

## Nr 188

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1957, m. m.; given Stockholms slott den 19 oktober 1956.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att *dels* antaga härvid 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;
- dels ock* bifalla det förslag i övrigt om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen enligt samma protokoll hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**BERTIL**

*G. E. Sträng*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

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

**Förslag**  
till  
**förordning 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), hänföras

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 verkställts 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 gruvor, 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 förutsättning 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 verkstälts 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 uppburen 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 uteslutande eller väsentligen tillkommit för civilförsvars- 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 motorecykel 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 verkstälts, 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 härefter 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 samvete 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 anges, 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, meddela 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 deklara-tionens 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 förmåles 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 anknuter. 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 deklarations- 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 besvaren 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 efterrättelse 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 maxihastighet 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* utgår 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 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 erlagd omsättningsskatt. Vad nu sagts skall också 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.

## 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, lagerhållning 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 företagets 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 betalningsansånd, 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 annorlunda förordnar, fogas vid ansökan till länsstyrelsen 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 återinförsel av fordon, för vilket skatt icke erlagts eller erlagd skatt restituerats vid utförseln. 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 av 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 tillstålla 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 stadgas 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.

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, 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.*

*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 förmåles 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 fastställs 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, befräts 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.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet å Stockholms slott den 19 oktober 1956.*

**N ä r v a r a n d e:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, NORUP, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, fråga om *fortsatt avgiftsbeläggning av investeringar inom rörelse och jordbruk och om beskattningsåtgärder i syfte att begränsa nyanskaffningen av motorfordon* samt anför därvid följande.

### **I. Inledning**

Som ett led i statsmakternas investeringsbegränsande åtgärder uttas avgift för vissa under 1955 och 1956 gjorda investeringar. Avgift utgår med 12 procent av kostnaden för investeringar i rörelse och jordbruk (i det följande benämnd allmän investeringsavgift). Vidare uttas en särskild investeringsavgift, ungefärligen motsvarande 10 procent av anskaffningskostnaden, vid förvärv av personbilar, vissa mindre lastbilar och motorecyklar.

Beträffande avgiftsbeläggningen för år 1955 fattades beslut vid vårsessionen av samma års riksdag på grundval av propositionen nr 36 och bevillningsutskottets betänkande nr 5. Förordningar i ämnet utfärdades den 11 februari 1955 (nr 19 och 21).

De avgifter som uttas för investeringar under 1956 har tillkommit genom beslut under höstsessionen av 1955 års riksdag i enlighet med förslag i propositionen nr 205 och bevillningsutskottets betänkande nr 59. För 1956 års avgifter har utfärdats särskilda förordningar.

I fråga om den allmänna investeringsavgiften gäller sålunda *förordningen den 16 december 1955 (nr 695) om investeringsavgift för år 1956*. Bestämmelserna i denna förordning överensstämmer i allt väsentligt med den förordning som reglerar 1955 års avgift. Innehållet är i huvudsak följande.

Avgiftsplikt föreligger enligt 1 § för fysisk eller juridisk person, som under det beskattningsår för vilket taxering till statlig inkomstskatt äger rum i första instans år 1957 verkställt investering av i förordningen angivet slag inom någon av förvärvskällorna jordbruksfastighet, annan fastighet eller

rörelse och som icke är frikallad från skyldighet att erlägga sådan skatt för inkomst av samma förvärvskälla. Från avgiftsskyldighet frikallas bl. a. vissa statliga företag samt aktiebolag och ekonomiska föreningar, däri kommun äger mera än nio tiondelar av aktie- eller andelskapitalet under förutsättning att bolaget eller föreningen icke bedriver byggnadsverksamhet. Genom särskilda bestämmelser har tillsetts att bostadsbyggandet inte träffas av investeringsavgift. Ytterligare undantag från avgiftsplikten stadgas i 5 §, som bl. a. avser investeringar, för vilka statligt bidrag, statligt lån eller statlig lånegaranti erhållits, samt ersättningsanskaffning i anledning av brand och därmed jämförliga händelser. Investeringar i fiskefartyg med bruttodräktighet av högst 100 ton och i andra för fiske avsedda inventarier är likaledes fritagna från 1956 års investeringsavgift. Sådan avgift utgår inte heller för motorfordon som omfattas av den särskilda investeringsavgiften för sådana fordon.

