar, utan denna prövning skulle företas av dem som önskade göra investeringarna. Häremot ville motionären genmäla att undantag redan gjorts beträffande t. ex. vissa handels- och fiskefartyg. Vidare kunde anföras att finansdepartementet verkställde en restriktiv och noggrann prövning i fråga om tillstånd åt kommuner att teckna borgen för uppförande av kollektiva verkstadshus. Därmed hade Kungl. Maj:t i sin hand den »myndigheternas prövning» varom departementschefen talat. De investeringar i kollektiva verkstadshus som komme att göras under år 1957 måste vidare bedömas bli relativt obetydliga. Numera hade tagits upp till prövning frågan om statlig kreditgaranti jämväl för kollektiva verkstadshus. Det kunde därför övervägas om inte de kollektiva verkstadshusen borde helt befrias från investeringsavgift. Spörsmålet om befrielse från investeringsavgift kunde gö-

ras beroende av finansdepartementets prövning och tillstyrkan av gjorda kreditansökningar.

Till stöd för yrkandet i *m o t i o n e n* II : 8 2 3 har anförts bl. a. följande. Nystartade företag kunde vanligen icke uppvisa någon vinst under de första åren och de kunde alltså icke tillgodogöra sig avdrag för investeringsavgiften vid inkomsttaxeringen. Avgiften finge i realiteten täckas antingen genom direkt kapitalförbrukning eller med senare inflytande, beskattade vinstmedel. De mindre företagen skulle härigenom åsamkas en orimligt hård belastning. Det syntes därför påkallat, att investeringsavgiften finge avdragas vid beskattningen av senare års vinster. Avdragsrätten kunde utsträckas att gälla under en tid av fem år efter det att investeringen gjorts.

Omsättningsskatten å motorfordon

I de likalydande *m o t i o n e r n a* I : 6 2 2 o c h II : 8 1 8 framhåller motionärerna bl. a. som sin mening, att skäl icke förelåge för införande av en permanent omsättningsskatt på motorfordon. För den händelse förslaget i propositionen bifölles av riksdagen, vore det olyckligt, om intäkterna genom beskattningen skulle föras till den allmänna budgeten. Den vedertagna principen, enligt vilken intäkter av bilbeskattningen uteslutande skulle användas för vägväsendet, vore uppenbarligen antagen för att tjäna som rättensnöre för beskattningsåtgärder med avseende på motorismen. Ett avsteg från denna princip skapade möjligheter att utnyttja bilismen för renodlat fiskaliska syften. En sådan utveckling vore så mycket olyckligare, som den förlegade uppfattningen, att bilen vore en lyx, numera givit vika för en allmän förståelse för och uppskattning av bilen som ett nyttoföremål. Icke minst gällde detta förhållande landsbygden, för vars fortsatta livskraft bilismen hade blivit ett villkor.

De medel som uttagits av bilismen, hade icke i full utsträckning använts. Det förefölle emellertid sannolikt, att upprustningen av vägnätet måste intensifieras utöver de gränser som fastställts genom 1954 års riksdagsbeslut. Någon rätt att i dagens läge uttaga medel för finansieringen av denna upprustning funnes ej. Icke desto mindre förefölle det välbetänkt att de medel, som kunde inflyta på grund av den föreslagna skatten, tillfördes bilbeskattningens specialbudget. För att över huvud taget få den föreslagna permanenta beskattningen att framstå såsom välmotiverad vore det nödvändigt att därtill knyta hållfasta garantier för att medlen verkligen komme vägväsendet till godo inom rimlig tid.

Efter att inledningsvis ha redogjort för vad som under senare år beslutats och uttalats i fråga om väginvesteringarna har motionärerna i de likalydande *m o t i o n e r n a* I : 6 2 8 o c h II : 8 2 4 anført bl. a. följande: Den av riksdagen uttalade och tillämpade principen, att motorfordonsbeskattningen skulle användas för vägnas förbättring, borde alltfört gälla. Även om beskattningsformen gaves en mer permanent karaktär i fråga om nya bilar, vore det alltjämt en avgift, vars användning för vägbyggnadsändamål

skulle medgiva en för handel och näringsliv i hög grad förbättrad vägtransportekonomi. Under senare tid hade med ökad skärpa gjorts gällande att automobilskattemedel borde komma till användning för en upprustning och utvidgning av landets skogsvägnät. Onekligen talade starka rättviseskäl för en sådan anordning, vilken även vore ägnad att förstärka landets försörjningsunderlag. Det framstode därför som motiverat, att de medel, som inflöte genom den föreslagna omsättningsskatten å motorfordon förbehölles vägväsendet.

I de likalydande motionerna I:631 och II:827 yrkar motionärerna i första hand avslag på propositionen i vad den avser omsättningsskatten å motorfordon. Skulle emellertid riksdagen i princip godtaga propositionen, borde man beträffande de medel, som kunde beräknas inflyta genom den föreslagna omsättningsskatten, tillämpa en annan redovisningsform än den i propositionen förordade. Ett accepterande av förslaget skulle innebära, att avsteg gjordes från den ordning, som redan vid införandet av den särskilda beskattningen av motorfordon fastslogs, innebärande att ur denna beskattning härflytande medel skulle komma vägväsendet till godo. Denna princip hade också följts i fråga om dispositionen av inkomsterna från den nu utgående bilaccisen. Skäl sänkades att övergå till en annan för trafikväsendet ogynnsam redovisningsmetod.

Motionärerna i de likalydande motionerna I:633 och II:834 har i första hand yrkat avslag å propositionen. Om propositionen emellertid icke skulle avslås, borde vissa ändringar vidtagas. Den föreslagna omläggningen av uppbördsförfarandet medförde icke ett enklare administrativt förfarande. Den enklaste anordningen vore att skatten — i likhet med den nuvarande bilaccisen — erlades i samband med att fordonet inregistrerades, d. v. s. av köparen. Det måste anses principiellt riktigt, att den i sista hand skattskyldige, d. v. s. köparen, bleve den, som hade att erlagga skatten direkt till uppbördsmyndigheten, och att näringslivet, där så kunde ske, icke i onödan belastades med erläggande av en pålaga, som slutligen skulle bäras av den enskilde köparen. För uppbörden enligt det av motionärerna föreslagna systemet krävdes ingen utökad uppbörds- och kontrollorganisation, medan enligt Kungl. Maj:ts förslag deklaraionskontrollen måste omfatta en granskning av uppgifterna rörande varje enskilt fordon, som levererades från tillverkare eller importör och i förekommande fall beräkning av skattebeloppet. Enligt motionärernas förslag bleve den månatliga deklaraionsplikten för tillverkare och importörer onödig och den arbetskrävande totalinventeringen avseende förhållandet vid utgången av november 1956 kunde slopas. Därjämte kunde skatteplikten regleras i en författning av mindre omfång än de i propositionen föreslagna två förordningarna.

Till stöd för avslagsyrkandet i nu förevarande del i de likalydande motionerna I:635 och II:830 har motionärerna bl. a. yttrat: Omsättningsskatten å motorfordon vore avsedd att försvåra viss konsumtion. Den

träffade emellertid i samma grad den s. k. nyttotrafiken. Den vore vidare i sin egenskap av punktskatt inte i och för sig ägnad att minska konsumtionen såsom helhet betraktad. I den mån den över huvud taget hade effekt, bleve resultatet lätt endast en förskjutning av konsumtionen från ett ändamål till ett annat. Den väsentligaste effekten bleve den fiskaliska, vilket emellertid stode helt i strid med det syfte, som angivits vid tillkomsten av denna beskattning. Motorismens betydelse för landets produktiva liv kunde knappast överskattas. Särskilt för landsbygden vore bilen ett oundgängligt transportmedel för person- såväl som för godstransporter. Det vore anmärkningsvärt, att intäkten av den nya omsättningsskatten i motsats till den tidigare bilaccisen icke skulle ingå i automobilskattemedlens fond.

Även motionärerna i de likalydande motionerna I:636 och II:832 har yrkat avslag å förslaget om införande av en omsättningsskatt å motorfordon. Som motivering härför har bl. a. anförts, att bilismen redan förut vore hårt beskattad, varför anledning finnes till försiktighet med nya skatter. Med all säkerhet hade kreditknappheten och de strängare avbetalningsvillkoren utövat en betydligt mer återhållande verkan på bilköpen än bilaccisen. En av anledningarna till den starka ansvällningen av bilköpen under senare år hade varit, att stora grupper av vårt folk, särskilt bland ungdomen, saknat sparmål som kunnat konkurrera med bilanskaffning. Särskilt vore det bostadsbristen, som haft en sådan verkan. En ökning av bostadsproduktionen, underbyggd med ett särskilt bostadssparande, skulle ge mer konkurrenskraftiga sparmål.

I motionen I:627 har framhållits, att bilaccisen enligt riksdagens beslut hittills avsatts för vägändamål och redovisats över automobilskattemedelfonden. Riksdagen hade vid upprepade tillfällen, senast vid vårriksdagen 1955, uttalat att motorfordonsskatten och därjämte även investeringsavgift å motorfordon skulle oavkortat gå till vägväsendet. Att på sätt föreslagits i propositionen med anledning av att avgiften fått annat namn avhända vägväsendet en betydande del av motorfordonsskatten strede mot vad riksdagen och regeringen tidigare vid flerfaldiga tillfällen uttalat.

Utskottets yttrande

I propositionen föreslås, att den allmänna investeringsavgift som beslutats för 1955 och 1956 också skall uttas under 1957. Vidare förordas, att den beskattning vid förvärv av motorfordon, som under de två sista åren skett i form av särskild investeringsavgift, skall ombildas till en omsättningsskatt av mera permanent karaktär. Omsättningsskatten skall i motsats till den särskilda investeringsavgiften endast avse nya motorfordon.

I propositionen lämnas en redogörelse för det ekonomiska läget. På grundval härav konstaterar departementschefen, att vår samhällsekonomi nu präglas av bättre relativ balans. Syftet med den restriktiva ekonomiska poli-

tiken under innevarande år har alltså nåtts. Detta innebär enligt departementschefens uppfattning dock inte att denna politik kan undvaras. Den internationella högkonjunkturen kan i stort sett väntas bestå, och riskerna för prisstegringsimpulser utifrån ökas, i den mån den utrikespolitiska spänningen skärpes. Inte heller utvecklingen inom landet är fri från risker. Det kan därför inte ifrågakomma att mjuka upp den ekonomiska politiken, utan denna måste fortsätta med i huvudsak oförändrad grad av restriktivitet. Departementschefen finner i enlighet härmed, att den allmänna investeringsavgiften inte kan undvaras i nuvarande läge. Därest man vill bevara möjligheten att på grund av ändringar i det ekonomiska läget under det kommande året vidta jämkningar i den ekonomiska politiken, bör man enligt departementschefens uppfattning låta sådana jämkningar avse penningpolitiken.

I propositionen konstateras, att både en investeringsavgift och en höjd ränta är mest effektiva som broms på investeringsverksamheten, om de framstår som tillfälliga och kortvariga företeelser. De kan då föranleda att eljest lönande investeringar uppskjutes någon tid. Men även om de under en kraftig och långvarig högkonjunktur bibehålles under längre tid och utan att någon tidsbegränsning kan anges, kvarstår dock, enligt departementschefens uppfattning, deras verkan som återhållande faktor vid en överdriven investeringsbenägenhet.

I fråga om beskattningen av motorfordonsförvärv konstateras i propositionen, att man uppenbarligen måste bibehålla en sådan beskattning såsom ett komplement till den allmänna investeringsavgiften. Men departementschefen uttalar också, att även om den allmänna investeringsavgiften hade kunnat avskaffas, det likväl skulle ha funnits övervägande skäl för en fortsatt beskattning av motorfordonsförvärv. Det framhållas, att bilismen tenderar att bli det mest expansiva inslaget i konsumtionen. Enligt departementschefens mening är det betydelsefullt att konsumtionens expansion inte får sådant omfång eller sådan inriktning att angelägna investeringsbehov måste eftersättas. Bilismen konkurrerar härvidlag direkt eller indirekt med exempelvis bostadsbyggandet och industriens investeringar. Departementschefen finner det bl. a. av dessa skäl erforderligt att vårt land under ett antal år framåt, liksom många andra länder använder beskattningen som en broms på bilismens för snabba expansion och som ett medel för att ge samhället tid att anpassa sig till denna.

I flera motioner yrkas avslag på propositionen i dess helhet eller i fråga om endera av de föreslagna åtgärderna. Därvid ger motionärerna uttryck för en samhällsekonomisk uppfattning som avviker från departementschefens.

Sålunda framhålls i de inbördes likalydande motionerna I: 636 och II: 832, bl. a., att en sådan åtgärd som en investeringsavgift endast bör tillgripas i extrema högkonjunkturlägen och att den bör ges kort varaktighet. Ett sådant högkonjunkturläge föreligger enligt motionärernas uppfattning inte nu. Motionärerna påpekar vidare, att en fortsatt avgiftsbeläggning av

investeringar skulle onödigtvis försvåra rationaliseringar och andra produktionsfrämjande åtgärder, som är nödvändiga med hänsyn till vår konkurrensförmåga mot utlandet.

I de inbördes likalydande motionerna I: 635 och II: 830 anföres, att det råder ett klart orsakssammanhang mellan de beskattningsåtgärder, som under senare år riktats mot näringslivet, och en i motionerna konstaterad minskning i framstegstakten beträffande investeringar och bruttonationalprodukten. Vidare framhålles, att de investeringsbegränsande åtgärderna försvårar möjligheterna för vårt land att i konkurrens med andra få avsättning för våra exportprodukter.

Beträffande bilbeskattningen åberopas till stöd för avslagsyrkandena i motionerna I: 636 och II: 832, att bilismen redan förut är hårt beskattad och att den återhållsamhet med en fortsatt ansvällning av personbilsbeståndet, som kan anses önskvärd, uppnås genom hårdare kreditvillkor och genom möjligheter för den som så önskar att spara till bostad i stället för till bilköp. I motionerna I: 635 och II: 830 påpekas att den föreslagna bilbeskattningen även träffar den s. k. nyttotrafiken. Motionärerna framhåller vidare, att skatten i fråga utgör en punktskatt och som sådan inte är ägnad att minska konsumtionen såsom helhet betraktad. I den mån den över huvud taget har effekt, blir resultatet enligt dessa motioner endast en förskjutning av konsumtionen från ett område till ett annat.

För egen del kan utskottet ansluta sig till den bedömning av det ekonomiska läget som redovisats i propositionen. Riskerna för prisstegringsimpulser och andra inflationistiska spänningar får enligt utskottets mening inte underskattas. Detta gäller såväl den internationella konjunkturen som den inhemska utvecklingen. Att de rådande utrikespolitiska spänningarna kan utlösa verkningar av antydd art torde ligga i sakens natur. Inom vårt eget land vilar den nuvarande relativa balansen, såsom departementschefen framhållit, på de existerande stabiliseringsåtgärderna. Att i detta läge avskaffa investeringsavgiften och därmed ge en direkt impuls till ökad investeringsverksamhet finner utskottet inte försvarligt. Näringslivets investeringar måste, hur önskvärda dessa i och för sig än är, hålla sig inom ramen för tillgängliga resurser. Även från näringslivets egen synpunkt måste ett upprätthållande av den samhällsekonomiska balansen vara ett förstahandsintresse.

Utskottet delar sålunda departementschefens uppfattning att den ekonomiska politiken måste fortsätta med en oförändrad grad av restriktivitet och tillstyrker i enlighet härmed att allmän investeringsavgift uttages även under 1957.

Vad i propositionen anförts om de principer, efter vilka eventuellt möjliga jämkningar i den ekonomiska politiken under det kommande året bör ske, föranleder inte någon erinran från utskottets sida.

Även den föreslagna beskattningen av motorfordonsförvärv finner utskottet sig böra tillstyrka. Under en tid, då näringslivets produktiva inves-

teringar anses böra avgiftsbeläggas, bör uppenbarligen konsumenternas investeringar i bilar bli föremål för en motsvarande beskattning. Ansvällningen av motorfordonsparken sker emellertid i sådan takt, att en uppbrömsning enligt utskottets åsikt är erforderlig, oavsett om investeringsavgift uttages av näringslivet eller ej. I motsats till vad som anförts i några motioner anser utskottet att den hittillsvarande beskattningen av motorfordonsförvärv haft en återhållande verkan. Med säkerhet skulle bilköpen ha varit betydligt flera, om denna beskattning inte ägt rum. De medel som influtit representerar vidare ett icke obetydligt kollektivt sparande. Ytterligare kan påpekas, att i den mån beskattningen — såsom framhållits i förut nämnda motioner — inneburit en överflyttning av konsumtionen, denna överflyttning skett från ett för samhällsekonomin känsligt område till andra mindre känsliga områden. Utskottet kan sålunda ansluta sig till departementschefens uppfattning att man under ett antal år bör använda beskattningen som en broms på bilismens för snabba expansion.