Vilka investeringar som är avgiftspliktiga anges i 2—4 §§.

Inom förvärvskällan jordbruk omfattar avgiftsplikten i huvudsak ny-, till- eller ombyggnad av ekonomibygnader, vissa kostnader för reparation och underhåll av ekonomibygnader, nyuppsättning och ersättningsanskaffning av maskiner och andra döda inventarier samt förbättringsarbeten å sådana inventarier. Från avgiftsplikt undantas förvärv av tillgång i samband med övertagande av jordbruk, nyuppsättning under samma år som jordbruk övertagits samt liknande förvärv.

Beträffande rörelseidkare är i stort sett samma investeringar avgiftspliktiga. Därjämte utgår avgift vid förvärv av byggnad, grundförbättring å fastighet samt exploateringsarbeten avseende gruvor och liknande. Avgiftsplikten vid investeringar i annan fastighet kompletterar avgiftsplikten för rörelseidkare i sådana fall då intressegemenskap föreligger mellan en rörelseidkare och den som gjort investeringen.

I 6 § anges när en investering skall anses vara utförd. För jordbrukare, som deklarerar efter den s. k. kontantprincipen, anses en investering ha skett, då utgiften betalats eller omkostnaden ägt rum. Beträffande rörelseidkare samt jordbrukare, vilkas inkomster beräknas efter bokföringsmässiga grunder, anses avgiftspliktig investering föreligga då kostnaden för investeringen enligt allmänt vedertagen köpmannased bort i räkenskaperna upptas såsom omkostnad eller på konto för färdigställda eller levererade tillgångar. I propositionen nr 36 till 1955 års riksdag anmärktes i anslutning till stadgandena i 6 § — vilka är likalydande i båda förordningarna om allmän investeringsavgift — att dessa stadganden medför att effekten av lagstiftningen i viss mån upphör under senare delen av beskattningsåret. Tillämpat på 1956 års investeringsavgift innebär detta bl. a., att om uppförandet av en byggnad påbörjas under år 1956 men arbetet avslutas först efter detta års utgång, utgår inte någon avgift. Liknande är förhållandet med fartyg eller maskiner med långa leveranstider. Härav följer att den investeringsbegränsande effekten — under förutsättning självfallet, att någon avgift för investeringar under år 1957 ej uttages — upphör i viss omfatt-

ning under senare delen av 1956 och under tiden fram till årets utgång alltmör uttunnas.

Av 7, 8 och 10 §§ framgår, att investeringsavgift utgår med 12 procent av sammanlagda kostnaden för avgiftspliktiga investeringar, sedan därifrån dragits ett avgiftsfritt bottenbelopp av 20 000 kronor. Investeringsavgiften utgör sådan speciell skatt, för vilken avdrag får njutas vid inkomsttaxeringen.

Taxering till investeringsavgift för år 1956 sker enligt 11—21 §§ efter särskild deklaration i samband med 1957 års inkomsttaxering och i huvudsak efter de för inkomsttaxeringen gällande reglerna.

Nu gällande bestämmelser om den särskilda avgiftsbeläggningen vid förvärv av motorfordon innefattas i *förordningen den 16 december 1955 (nr 649) om avgift vid investering i motorfordon år 1956 (särskild investeringsavgift)*. Den gällande förordningen företer i huvudsak ingen avvikelse från de grunder som gällde för avgiftens uttagande år 1955.

Enligt 1 § omfattar förordningen personbilar, vissa mindre lastbilar — nämligen sådana med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustade lastbilar vilkas tjänstevikt ej överstiger 1 800 kilogram — samt motorcyklar.