Det principiella ställningstagande till förslagen om allmän investeringsavgift och om fortsatt beskattning av motorfordonsförvärv som utskottet här redovisat innebär att utskottet avstyrker de yrkanden om avslag som väckts i de inbördes likalydande motionerna I: 636 och II: 832, I: 635 och II: 830, I: 626 och II: 821, I: 633 och II: 834 samt I: 637 och II: 833.

Utskottet övergår nu till att behandla de olika bestämmelserna i de vid propositionen fogade författningsförslagen. Utskottet kommer därvid endast att uppehålla sig vid spörsmål, som aktualiserats genom väckta motioner eller eljest uppmärksammats av utskottet.

Vad först angår *den allmänna investeringsavgiften* har det vid behandlingen av tidigare förordningar i ämnet varit en viktig fråga i vilken utsträckning undantag från avgiftsplikten skulle kunna medges. Åtskilliga motioner med yrkanden om undantag har även väckts i förevarande ärende.

Departementschefen har i propositionen erinrat om att de tidigare förordningarna intagit en restriktiv ståndpunkt i fråga om undantag från avgiftsplikten. Skälet härför har framför allt varit att investeringsavgiften enligt sin natur måste verka generellt. Det har också framhållits, att de investeringsbegränsande verkningarna blir mindre, i den mån mera betydande undantag från avgiftsplikten göres. Samma principiella ståndpunkt intas i den föreliggande propositionen. Att departementschefen likväl ansett sig höra föreslå en höjning av det avgiftsfria bottenbeloppet samt undantagsbestämmelser beträffande bussar och vissa mindre fartyg sammanhänger med att investeringsavgiften är särskilt känbar för lantbrukare och småföretagare; för bussföretagen och de mindre enheterna inom rederinäringen tillkommer särskilda problem. Svårigheterna för nu nämnda kategorier accentueras, framhåller departementschefen vidare, vid en förlängning av avgiftsplikten med ytterligare ett år.

Utskottet finner i likhet med departementschefen, att en restriktiv ståndpunkt alltjämt måste intas till de olika krav på lättnader i avgiftsplikten

som framkommer. För en höjning av bottenbeloppet och för undantagsbestämmelser beträffande bussar och mindre fartyg i enlighet med departementschefens förslag har emellertid anförts särskilda skäl, och utskottet kan därför tillstyrka dessa förslag.

I propositionen föreslås vidare en vidgad undantagsbestämmelse för kooperativt bostadsbyggande. Ett förslag i samma riktning har framlagts i de inbördes likalydande motionerna I: 638 och II: 831. Då Kungl. Maj:ts förslag i förevarande del torde i erforderlig utsträckning tillgodose bostadskoooperationens behov vill utskottet, med avstyrkande av motionerna, tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag.

Den i propositionen föreslagna undantagsbestämmelsen för Aktiebolaget Radiotjänst biträdades av utskottet.

Beträffande de motionsyrkanden som förut ej nämnts får utskottet anföra följande.

I de inbördes likalydande motionerna I: 637 och II: 833 framfördes olika förslag i syfte att tillgodose rederinäringen. Motionärerna hemställer i första hand att undantag generellt skall ske för investeringar i maskiner och inventarier — däribland fartyg — som göres i rederirörelse. I andra hand påyrkas undantagsbestämmelser, som innebär att man efter norsk förebild från avgift undantar köp av färdiga fartyg, nybyggnad av fartyg om högst 2 500 bruttoregister-ton samt nya fartyg, som betalas med rederiernas egna medel. Utskottet, som nyss uttalat sin anslutning till departementschefens förslag att från avgiftsplikt undanta fartyg om högst 300 bruttoregister-ton, anser inte tillrädligt att ytterligare utsträcka avgiftsfriheten på förevarande område. Skälen härför har 1955 års bevillningsutskott närmare utvecklat vid behandling av likartade motionsyrkanden i vad avsåg 1956 års avgift. Därvid påpekades bl. a. att de åberopade norska reglerna inte är jämförbara med dem varom här är fråga. Motionerna avstyrkes alltså i denna del.

Vidare har i de likalydande motionerna I: 634 och II: 828 begärts undantagsbestämmelser för enskilda järnvägars investeringar i rullande materiel, materiel för tågdriftens säkerhetsanläggningar och för banförbättringar. Likartade yrkanden har framställts beträffande 1955 och 1956 års avgifter men har icke bifallits. Utskottet finner emellertid att frågan kommit i ett ändrat läge i och med att avgiftsplikten förlänges under ytterligare ett år. De skäl som talar för undantagsbestämmelser beträffande bussföretagen synes i vissa avseenden även kunna åberopas i fråga om de enskilda järnvägarna. Med hänsyn härtill vill utskottet inte motsätta sig att de framförda önskemålen åtminstone delvis tillgodoses. Den undantagsbestämmelse — lämpligen införd i 5 § sista stycket — som i enlighet härmed förordas bör dock enligt utskottets mening begränsas till att avse investeringar i rullande järnvägs-materiel, dock inte i sådan materiel, som uteslutande är avsedd för godsbefordran. Undantagsbestämmelsen kommer sålunda huvudsakligen att avse personvagnar, rälsbussar, motorvagnar samt lok, som användes för persontrafik.

Ytterligare undantagsbestämmelser föreslås i motionen II: 820, vari hemställes att s. k. kollektiva verkstadshus i vissa fall skall vara befriade från investeringsavgift. Ett likartat förslag framfördes under beredningen av den proposition som låg till grund för bestämmelserna om 1956 års avgift. Förslaget godtog icke av departementschefen. Utskottet, som finner de därvid aberopade skälen alltjämt bärande, avstyrker motionen.

I likhet med vad fallet var med 1955 och 1956 års investeringsavgifter har i motioner föreslagits att investeringar, som tillkommit på grund av åläggande från offentlig myndighet, skall undantas från avgiftsplikt. Yrkanden av denna innebörd framfördes sålunda i de likalydande motionerna I: 630 och II: 829. 1955 års bevillningsutskott har i sitt utlåtande nr 59 utförligt behandlat denna fråga. Motionerna avstyrktes, men det underströks starkt, att återhållsamhet borde iaktas med föreläggande att utföra avgiftspliktiga investeringar. Därvid erinrades även om möjligheterna att göra gällande de anförda synpunkterna vid överklagande av eventuella förelägganden. Utskottet får, med avstyrkande av de nu väckta motionerna, ansluta sig till vad som sålunda anförts av 1955 års bevillningsutskott.

Enligt 5 § förslaget till förordning om investeringsavgift för 1957 — motsvarande bestämmelser fanns beträffande 1955 och 1956 års avgifter — skall, om tillgång gått förlorad genom brand eller av liknande anledning, härav föranledd ersättningsanskaffning inte anses utgöra avgiftspliktig investering till den del kostnaden för den nya tillgången motsvarar 200 procent av uppbyggnadsersättning för den förlorade tillgången eller, i vissa fall, 200 procent av anskaffningskostnaden. I de likalydande motionerna I: 630 och II: 829 hemställes, att sådan rörelseidkande hyresgäst, som i fastighetsägarens ställe tvingas företa för rörelsen nödvändigt ersättningsbyggande, skall få samma möjlighet till avgiftslindring, som enligt nyss återgivna bestämmelser kan tillkomma vederbörande fastighetsägare. Utskottet får i anledning av detta yrkande framhålla att det knappast torde vara möjligt att på ett rättvist sätt avgränsa de fall, i vilka skäl för avgiftslindring enligt motionerna skulle föreligga. De i motionerna anförda skälen skulle exempelvis kunna åberopas även i det fall att vederbörande rörelseidkare av annan anledning än brand el. likn. går miste om förhyrd verkstadslokal. Någon hållbar norm för beräkning av avgiftslindringen synes inte heller kunna uppställas. Utskottet finner sig med hänsyn till det anförda inte kunna tillstyrka motionerna i nu nämnd del.

I de likalydande motionerna I: 624 och II: 825 hemställes om avgiftsfrihet för sådan rörelseidkare, som före den 16 januari 1955 gjort avslut om vissa investeringar för viss anläggning, vilka sedan kompletterats genom ytterligare investeringar för att färdigställas under 1957. Den föreslagna avgiftsfriheten skall endast avse nya rörelser eller företag, som är helt beroende av den nämnda nyanläggningen och icke har annan i gång varande rörelse. Med dessa motioner avses att undanröja särskilda svårigheter, som den föreslagna investeringsavgiften föranleder för vissa nystartade företag. Liknande skäl anföres i andra motioner, där man yrkar förlängning av den tid under vilken

erlagd investeringsavgift får avdragas vid inkomsttaxeringen. Sådana yrkanden, ehuru sinsemellan något olika utformade, har gjorts i de likalydande motionerna I: 623 och II: 819, I: 630 och II: 829, I: 637 och II: 833 samt i motionen II: 823.

Vad förstnämnda två motioner — I: 624 och II: 825 — angår finner utskottet att det däri föreslagna undantaget från avgiftsplikt skulle bli alltför vittgående. Därtill kommer, att de bestämmelser som skulle föranledas av förslaget torde bli mycket komplicerade och bli förenade med svåra gränsdragningsproblem. Utskottet kan därför inte tillstyrka dessa motioner.

Beträffande de yrkanden åter som avser förlängning av den tid under vilken erlagd investeringsavgift får avdragas vid inkomsttaxeringen kan erinras om att liknande yrkanden avisats i fråga om 1955 och 1956 års avgifter. I och med att investeringsavgift nu föreslås uttagen för tredje året i följd synes emellertid frågan komma i ett ändrat läge. Olägenheten av att avgiften drabbar hårdare i sådana fall, där avdragsrätten inte kunnat utnyttjas, blir sålunda mer accentuerad ju längre avgiften bibehålles. Med hänsyn härtill förordar utskottet, att bestämmelser i motionernas syfte införes. Dessa bestämmelser synes lämpligen kunna utformas i enlighet med vad som föreslagits i motionerna I: 623 och II: 819.

Flera motioner innehåller yrkanden om avgiftsbefrielse, helt eller delvis, vid ersättningsanskaffning av maskiner och andra inventarier. Sålunda föreslås i de likalydande motionerna I: 625 och II: 822, att investering i och för ersättningsanskaffning av maskiner och redskap i förvärvskällorna jordbruksfastighet och rörelse inte skall inräknas i avgiftspliktig investering. Vidare hemställs i de likalydande motionerna I: 637 och II: 833, att ersättningsanskaffningar på grund av utrangering av fartyg, även om de på grund av utvecklingen är av annan typ än de utrangerade, endast bör drabbas av investeringsavgift i vad avser skillnaden mellan anskaffningskostnaden för ersättningstonnage och utrangerat sådant, och detta även om utrangering skett ett tidigare år än ersättningsanskaffningen. Slutligen föreslås i de likalydande motionerna I: 630 och II: 829, att vid ersättningsanskaffning av maskiner eller inventarier inom samtliga förvärvskällor avdrag må göras för den ursprungliga tillgångens anskaffningsvärde eller, om detta inte kan visas, för det belopp som erhållits vid försäljning av tillgången.

Utskottet får framhålla, att yrkanden om avdragsrätt för värdet av utrangerade tillgångar även väckts vid besluten om 1955 och 1956 års investeringsavgifter, dock utan att vinna bifall. Skälen för den ståndpunkt som då intogs var bl. a., att den allmänna fördyring av investeringskostnaderna som avsågs inte skulle påverkas av om det är penningar eller andra tillgångar som lämnas i ersättning vid förvärvet. Att ett avsteg från denna princip gjorts då fråga var om direkt byte av likartad tillgång — härigenom kunde undvikas att avgiften drabbade den rabatt som låg i att bytestillgången uppvärderades — kunde i och för sig inte motivera ytterligare avsteg. Utskottet finner nu inte anledning att inta en ändrad ståndpunkt. Härav torde följa att utskottet inte heller kan biträda de yrkanden om generellt undantagan-

de av vissa ersättningsanskaffningar som framförts i motionerna I: 625 och II: 822. Nu ifrågavarande motionsyrkanden avstyrkes alltså av utskottet.

Slutligen får utskottet till behandling uppta ett förslag i de likalydande motionerna I: 637 och II: 833 om ett förtydligande uttalande av innebörd att med kostnader för reparation och underhåll enligt förordningen om investeringsavgift skall avses samma slag av kostnader, som åsyftas med motsvarande bestämmelse i kommunalskattelagen. Enligt sistnämnda lag torde såsom reparation och underhåll få räknas vad som enligt god köpmannased plägar bokföras såsom omkostnad. Emellertid föreskrives i förordningarna om investeringsavgift — liksom i det föreliggande förslaget — att i förvärvskällan rörelse skall, i fråga om maskiner o. likn., till avgiftspliktig investering hänföras bl. a. ersättningsanskaffning och sådana förbättringsåtgärder, som icke är att hänföra till normalt underhåll. En särskild reglering av frågan har alltså skett i förordningarna om investeringsavgift. För tillämpningen av dessa bestämmelser har 1951 års bevillningsutskott gjort några vägledande uttalanden i sitt utlåtande nr 65. Dessa uttalanden innebär bl. a., att mindre omfattande arbete å en maskin utgör rent underhåll, medan däremot ersättningsanskaffning föreligger, om exempelvis en hel motor bytes eller då en större eller dyrbarare del av ett maskineri på ett fartyg ersättes. På grundval av dessa uttalanden har en fast praxis utvecklats. Utskottet finner inte anledning att nu söka ändra denna praxis, något som f. ö. torde förutsätta ändring av bestämmelserna. Härvid utgår emellertid utskottet ifrån att en alltför rigorös tillämpning inte ifrågakommer. Någon åtgärd i anledning av förevarande motionsyrkande föreslås alltså inte av utskottet.

Behovet på längre sikt av fortsatta konsumtionshämmande åtgärder på *bilismens* område medför att den hittills tillämpade ordningen med tillfälliga investeringsavgifter för motorfordon ter sig mindre ändamålsenlig. Den spärr mot bilismens alltför snabba expansion som är önskvärd skapas lämpligast genom en beskattning av mera permanent natur. Utskottet finner därför starka samhällsekonomiska skäl tala för propositionens förslag att den särskilda investeringsavgiften å motorfordon nu ersättes av en omsättnings-skatt. Genom att den nu föreslagna beskattningen icke drabbar begagnade fordon skapas förutsättningar för betydande administrativa lättnader vid skattens uttagande. Utskottet finner det även vara en vinst, att omsättningen av begagnade fordon, vilken ju i och för sig icke innebär något nytillskott till fordonsparken, nu kan lämnas utanför en beskattning som direkt tar sikte på att begränsa nyanskaffningen av bilar och motorcyklar. Frånsett de begagnade fordonen kommer omsättningsskatten enligt förslaget att uttagas för i stort sett samma slags fordon som för närvarande den särskilda investeringsavgiften.

Utskottet finner sig även kunna godtaga propositionens förslag till skattesatser för de nya fordonen. I överensstämmelse med vad nu gäller för den särskilda investeringsavgiften bör, såsom föreslagits, skatten i princip beräknas i förhållande till tjänstevikten.

Vad i övrigt beträffar konstruktionen av omsättningsskatten innebär propositionens förslag i huvudsak, att skatten skall erläggas i tillverknings- och importledet och uppbörden av densamma ske hos kontrollstyrelsen eller, beträffande viss import, genom tullverkets försorg. I de likalydande motionerna I: 633 och II: 834 yrkas den ändringen i de föreslagna skattebestämmelserna att skatten skall — såsom nu är fallet med investeringsavgiften — erläggas i samband med fordonsregistreringen. I överensstämmelse härmed framlägges i motionerna särskilt förslag till förordning angående omsättningsskatt. Enligt utskottets mening föreligger visserligen icke något hinder i och för sig mot att uttaga omsättningsskatten i anslutning till registreringsförfarandet hos länsstyrelserna. Emellertid synes från såväl praktisk som principiell synpunkt propositionens förslag här vara att föredraga. Genom att förlägga skatteuttaget till ett tidigare led i omsättningen åstadkommes att antalet skattskyldiga begränsas till ett fåtal tillverkare och importörer. Uppbörden kan härigenom koncentreras och förläggas till ett centralt organ, kontrollstyrelsen. Härigenom befrias länsstyrelserna från arbetsuppgifter, som tagit betydande tid i anspråk. Även om länsstyrelsernas arbete med restföring och indrivning av investeringsavgifter för bilar främst gällt begagnade sådana, har dylika åtgärder i icke obetydlig utsträckning även avsett nyregistrerade fordon. Motionärerna har på denna punkt tänkt sig underlätta länsstyrelsernas sysslande med uppbörden genom ett stadgande om förbud vid straffansvar mot att taga ett skattepliktigt fordon i bruk förrän omsättningsskatten blivit erlagd. Ett sådant förbudsstadgande skulle emellertid innebära, att man berövade bilköparna deras nuvarande möjligheter att nyttja inköpt fordon i avvaktan på att registreringsformaliteterna ordnas. Den av motionärerna föreslagna utvägen att lätta länsstyrelsernas arbetsbörda är därför enligt utskottets mening knappast tänkbar att genomföra. Ett överförande av skatteuppbörden från länsstyrelserna till kontrollstyrelsen innebär därför otvivelaktigt fördelar från administrativ synpunkt. Härtill kommer att det får anses vara av värde att skatten — i principiell överensstämmelse med vad som gäller vid indirekt beskattning i allmänhet — inräknas i detaljhandelspriset. Även från andra synpunkter finner utskottet vara att föredraga, att omsättningsskatten i enlighet med propositionens förslag utformas såsom en vanlig konsumtionsskatt. Av det anförda följer, att utskottet icke anser sig kunna biträda motionärernas yrkande.