I 2 § angives de fall, då avgiftsbeläggning ifrågakommer. Huvudprincipen är här, att alla nya fordon, som tas i bruk, skall avgiftsbeläggas samt att avgift jämväl skall utgå, då ett begagnat fordon, som användes i trafik eller efter avställning återinsättes i trafik, byter ägare. Avgift skall sålunda uttagas dels när någon ansöker om att ett tidigare inte registrerat fordon skall upptagas i bilregistret eller om att ett i bilreservregistret upptaget fordon skall efter ägarbyte överföras till bilregistret och dels då anmälan sker om övergång till ny ägare av ett i bilregistret upptaget fordon.

Från avgiftsskyldigheten meddelas vissa undantag i 3 §. Sålunda utgår icke investeringsavgift vid äganderättsövergång genom arv eller testamente, icke heller vid förvärv genom bodelning eller eljest på grund av gifträtt. Vidare befrias bilhandlare från avgift vid förvärv av bytesbil under förutsättning att han försäljer den av honom förvärvade bilen inom tre veckor och den nye ägaren samtidigt gör anmälan om sitt förvärv. Avgiftsplikt förekommer icke heller vid sådan anmälan om äganderättsövergång, som det ankommer på bilhandlare att göra i det i 17 § 3 mom. andra stycket vägtrafikförordningen beskrivna fallet. Investeringsavgift utgår icke om föreskriven anmälan till bilregister om äganderättsövergång sker samtidigt med en anmälan att bilen i fråga skall reservregistreras eller avföras ur bilregistret. Undantag göres härjämte för de fall, då reservregistrerat fordon, som den 31 januari 1955 fanns intaget i reservregistret, överföres till bilregister och fordonets ägare antingen är densamme som nämnda dag fanns antecknad eller också någon person som erhållit bilen efter denne genom något av de tidigare nämnda familjerättsliga fången. Har bilen reservregistrerats efter den 31 januari 1955 gäller samma regel om avgifts-

frihet om ägaren eller i särskilda fall hans fångesman redan före reservregistreringen varit ägare av bilen och nämnda registrering icke skett i samband med äganderättsövergång. Liknande undantagsregler gäller också vid överförande av en bil till ett annat läns bilregister, liksom vid registrering av bil, som tidigare varit registrerad i utlandet. Slutligen skall avgift icke erläggas när fråga är om sådana fordon, som är fria från automobilskatt, såsom diplomat- och konsulatbilar, brandbilar och ambulanser. Beträffande personbilar, som är inrättade som invalidfordon och som äges av invalid, gäller att avgift ej uttages, därest länsstyrelsen medgivit befrielse från bilskatten.

Enligt 4 § åvilar avgiftsskyldigheten den nye ägaren. Avgiften skall inbetalas i samband med att bilen registreras eller anmälan göres om ägarebyte.

Investeringsavgiftens storlek regleras i 5 §. Beräkningen sker efter en skala, som i princip avvägs med hänsyn till fordonens storleksordning och ålder. Avgiften varierar med tjänstevikten och motsvarar för ny bil (1955 och 1956 års modeller) i genomsnitt omkring 10 procent av anskaffningskostnaden. Avgiften är lägre ju äldre bilen är och går ned till en tiondel när fråga är om bilar av 1946 eller tidigare års modell. För motorcyklar är avgiften 150, 200 eller 300 kronor, beroende på tjänstevikten, med motsvarande reducering för äldre årsmodeller. Är två eller flera registrerade såsom ägare av en bil och sker överlåtelse av någons äganderättsandel bestämmes avgiften till allenast så stor del av full avgift för bilen som motsvarar den överlåtna andelen i denna.

Besvär över beslut rörande den särskilda investeringsavgiften anföres enligt 6 § i samma ordning som gäller i fråga om den vanliga automobilskatten.