Den tekniska omläggning av skatteuttaget, som utskottet enligt ovan förordar, medför att vissa särskilda anordningar måste vidtagas i övergången till det nya skattesystemet. För att någon lucka i beskattningen icke skall uppstå måste de fordon som vid övergången lämnat tillverknings- och importledet men ännu icke övergått i konsumentledet särbeskattas. Detta föreslås skola ske genom en särskild lagarskatt och utskottet ansluter sig till propositionens förslag härom.

För att inte orsaka onödiga störningar i automobilhandeln — här beröres närmast handeln med begagnade bilar — bör ikraftträdandet av den nya omsättningsskatten ske snarast möjligt. Utskottet biträder i detta hänseende

propositionens förslag att den nya skatteförordningen skall börja tillämpas redan den 1 december i år.

Enligt redovisade beräkningar kommer den nya omsättningsskatten att inbringa ungefär detsamma som den nuvarande särskilda investeringsavgiften, d. v. s. för år 1957 ett belopp av omkring 140 milj. kronor. Beträffande den budgetmässiga redovisningen föreslås emellertid en förändring i förhållande till vad som gällt för den särskilda investeringsavgiften. Intäkterna av den nya skatten föreslås nämligen skola tillföras den allmänna budgeten och icke såsom tidigare avgiftsmedel reserveras för vägunderhåll och väginvesteringar. I de likalydande motionerna I: 622 och II: 818, I: 628 och II: 824 samt I: 631 och II: 827 liksom även i motionen I: 627 har yrkanden framställts om att omsättningsskattemedlen skall redovisas å den särskilda bilbudgeten. Utskottet finner sig i denna del kunna ansluta sig till de skäl departementschefen anfört till stöd för propositionens förslag. Ersätter man den särskilda investeringsavgiften såsom utskottet förordat med en omsättningsskatt, vilken till sin allmänna uppläggning icke skiljer sig från konsumtionsskatter på andra områden, talar övervägande skäl för att skatteinkomsterna tillföres den allmänna budgeten. Så skedde även med den år 1951 beslutade bilaccisen.

Vad departementschefen i övrigt förordat och anfört föranleder icke någon erinran 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 188, såvitt densamma hänvisats till bevillningsutskottet, icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas samt i anledning av de likalydande motionerna I: 634 av herrar Birke och Franzon samt II: 828 av herrar Sjölin och Nelander, de likalydande motionerna I: 623 av herr Geijer m. fl. och II: 819 av herr Sköld m. fl., de likalydande motionerna I: 630 av herrar Sundelin och Sunne samt II: 829 av herrar Carlsson i Stockholm och Nelander, de likalydande motionerna I: 637 av herr Ohlon m. fl. samt II: 833 av herrar Edström och Kollberg ävensom motionen II: 823 av herr Jansson i Aspeboda m. fl.

1) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1957 med de ändringar av 5 och 10 §§ som framgår av följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

Kungl. Maj:ts förslag

Utskottets förslag

5 §.

Har myndighet — — — av lånegarantien.

Har tillgång — — — av anskaffningskostnaden.

Ersättningsanskaffning i — — — avgiftspliktig investering.

Investering som — — — om fondskatt.

Såsom avgiftspliktig investering skall ej anses investering i bussar, som godkännas för användning i av ägaren bedriven yrkesmässig trafik, icke heller investering i handels- eller fiskefartyg, vilkas bruttodräktighet ej överstiger 300 registerton, eller, för den som yrkesmässigt bedriver fiske, i andra för fisket använda inventarier än fartyg.

Såsom avgiftspliktig investering skall ej anses investering i bussar, som godkännas för användning i av ägaren bedriven yrkesmässig trafik, icke heller investering i handels- eller fiskefartyg, vilkas bruttodräktighet ej överstiger 300 registerton eller, för den som yrkesmässigt bedriver fiske, i andra för fisket använda inventarier än fartyg. *Detsamma skall gälla investering i rullande järnvägsmateriel, dock icke i sådan materiel som uteslutande är avsedd för godsbefordran.*

10 §.

Investeringsavgiften utgör — — — avgiftsbelagda investeringskostnaden.
Investeringsavgift skall — — — skattepliktig intäkt.

Om avdrag för investeringsavgift enligt denna förordning helt eller delvis icke kunnat utnyttjas vid inkomsttaxeringen och den avgiftsskyldige företer tillfredsställande utredning härom må han tillgodoräkna sig det resterande avdraget senast vid 1962 års taxering. Avdrag för investeringsavgift skall anses ha utnyttjats vid inkomsttaxeringen till den del avdraget föranlett minskning antingen av den avgiftsskyldiges till statlig inkomstskatt taxerade inkomst eller av hans till kommunal inkomstskatt taxerade inkomst.

2) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall;

3) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 16 december 1955 (nr 649) om avgift vid investering i motorfordon år 1956 (särskild investeringsavgift);

4) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om tillfällig skatt i vissa fall å motorfordon vilka vid utgången av november månad 1956 finnas i lager;

B) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 622 av herr Birke och II: 818 av herr Staxäng m. fl.,

2) de likalydande motionerna I: 624 av herr Gustaf Elofsson m. fl. och II: 825 av herrar Nilsson i Svalöv och Nilsson i Lönsboda,

3) de likalydande motionerna I: 625 av herrar Ebbe Ohlsson och Magnusson samt II: 822 av herr Nilsson i Svalöv m. fl.,

4) de likalydande motionerna I: 626 av herrar Alvar Andersson och Nils Theodor Larsson samt II: 821 av herr Adolfsson,

5) de likalydande motionerna I: 628 av herrar Theodor Johansson och Lars Andersson samt II: 824 av herr Larsson i Hedenäset m. fl.,

6) de likalydande motionerna I: 630 av herrar Sundelin och Sunne samt II: 829 av herrar Carlsson i Stockholm och Nelander,

7) de likalydande motionerna I: 631 av herrar Sundelin och Sunne samt II: 827 av herr Nelander m. fl.,

8) de likalydande motionerna I: 633 av herr Aastrup och II: 834 av herr Kollberg m. fl.,

9) de likalydande motionerna I: 634 av herrar Birke och Franzon samt II: 828 av herrar Sjölin och Nelander,

10) de likalydande motionerna I: 635 av herr Ewerlöf m. fl. och II: 830 av herr Hjalmarson m. fl.,

11) de likalydande motionerna I: 636 av herr Ohlon m. fl. och II: 832 av herr Ohlin m. fl.,

12) de likalydande motionerna I: 637 av herr Ohlon m. fl. samt II: 833 av herrar Edström och Kollberg,

13) de likalydande motionerna I: 638 av herr Strand samt II: 831 av herrar Gustafsson i Stockholm och Lundqvist,

14) motionen I: 627 av herr Karl Andersson m. fl.,

15) motionen II: 820 av herr Andersson i Brämhult, ävensom

16) motionen II: 823 av herr Jansson i Aspeboda m. fl., måtte, i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Stockholm den 15 november 1956

På bevillningsutskottets vägnar:

FILIP KRISTENSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Heüman, Franzon, Gustaf Elofsson, Eriksson, Söderquist, Velande, Niklasson, Anders Johansson och Oscar Carlsson; samt

från andra kammaren: herrar Kristensson i Osby, Sundström, Sjölin, Brandt, Vigelsbo, Allard, Kärrlander, Strandh*, Henriksson och Edström.

* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

Reservationer:

I) av herrar *Kristensson* i Osby, *Söderquist*, *Velande*, *Anders Johansson*, *Sjölin*, *Strandh* och *Edström*, vilka anfört följande:

Föreliggande proposition upptar bl. a. förslag att den för innevarande år utgående allmänna investeringsavgiften skall med vissa mindre jämkningar uttagas även för år 1957. Propositionen i denna del framstår såsom överraskande. Enighet har nämligen i tidigare sammanhang rått därom att investeringsavgiften, för att det därmed angivna syftet skulle kunna uppnås, vore tillfällig och tidsbegränsad. Förslagets godtagande innebär emellertid, att investeringsavgiften komme att omspanna inte mindre än fem av de sex åren 1952—1957. Klart är, att ett sådant ställningstagande från riksdagens sida måste anses ägnat att starkt rubba det förtroende, som statsmakterna av uppenbara skäl bör eftersträva och söka vidmakthålla i förhållande till medborgarna.

Konjunkturpolitiska skäl för ett fortsatt uttagande av investeringsavgiften föreligger icke heller. Den skulle verka i kostnadshöjande riktning samt onödigtvis försvåra näringslivets investeringsmöjligheter och försvaga dess konkurrensförmåga.

Vi hänvisar i övrigt till innehållet i de likalydande motionerna I: 635 av

herr Ewerlöf m. fl. och II: 830 av herr Hjalmarson m. fl. samt I: 636 av herr Ohlon m. fl. och II: 832 av herr Ohlin m. fl. Vi avstyrker sålunda bifall till förslaget om uttagande av investeringsavgift för år 1957.

Propositionen upptar vidare förslag om att den beskattning vid förvärv av motorfordon, som nu gäller i form av särskild investeringsavgift (bilaccis) skall ombildas till en omsättningsskatt av mera permanent karaktär, dock att den endast skall avse nya motorfordon.

Vi kan icke heller biträda detta förslag. Såsom i vissa av de nyss åberopade motionerna anförts, skulle den avsedda omsättningsskatten medföra mycket menliga verkningar för den s. k. nyttotrafiken. Särskilt för landsbygdens folk har bilismen i stor utsträckning karaktär av nyttotrafik. Bilen har »krympt avstånden» och därmed bidragit till att bryta isoleringen. Den nya skatten skulle därför komma att i särskild grad rikta sig mot landsbygdsbefolkningen, och då framför allt mot dem, som bor i glesbygdsområdena. Den skulle på detta sätt verka orättvist. Den väsentligaste effekten skulle bli av rent fiskal natur, vilket skulle stå i strid med det syfte, som man sagt sig vilja främja vid tillkomsten av denna beskattning. Den återhållande verkan som gällande kreditrestriktioner utövar på bilanskaffningen och som säkerligen varit större än den som åstadkommits genom bilaccisen får inte förbises, liksom inte heller att bilismen redan förut är hårt beskattad. En av anledningarna till den starka ansvällningen av bilköpen under senare år har varit, att stora grupper av vårt folk, särskilt bland ungdomen, saknat sparmål, som kunnat konkurrera med bilanskaffningen. Bostadsbristen har utan tvekan bidragit därtill. En ökning av bostadsproduktionen, underbyggd med ett särskilt bostadssparande, skulle ge mera konkurrenskraftiga sparmål.

På anförda skäl tillstyrker vi i de likalydande motionerna I: 635 av herr Ewerlöf m. fl. och II: 830 av herr Hjalmarson m. fl. samt I: 636 av herr Ohlon m. fl. och II: 832 av herr Ohlin m. fl. framställda yrkanden, att riksdagen måtte avslå den föreslagna förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon. Härav följer, att även den föreslagna förordningen om tillfällig skatt i vissa fall å motorfordon, vilka vid utgången av november månad 1956 finnas i lager, avslås.

Synnerligen anmärkningsvärt finner vi det vara, att enligt propositionen intäkterna av den nya bilskatten — till skillnad från vad som förut gällt beträffande den nu utgående bilaccisen och i klar strid med vad som enligt riksdagens tidigare beslut gäller bilbeskattningen i övrigt — inte skall tillföras vägbudgeten. För den händelse denna avslagsreservation inte skulle vinna riksdagens bifall, har vi därför i andra hand biträtt det yrkande, som framförts i reservation nr IV till förevarande utskottsbetänkande, i vilken det uttalats, att intäkterna av omsättningsskatten å motorfordon i varje fall skall redovisas på automobilskattemedelsfondens specialstat och därmed komma vägväsendet till godo.

I detta sammanhang vill vi även framhålla, att vi under samma förutsättningar biträtt yrkandet i reservation nr III.

Vi hemställer därför vid punkterna A 1), A 2), A 3) och A 4),

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

1) avslå det vid propositionen fogade förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1957;

2) avslå det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående omsättningskatt å motorfordon i vissa fall;

3) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 16 december 1955 (649) om avgift vid investering i motorfordon år 1956 (särskild investeringsavgift) med de ändringar, att första stycket c) och sista stycket utgår; samt

4) avslå det vid propositionen fogade förslaget till förordning om tillfällig skatt i vissa fall å motorfordon vilka vid utgången av november månad 1956 finnas i lager.

II) av herrar *Kristensson* i Osby, *Söderquist*, *Velander*, *Anders Johansson*, *Sjölin*, *Strandh* och *Edström*, vilka

a) ansett att den del av utskottets yttrande som å s. 41 börjar med orden »Slutligen får» och slutar med orden »av utskottet» bort ha följande lydelse:

Slutligen får utskottet till behandling uppta ett förslag i de likalydande motionerna I: 637 och II: 833 om ett förtydligande uttalande av innebörd att med kostnader för reparation och underhåll enligt förordningen om investeringsavgift skall avses samma slag av kostnader, som åsyftas med motsvarande bestämmelse i kommunalskattelagen. Enligt sistnämnda lag torde såsom reparation och underhåll få räknas vad som enligt god köpmannased plägar bokföras såsom omkostnad. Emellertid föreskrives i förordningarna om investeringsavgift — liksom i det föreliggande förslaget — att i förvärvskällan rörelse skall, i fråga om maskiner o. likn., till avgiftspliktig investering hänföras bl. a. ersättningsanskaffning och sådana förbättringsåtgärder, som icke är att hänföra till normalt underhåll. I motionerna har man tagit upp frågan om gränsdragningen mellan å ena sidan reparationer och å andra sidan förbättringsarbeten resp. ersättningsanskaffningar vid tillämpningar av förordningen om investeringsavgift. Enligt motionärernas mening har svårigheter framkommit vid tillämpningen i berörda hänseende och vissa inkonsekvenser kunnat iakttagas. Utskottet delar motionärernas uppfattning och anser i likhet med dem att förtydligande från riksdagens sida bör göras så att onödiga tvister rörande denna fråga kan undvikas. Rimligen bör enligt utskottets uppfattning kostnaden för reparation och underhåll enligt förordningen om investeringsavgift avse samma slag av kostnader, som åsyftas med motsvarande bestämmelse i kommunalskattelagen.

b) anförd följande:

Därest riksdagen ej skulle bifalla de av oss i reservation I) framställda yrkandena om avslag på de föreslagna förordningarna om investeringsavgift och omsättningskatt å motorfordon, föreslår vi följande ändringar i dessa:

1. *Beträffande investeringar föranledda av offentlig myndighets åläggande*

I de likalydande motionerna I: 630 av herrar Sundelin och Sunne samt II: 829 av herrar Carlsson i Stockholm och Nelander har yrkats 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. Vi föreslår sålunda ett tillägg av dylik innebörd i 5 § att infogas som ett sjätte stycke.

2. *Beträffande 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. Vi anser att en sådan konsekvens i möjligaste mån bör undvikas. Syftet nås om, såsom föreslagits i de likalydande motionerna I: 630 och II: 829, det i propositionen framlagda förslaget ändras så, att vid ersättningsanskaffning av maskiner eller inventarier 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. Härmed tillgodoses i huvudsak motsvarande yrkande i de likalydande motionerna I: 625 och II: 822 ävensom motionerna I: 637 och II: 833. Därigenom undantages nämligen även ersättningsanskaffningar i fråga om fartyg, vilket är av stor betydelse särskilt för den mindre och medelstora skeppsfarten, där förnyelsebehovet enligt allmän uppfattning är stort.

I sistnämnda motioner har man tagit upp frågan om gränsdragningen mellan å ena sidan reparationer och å andra förbättringsarbeten resp. ersättningsanskaffningar vid tillämpningen av förordningen om investeringsavgift. Enligt motionärernas mening har svårigheter framkommit vid tillämpningen i berörda hänseende och vissa inkonsekvenser kunnat iakttagas. Vi delar motionärernas uppfattning och anser i likhet med dem, att rimligen bör kostnader för reparation och »normalt» underhåll enligt förordningen om investeringsavgift avse samma slag av kostnader, som åsyftas med motsvarande bestämmelse i kommunalskattelagen.