I 6 § har även upptagits en dispensregel, som möjliggör för Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att medgiva befrielse från eller återbäring av avgift. Dispensregeln tar i första hand sikte på sådana fall, där ett fordonsförvärv visserligen föreligger men där den nye ägaren redan kort tid efter förvärvet icke vidare kan disponera fordonet. I paragrafen nämnes särskilt att avtalet om förvärvet hävts, återgått eller blivit ogiltigt, men lagrummets avfattning möjliggör även dispens i fall där särskilda omständigheter eljest föreligger samt det därjämte framstår såsom stridande mot grunderna för förordningen att uttaga särskild investeringsavgift enligt densamma. I fråga om den närmare innebörden av dispensregeln torde få hänvisas till propositionen nr 205 till 1955 års riksdag (s. 32 f.).

Beträffande giltighetstiden för förordningen har redan framgått att densamma i princip avser investeringar i motorfordon under år 1956. Av olika skäl har emellertid avgiftsplikten icke anknutits till dagen för förvärvet utan i stället till tidpunkten, då ansökan om registrering eller anmälan om ägarebyte inkommer till länsstyrelsen. Sålunda stadgas i 2 § att avgift skall utgå då ansökan eller anmälan gjorts efter den 31 december 1955 men före

utgången av år 1956. Har ansökan eller anmälan enligt vägtrafikförordningen bort göras senast före utgången av år 1956 men har den icke verkställts eller verkställts först efter utgången av nämnda år kvarstår skyldigheten att erlägga avgift.

## II. Det ekonomiska läget

Såsom framgår av det förut sagda gäller de nuvarande bestämmelserna om investeringsavgifter intill utgången av innevarande år. Frågan om erforderligheten av en avgiftsbeläggning av investeringar därefter måste ses mot bakgrunden av en bedömning av det ekonomiska läget. Inom nationalbudgetkansliet i finansdepartementet har gjorts vissa sammanställningar beträffande detta, innefattande även en preliminär bedömning av nationalbudgetutfallet för innevarande år. Detta material torde här få redovisas.

### Den internationella ekonomiska utvecklingen

Den högkonjunktur, som varit rådande under de senaste åren i de ledande industriländerna, är alltjämt obruten. I Förenta staterna framträdde i slutet av förra året och början av det innevarande vissa tecken till en avsakning i expansionstakten, men utvecklingen synes nu ha svängt över till ett nytt uppsving. I Västeuropa har de senaste årens snabba produktionsökning fortsatt även om tempot dämpats något efter hand som fullt kapacitetsutnyttjande nåtts. De internationella råvarupriserna har i genomsnitt företett en anmärkningsvärd stabilitet. Priserna på stål och bränslen har dock stigit liksom fraktsatserna. Arbetslönerna har i flera länder ökat mera än tidigare och levnadskostnaderna visar en dragning uppåt. Den ekonomiska politiken är i allmänhet restriktivt inriktad.

I *Förenta staterna* fanns omkring årsskiftet vissa svaghetstecken. Bostadsbyggandet tenderade att inskränkas något i förhållande till den höga igångsättningstakt som nåddes i början av 1955. Bilförsäljningarna gick tillbaka; ökade lager av bilar inom handeln hotade att framkalla en ytterligare inskränkning av produktionen. De sedan några år fallande jordbrukspriserna hade lett till minskade köp av maskiner och redskap för jordbruket. Starkt ökade industriinvesteringar och en jämn ökning av konsumenternas inköp på nästan alla områden utom i fråga om bilar kompenserade emellertid nedgångstendenserna och höll uppe den totala produktionen och sysselsättningen. Efter sommarens konflikt inom stålindustrin bedömes numera framtidsutsikterna avgjort ljusare än tidigare. Investeringsexpansionen fortsätter i närmast ökad takt. Bilförsäljningarna väntas visa ett nytt uppsving även om de kanske stannar under 1955 års rekordsiffror. Jordbrukspriserna har upphört att falla och i inte obetydlig utsträckning höjts. Produktionen väntas totalt sett komma att stiga under den närmaste framtiden och förutsättningar anses föreligga för en fortsatt högkonjunktur.

Sedan några år har levnadskostnaderna varit praktiskt taget oförändrade, men innevarande år har härvidlag en ändring inträtt och en uppgång med ett par procent ägt rum inom loppet av några månader. Den tidigare stabiliteten berodde i hög grad på att fallande priser på såväl livsmedel som industrivaror motvägde den successiva uppgången i priserna på tjänster. Nu har jordbrukspriserna blivit fastare, för varaktiga konsumtionsvaror såsom bilar och hushållsmaskiner väntas prisstegringar med anledning av de höjda stålpriserna och arbetslönerna tenderar snarast att stiga snabbare än tidigare. Uppgåelsen inom stålindustrin, som beräknats medföra en uppgång av lönerna med omkring 8 procent under det första året, kan väntas få återverkningar på andra delar av arbetsmarknaden.

Den ekonomiska politiken har alltmera medvetet inriktats på att bromsa den snabba expansionen och motverka prisstegringstendenserna. Den federala budgeten för 1955/56 slutade för första gången sedan 1951 med ett kassamässigt överskott av de totala inkomsterna över de totala utgifterna på 4,5 miljarder dollar och för det nya budgetåret räknas med ett liknande resultat. De penningvårdande bankerna har i april och augusti vidtagit mindre räntehöjningar.

Högonjunkturen i Förenta staterna har medfört en viss ökning av importen dit. Samtidigt har den amerikanska exporten stigit något mera, bl. a. under inflytande av den västeuropeiska liberaliseringen av importen från dollarområdet. Förenta staternas kommersiella bytesbalans har därför lämnat ett något större överskott än tidigare, men detta har uppvägts av ökade amerikanska militärutgifter i andra länder. Så länge dessa fortsätter i oförminskat omfång, bereder dollarbetalningsläget i världen inte större svårigheter. Övriga länder kan öka sina reserver i dollar på samma sätt som skeft under de senaste åren.

I *Västeuropa* fortsätter produktionen att växa, men sedan vissa kapacitetsgränser nåts och under intryck av vidtagna restriktiva åtgärder sker stegringen nu snarast i långsammare takt än tidigare.

Särskilt i *England* synes åtstramningen vara på väg att åstadkomma resultat. Trycket från konsumtionen har minskat och sparandet ökat. Investeringarna fortsätter att öka men i väsentligt långsammare takt än föregående år och för nästkommande år väntas en ytterligare nedgång i ökningstakten. Lagren synes i år ha hållits i stort sett oförändrade efter en betydande ökning föregående år.

Under dessa förhållanden har importen stabiliserats och produktionsökningen i stor utsträckning kunnat användas till en förbättring av bytesbalansen. Under första halvåret 1956 synes en viss jämvikt ha nåts och valutaservisen kunnat ökas. Den valutautströmning som ägde rum under sensommaren torde ha varit av spekulativ karaktär och framkallad av rykten om en förändring av växelkursen mellan pund och tyska mark och av oron i samband med Suezkrisen.

Prisutvecklingen har blivit lugnare. Efter fjolårets uppgång av levnadskostnaderna har dessa kunnat i stort sett stabiliseras. På arbetsmarknaden



föreligger fortfarande en otillfredsställd efterfrågan, men utvecklingen har tydligt gått mot en bättre balans mellan tillgång och efterfrågan.

Den fortsatta utvecklingen av såväl priser som valutaläge kommer att främst bero av i vilken utsträckning föreliggande stora lönekrav kommer att tillgodoses och av den utrikespolitiska utvecklingen.

I *Västtyskland* fortsätter den starka expansionen och industriproduktionen växer i en takt av 10 procent per år. Efterfrågan från utlandets sida har spelat och spelar allttjämt en betydande roll och ingången av exportorder överstiger de löpande leveranserna. Även den inhemska efterfrågan såväl från investeringssidan som efter hand även från konsumtionsidan är betydande. En ytterligare ökning uppkommer i den mån återupprustningen kommer igång.