3. Avgiftsbefrielse för investeringar i säkerhetsanläggningar vid tågdrift

I de likalydande motionerna I: 634 och II: 828 har begärts undantagsbestämmelser för enskilda järnvägars investeringar i rullande materiel, materiel för tågdriftens säkerhetsanordningar och för banförbättringar. Utskottsmajoriteten har för sin del tillstyrkt detta yrkande i vad avser investeringar i rullande järnvägsmateriel med undantag för sådan materiel som uteslutande är avsedd för godsbefordran. Med hänsyn till angelägenheten att förstärkning av säkerhetsanläggningar inte onödigtvis hindras, anser vi att avgiftsbefrielse även bör gälla för sådana investeringar. Vi föreslår att ett stadgande av dylik innebörd infogas i 5 § femte stycket.

4. Vidgad avdragsrätt för erlagd investeringsavgift

I flera motioner har erinran gjorts mot bestämmelserna rörande avdragsrätten för erlagd investeringsavgift, vilka i propositionen föreslås förlängda utan ändring. I samtliga motioner har påtalats att de gällande bestämmelserna missgynnar sådana företag, vilka på grund av förlust eller otillräcklig vinst inte kan utnyttja avdragsrätten, dvs. i främsta rummet nystartade företag. Motionärerna har i allmänhet förordat den lösningen att den tid varunder avdraget får göras förlänges. Detta gäller samtliga ovan angivna motioner utom de likalydande motionerna I: 623 av herr Geijer m. fl. och II: 819 av herr Sköld m. fl. Även sistnämnda motionärer har påtalat de orättvisa verkningarna av de nu gällande bestämmelserna och föreslagit en förlängning av tiden för avdragsrättens utnyttjande, men med den betydelsefulla skillnaden att därest en skattskyldig för ett visst år endast kunnat utnyttja avdragsrätten till den del som t. ex. motsvarar den skattskyldiges till kommunal inkomstskatt taxerade inkomst så skall den för samma år icke utnyttjade avdragsrätten vid den statliga inkomsttaxeringen gå förlorad. I de övriga motionerna har någon sådan uppdelning och begränsning av avdragsrätten inte gjorts, utan i stället förordats, att till varje del avdragsrätten för avgiften inte kunnat utnyttjas skulle den få avdragas vid taxeringen under de följande fem åren, så länge den outnyttjade delen förslår, och detta både vid taxeringen till statlig och kommunal inkomstskatt. För vår del anser vi den senare linjen vara naturlig. Avgiften minskar ju skatteförmågan i *samma mån* oavsett taxeringen gäller statlig eller kommunal inkomstskatt. Vi förordar därför ett stadgande av den innebörd som föreslagits i de likalydande motionerna I: 630 och II: 829. Det i dessa motioner föreslagna stadgandet bör dock förtydligas på så sätt att avdragsrätten må medges senast vid 1962 års taxering. Detta bör infogas som ett tillägg till 10 §.

5. Beträffande uppbörden av omsättningsskatten å motorfordon

Den nu utgående bilaccisen uttages i samband med registreringen av fordon. Skatten har därför åvilat den som förvärvat fordonet. Uppbörden av skatten har skötts av länsstyrelserna. Departementschefen föreslår nu att

skattskyldigheten, i samband med att accisen förvandlas till en permanent omsättningsskatt, överföres från konsumenten till tillverkaren respektive importören av skattepliktiga fordon. Uppbörden skulle därvid komma att ske genom dessa under överinseende av kontrollstyrelsen och — i vissa fall — generaltullstyrelsen.

I de likalydande motionerna I: 633 av herr Aastrup och II: 834 av herr Kollberg m. fl. har anförts att den av departementschefen föreslagna omläggningen icke kan väntas medföra någon förenkling av det administrativa förfarandet. Redan den omständigheten att departementschefen föreslagit en utökning av personalen talar enligt motionärerna emot ett sådant antagande. I stället borde i princip det uppbördssystem som tillämpats i fråga om bilaccisen även användas för den nya skatten. Den enklaste anordningen är enligt motionärerna otvivelaktigt, att skatten erlägges i samband med att fordonet inregistreras.

Vi kan för vår del inte finna annat än att de övervägande skälen talar för den i motionerna hävdade uppfattningen. Vid inregistreringen av fordonet skall ju redan enligt gällande ordning dels s. k. registreringsavgift, dels fordonsskatt betalas. Det synes oss därför mest praktiskt att den föreslagna omsättningsskatten erlägges vid samma tillfälle. Det bör särskilt understrykas att något administrativt merarbete inte skulle bli följden för länsstyrelserna i jämförelse med rådande förhållanden. I stället skulle detta komma att minska alldenstund avgiften för begagnade fordon faller bort.

För uppbörden enligt det av oss här förordade systemet skulle såsom motionärerna framhållit ingen utökad uppbörds- och kontrollorganisation krävas, medan enligt Kungl. Maj:ts förslag deklarationskontrollen måste omfatta en granskning av uppgifterna rörande varje enskilt fordon, som levereras från tillverkare eller importör och i förekommande fall även uppskattning ske av skattebeloppet. Om nuvarande uppbördsförfarande bibehålles skulle vidare en mängd i motionerna närmare angivna administrativa göromål inte behöva uppkomma, vilket annars skulle bli fallet med det av Kungl. Maj:t förordade systemet. Detta senare skulle vidare medföra särskilda bokförings- och redovisningsåtgärder för företagen. I principiellt hänseende delar vi motionärernas uppfattning, att enskilda företag icke i onödan bör belastas med erläggande av en pålaga, som slutligen skall bäras av köparen.

Den motivering, som framförts för en omläggning av uppbördsförfarandet enligt Kungl. Maj:ts förslag nämligen att antalet skattskyldiga härigenom skulle väsentligt begränsas och uppbörden kunna koncentreras till ett organ, bygger enligt vår mening i viss mån på en felsyn. Det *samlade* bestyret, vari måste inbegripas såväl det omfattande och detaljerade kontrollarbetet från kontrollstyrelsens sida som de enskilda företagens merarbete blir *större* än om nuvarande ordning med uppbörd vid registreringstillfället hos länsstyrelserna bibehålles.

På här anförda skäl yrkar vi bifall till det i ifrågavarande motioner föreslagna uppbördsförfarandet.

Vi vill dock förorda den ändringen i motionärernas förslag att det av dem föreslagna stadgandet innebärande förbud vid straffansvar mot att taga ett skattepliktigt fordon i bruk förrän omsättningsskatten blivit erlagd ändras så att motorfordon för vilket skatteplikt enligt förordningen om omsättningsskatt skulle föreligga icke må inregistreras förrän omsättningsskatt blivit erlagd. Eftersom inregistrering av motorfordon mot straffansvar måste ske enligt vägtrafikförordningen inom viss tid blir det onödigt att i här förevarande förordning om omsättningsskatt inskriva någon straffbestämmelse. Vi föreslår således att den av motionärerna föreslagna förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall antages med justering av ovan angiven innebörd i 6 § och att 7 § i författningsförslaget utgår.

På grund av vad sålunda anförts får vi beträffande punkterna A 1), A 2), A 3) och A 4) hemställa

A) att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 188, såvitt densamma hänvisats till bevillningsutskottet, icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas samt i anledning av de likalydande motionerna I: 623 av herr Geijer m. fl. och II: 819 av herr Sköld m. fl., de likalydande motionerna I: 625 av herrar Ebbe Ohlsson och Magnusson samt II: 822 av herr Nilsson i Svalöv m. fl., de likalydande motionerna I: 630 av herrar Sundelin och Sunne samt II: 829 av herrar Carlsson i Stockholm och Nelander, de likalydande motionerna I: 634 av herrar Birke och Franzon samt II: 828 av herrar Sjölin och Nelander, de likalydande motionerna I: 637 av herr Ohlon m. fl. samt II: 833 av herrar Edström och Kollberg ävensom motionen II: 823 av herr Jansson i Aspeboda m. fl.

1) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1957 med de ändringar av 5, 7 och 10 §§, som framgår av följande såsom *reservanternas förslag* betecknade lydelse:

Kungl. Maj:ts förslag

Reservanternas förslag

5 §.

Har myndighet — — — av lånegarantien.