Under dessa förhållanden har också i *Västtyskland* den ekonomiska politiken givits en alltmer restriktiv karaktär. Till en utpräglad försiktig finanspolitik har under det senaste året kommit en kreditpolitisk åtstramning, kännetecknad av att diskontot höjts två gånger med 1 procent vardera gången under våren 1956; en återgång med en halv procent i början av hösten torde inte få uppfattas som tecken på någon förändring i bedömningen av läget.

Även om levnadskostnaderna visat någon dragning uppåt, är denna tendens allttjämt mycket svag, särskilt om jämförelse göres med flertalet andra länder. Emellertid har den tidigare betydande arbetslösheten i huvudsak absorberats och åtminstone under högsäsongen ett tillstånd av full sysselsättning nåtts. I samband därmed har även takten i lönestegringarna ökat. De genomsnittliga timförtjänsterna steg med 4 procent under andra halvåret 1955 och med närmare 10 procent under första halvåret 1956 och stegringen torde därmed, åtminstone under innevarande år, överträffa produktivitetssuppgången.

Genom att den västtyska exporten stigit väsentligt mera än importen har betydande betalningsöverskott uppkommit. Enbart under första halvåret har sålunda den tyska valutareserven ökat med över 2 miljarder mark och nådde vid halvårsskiftet 15 miljarder mark. *Västtyskland* har härigenom i sina reserver uppsamlat mer än hela den samtidiga ökningen av *Väst*-europas guld- och dollartillgångar och sålunda även dragit till sig reserver från andra länder, främst *Frankrike*. Vidtagna motåtgärder i form av tull-sänkningar och importliberaliseringar, ökad tysk konsumtion och kreditgivning till andra länder har inte varit tillräckliga. Utvecklingen har därför medfört ökade betalningssvårigheter inom *Västeuropa*.

I *Frankrike* har den reala utvecklingen såtillvida varit tillfredsställande, som produktionen stegrats i en aktningvärd takt. Bland annat under inflytande av de ökade militärutgifterna i *Nordafrika* och kostnaderna för sociala reformer har emellertid betydande risker för pris- och lönestegringar framträtt och betalningsbalansen starkt försämrats.

Ser man till prisutvecklingen i *Västeuropa* som helhet, finner man att priserna för importerade råvaror och bränslen varit praktiskt taget stabila

under mer än två år, medan importerade livsmedel t. o. m. fallit i pris. Trots detta har levnadskostnaderna visat en tydlig uppgång även om denna till sin storlek växlat från land till land. Med stigande produktion och full sysselsättning har följt lönestegringar, som på många håll varit större än förbättringen i produktiviteten. Flaskhalsar i försörjningen har framträtt och priserna på t. ex. kol och koks, järn och stål är höga. Några klara tendenser i motsatt riktning har ännu inte framträtt. Snarast har man anledning räkna med risker för ytterligare prisstegringar. I den mån den utrikespolitiska spänningen, t. ex. i samband med Suezkrisen, skärps, kommer dessa risker att ytterligare ökas.

Bedömningen av läget kan sammanfattas på följande sätt. Även om expansionen under trycket av vidtagna restriktiva ekonomisk-politiska åtgärder på sina håll dämpats, är det sannolikt att högkonjunkturen kommer att bestå. Tilltagande spänningar i betalningsläget kan dock tänkas medföra risker för rubbningar i handelsutbytet. Prisstabiliteten för råvarorna kan möjligen väntas bestå, men risker finns för en influens från stigande löner och en möjligen skärpt knapphet i Västeuropa på bränslen och tonnage. Dessa risker kan bli betydande, om de utrikespolitiska spänningarna tilltar.

#### Den ekonomiska utvecklingen inom landet

Den *privata konsumtionen* synes ha fortsatt att öka i en relativt måttlig takt och var under första halvåret i år, räknat i fasta priser, knappt 3 procent större än samma tid föregående år. Beräkningarna har gjorts av konjunkturinstitutet företrädesvis på grundval av preliminär statistik över omsättningen i detaljhandeln.

I fråga om konsumtionens utveckling tycks mönstret från fjolåret stå sig. Livsmedelskonsumtionen har volymmässigt sett i det närmaste stagnerat. I värde räknat har den däremot vuxit på grund av prisernas stegring. En klar avvikelse från tidigare år föreligger beträffande försäljningen av vin och sprit: i volymsiffror räknat låg den under första halvåret i år ungefär 20 procent över motsvarande tid i fjol och svarar för nära en tredjedel av den reala konsumtionsökningen. Stegningen faller helt på spriten, som ökat med mer än 30 procent, medan vinet gått tillbaka. Liksom under senare år har kostnaderna för inköp och underhåll av motorfordon undergått en betydande stegring. I volym räknat kan den anges till drygt 10 procent.

På grund av prisnivåns förskjutning uppåt under fjolåret och början av innevarande år har den privata konsumtionens värde stigit betydligt mer än med de knappa 3 procent som angivits för den volymmässiga förändringen. Stegningen i värde mellan de första halvåren 1955 och 1956 har beräknats till 9 procent.

*Konsumtionspriserna* har fortsatt att stiga under 1956, om än i mindre utsträckning. Uppgången utgjorde 1,6 procent från slutet av 1955 till september i år. Den största prishöjningen har registrerats för gruppen bostad,

bränsle och lyse med närmare 4 procent. Det är huvudsakligen det dyrare bränslet, som orsakat detta. Livsmedelspriserna har stigit med drygt en procent. De alkoholhaltiga dryckerna och tobaken samt inventarierna har däremot inte förändrats i pris. Kläder slutligen har blivit något billigare sedan slutet av 1955. Om inga ytterligare prisstegringsimpulser utifrån gör sig gällande, kan det nuvarande prisläget i stort sett väntas bli bestående för återstoden av året.

*Partipriserna* låg i augusti i år ungefär 1 procent över nivån i december 1955.

Bakom den stegrade konsumtionen ligger ökningen i *inkomster*. Som exempel kan anföras, att den genomsnittliga timförtjänsten för vuxna arbetare inom industrin enligt socialstyrelsens statistik stigit med 8 procent mellan augusti förra året och augusti i år.

De i våras i den reviderade nationalbudgeten framlagda uppskattningarna förutsåg en ökning av de totala *investeringarna* med 600 miljoner kronor eller omkring 4 procent. För den privata delen beräknades ökningen bli 5 procent, för den offentliga 3 procent.

Det föreligger för närvarande alltför knapphändig statistik för en mer fullständig belysning av investeringarnas utveckling. Det är på nuvarande ståndpunkt endast möjligt att göra uppskattningar av några delområden samt ange vissa tendenser för andra.

En viss allmän uppfattning om investeringsutvecklingen mellan 1955 och 1956 erhålles genom den inventering av den reglerade byggnads- och anläggningsverksamheten, som utförts av arbetsmarknadsstyrelsen. Enligt undersökningen har antalet arbetare i den angivna verksamheten mellan augusti i fjol och augusti i år stigit från 71 800 till 73 400. Den största ökningen berör flerfamiljshusen. En utökad arbetsstyrka redovisas också för samfärdseln, handeln och skolorna. Ett lägre arbetareantal fanns däremot vid väg- och kraftverksbyggen. Det totala antal byggnadsarbetare, som är organiserade inom byggnadsfackförbunden har stigit något mer än antalet arbetare inom den reglerade byggnads- och anläggningsverksamheten. Räkningar man ytterligare med någon produktivitetsförbättring, är det sannolikt att den totala byggnads- och anläggningsverksamhetens omfång ökats väl i den takt som förutsetts.

Enligt uppgifter om *bostadsbyggandet* i de kommuner, som månadsvis rapporterar till bostadsstyrelsen och som svarar för något sådant som fyra femtedelar av bostadsbyggandet, hade antalet påbörjade lägenheter under tiden januari—augusti i år stigit betydligt, om man jämför med motsvarande period 1955. Till följd därav hade också antalet lägenheter i pågående byggen ökat betydligt. På grund av ändrade normer för långivningen samt nya riktlinjer för igångsättningen är emellertid siffrorna för de båda åren ej fullt jämförbara. Det finns skäl att anta, att en del av den stora igångsättning som rapporterats endast inneburit smärre förberedande arbeten.