Har tillgång — — — av anskaffningskostnaden.

Ersättningsanskaffning i — — — avgiftspliktig investering.

Investering som — — — om fondskatt.

Såsom avgiftspliktig investering skall ej anses investering i bussar, som godkännas för användning i av ägaren bedriven yrkesmässig trafik, icke heller investering i handels- eller fiskefartyg, vilkas bruttodräktig-

Såsom avgiftspliktig investering skall ej anses investering i bussar, som godkännas för användning i av ägaren bedriven yrkesmässig trafik, icke heller investering i handels- eller fiskefartyg, vilkas bruttodräktig-

Kungl. Maj:ts förslag

het ej överstiger 300 registerton, eller, för den som yrkesmässigt bedriver fiske, i andra för fisket använda inventarier än fartyg.

Reservanternas förslag

het ej överstiger 300 registerton, eller, för den som yrkesmässigt bedriver fiske, i andra för fisket använda inventarier än fartyg. *Detsamma skall gälla investering i säkerhetsanordningar för tågdrift vid järnväg och i rullande järnvägsmateriel, dock icke sådan materiel som uteslutande är avsedd för godsbefordran.*

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

7 §.

Investeringsavgift skall — — — 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 försäljning av tillgången.*

När fråga — — — särskilt maskinvärde.

Investeringskostnad för — — — särskild förvärvskälla.

Sammanlagda beloppet — — — uppskattade investeringskostnad.

10 §.

Investeringsavgiften utgör — — — avgiftsbelagda investeringskostnaden.

Investeringsavgift skall — — — skattepliktig intäkt.

Avgiftsskyldig som erlagt investeringsavgift men vars förvärvskälla under året visat förlust eller så ringa överskott, att han vid beräkning av nettointäkten av densamma ej kunnat utnyttja avdragsrätten, må tillgodogöra sig det resterande avdraget senast vid 1962 års taxering.

2) avslå det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall och i stället antaga det vid de likalydande motionerna I: 633 av herr Aastrup och II: 834 av herr Kollberg m. fl. fogade förslaget till förordning angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall, med den ändringen att i stället för 6—9 §§ i förslaget följande bestämmelser skall gälla:

6 §.

Motorfordon, för vilket skatteplikt enligt denna förordning föreligger, må icke inregistreras förrän omsättningsskatten blivit betald.

7 §.

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

8 §.

Kungl. Maj:t äger utfärda de föreskrifter som erfordras för tillämpningen av denna förordning.

3) antaga följande

Förslag

till

förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 16 december 1955 (nr 649) om avgift vid investering i motorfordon år 1956 (särskild investeringsavgift)

Härigenom förordnas, att 2 § förordningen den 16 december 1955 om investeringsavgift vid investering i motorfordon år 1956 (särskild investeringsavgift) skall erhålla följande ändrade lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §.

Särskild investeringsavgift enligt denna förordning skall utgå,

a) då ansökan om fordonets upp- tagande i eller överförande till bilregister inkommit till länsstyrelsen efter den 31 december 1955 men före *utgången av år 1956; och*

Särskild investeringsavgift enligt denna förordning skall utgå,

a) då ansökan om fordonets upp- tagande i eller överförande till bilregister inkommit till länsstyrelsen efter den 31 december 1955 men före *den 1 december 1956;*

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

b) då anmälan till bilregister om övergång till ny ägare av i registret upptaget fordon från denne inkommit till länsstyrelsen inom tid som nyss angivits.

Har ansökan eller anmälan, som ovan sagts, enligt vägtrafikförordningen bort göras senast före utgången av år 1956 men har den icke verkställts eller verkställts först efter utgången av nämnda år, föreligger ock skyldighet att erlägga avgift.

b) då anmälan till bilregister om övergång till ny ägare av i registret upptaget fordon från denne inkommit till länsstyrelsen inom tid som nyss angivits.

Har ansökan eller anmälan, som ovan sagts, icke verkställts eller verkställts senare än bort ske enligt vägtrafikförordningen skall investeringsavgift utgå, som om ansökan eller anmälan verkställts inom föreskriven tid.

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

4) avslå det vid propositionen fogade förslaget till förordning om tillfällig skatt i vissa fall å motorfordon, vilka vid utgången av november månad 1956 finnas i lager.

III) av herrar *Kristensson* i Osby, *Gustaf Elofsson*, *Söderquist*, *Velander*, *Niklasson*, *Anders Johansson*, *Sjölin*, *Vigelsbo*, *Strandh* och *Edström*, vilka anfört följande:

Den allmänna förutsättningen för riksdagens beslut i fråga om investeringsavgift har varit att den stadgade skyldigheten att erlägga sådan avgift varit tidsbegränsad. Genom att investeringsavgiften nu förlänges att gälla under 1957 kommer sådana nystartade företag, vilka avse att färdigställa sina anläggningar under sistnämnda år, och som i sina kalkyler ha räknat med att investeringsavgift då icke komme att uttagas, i en ekonomiskt brydsam och tyngande situation. I synnerhet gäller detta företag med stora kapitalinvesteringar, vilka på lång sikt inriktat sig på förädling av landets råvarutillgångar, men icke under de närmast kommande åren beräknas ge sådan vinst att de ha möjlighet att tillgodogöra sig den eventuellt på flera år uppdelade rätten till avdrag vid inkomsttaxering.

En bestämmelse om avgiftsfrihet för här avsedda investeringar bör därför enligt vår mening införas i anslutning till vad som yrkats i motionerna I: 624 och II: 825. Bestämmelsen kan lämpligen upptagas i ett nytt stycke under punkten 1 av övergångsbestämmelserna. Den synes böra innehålla, att om någon under 1954 påbörjat rörelse för industriell tillverkning, skall investering, som verkställs under 1957 i rörelsen och som visas vara beslutad under 1954, inte anses som avgiftspliktig. Såsom ytterligare förutsättning för den föreslagna avgiftsfriheten bör gälla, att rörelsen huvudsakligen är grundad på nämnda tillverkning samt att rörelseidkaren eller an-

nan med vilken denne måste anses vara i intressegemenskap, icke bedriver annan rörelse av samma slag.

Under åberopande av vad sålunda anförts får vi beträffande punkten A 1) hemställa,

att riksdagen måtte, i anledning av de likalydande motionerna I: 624 av herr Gustaf Elofsson m. fl. samt II: 825 av herrar Nilsson i Svalöv och Nilsson i Lönsboda, besluta att till punkt 1 av övergångsbestämmelserna till det vid propositionen fogade förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1957 skall fogas ett nytt stycke av följande lydelse:

Har någon under år 1954 påbörjat rörelse för industriell tillverkning, skall investering, som verkställes under år 1957 i rörelsen och som visas vara beslutad under år 1954, ändå att avgiftsfrihet ej föreligger enligt första stycket, icke anses såsom avgiftspliktig, under förutsättning tillika att rörelsen huvudsakligen är grundad på nämnda tillverkning samt att rörelseidkaren eller annan, med vilken denne måste anses vara i intressegemenskap, icke bedriver annan rörelse av samma slag.

IV) av herrar *Kristensson* i Osby, *Gustaf Elofsson*, *Söderquist*, *Velander*, *Niklasson*, *Anders Johansson*, *Sjölin*, *Vigelsbo*, *Strandh* och *Edström*, vilka ansett att näst sista stycket i utskottets yttrande bort ha följande lydelse.

Även om den nu temporärt utgående särskilda investeringsavgiften skulle komma att omändras till en mera permanent omsättningsskatt i syfte att i viss mån uppbromsa anskaffningen av personbilar, finner dock utskottet skäl icke föreligga att samtidigt förorda, att de härigenom inflytande intäkterna, i motsats till vad hittills skett, undandrages automobilskattefonden och därmed vägväsendet och i stället tillföres den allmänna budgeten. Ehuru automobilskattefonden, som har att bära de kostnader, som bilismen förorsakar vägväsendet, för närvarande inrymmer ej obetydliga reserver, föreligga dock så stora krav på vägväsendets upprustning, att kostnaderna här för kunna räknas i milliardenbelopp.

Det synes därför naturligt, att de intäkter, som i olika former inflyter genom beskattning av bilismen, också tillföres vägväsendet för dess underhåll och rationella upprustning.

Utskottet får därför, med frångående av vad departementschefen anfört och i anledning av motionerna I: 622 och II: 818, I: 628 och II: 824, I: 631 och II: 827 samt I: 627, uttala att de genom omsättningsskatt å motorfordon inflytande medlen skola tillföras automobilskattemedlens specialbudget.