I fråga om antalet färdigställda lägenheter räknar bostadsstyrelsen med att bruttotillskottet skall bli ungefär lika stort som de båda senaste åren.

Med ledning av nyssnämnda uppgifter samt det faktum, att den genomsnittliga golvytan i lägenheterna stigit och under antagande av en normal igångsättning under hösten, kan man uppskatta att ökningen i bostadsinvesteringarna blir något större än de drygt 3 procent, som angavs i den reviderade nationalbudgeten.

Det föreligger på nuvarande ståndpunkt ganska ofullständiga uppgifter om *industrins investeringar*. Enligt arbetsmarknadsstyrelsens byggnadsinventering var antalet arbetare anställda vid byggnadsföretag inom industrin ungefär oförändrat från augusti 1955 till augusti i år. Värdet av pågående arbeten hade däremot stigit ganska väsentligt. Enligt en inom konjunkturinstitutet verkställd företagsenkät skulle industriinvesteringarna volymmässigt stiga med mellan 2 och 5 procent från 1955 till 1956. Osäkerheten i denna uppskattning är naturligtvis mycket stor.

Det kan i detta sammanhang nämnas att värdet av de till länsarbetsnämnderna inkomna ansökningarna om byggnadstillstånd var betydligt lägre under de åtta första månaderna i år än under motsvarande tid 1955. Ansökningarna överstiger dock fortfarande betydligt de fixerade kvoterna. Det är därför svårt att dra någon bestämd slutsats av förändringarna.

Det syns med utgångspunkt från nu föreliggande mycket osäkra uppgifter vara realistiskt att räkna med en volymmässig ökning av de *privata investeringarna* med 2—4 procent mellan 1955 och 1956. För de offentliga investeringarna kan motsvarande ökningstal anges till 1—2 procent. Utvecklingen 1955—1956 skulle alltså enligt dessa beräkningar i stort överensstämma med den mellan 1954 och 1955.

Den *totala produktionen* antogs i den reviderade nationalbudgeten stiga med 1 500 miljoner kronor i fasta priser mellan 1955 och 1956, vilket svarar mot en ökning av bruttonationalprodukten med omkring 3 procent.

Av den totala ökningen i produktionen beräknades drygt 700 miljoner kronor falla på industrin. Detta innebär att *industriproduktionen* skulle stiga med 4 procent. Enligt industriförbundets index har ökningen under det första halvåret i år blivit mindre än den beräknade. Beräkningen är emellertid preliminär och kan innebära en underskattning av den faktiska produktionsutvecklingen. Nämnda index visar en stegring på omkring 2 procent för industrin som helhet, om man jämför första halvåret i år med samma tid 1955. Kapitalvaruindustrins produktion hade vuxit med 4 procent och konsumtionsvaruindustrins med en procent. När det gäller ökningstakten inom de olika industrigrenarna är bilden splittrad. De största ökningstalen finns inom gruppen malmbrytning och metallindustri: järnmalmsgruvorna visar en ökning på 12 procent och järn- och metallverken en stegring på 8 procent; sysselsättningen i verkstadsindustrin har stigit med 3 procent. Produktionsstegringen inom massa- och pappersindustrin har varit 4 procent, inom livsmedelsindustrin omkring en procent. Ett betydligt försämrat resultat, —10 procent, uppvisar träindustrin. Alla jämförelser gäller första halvåret 1955 respektive 1956.

Vid en jämförelse mellan kvartalsvärdena 1956 och 1955 kan man kon-

statera en viss dämpning i ökningstakten för produktionen inom industrin som helhet. Det är realistiskt, att för hela 1956 räkna med en något mindre ökning av industriproduktionen än de 4 procent, som angavs i den reviderade nationalbudgeten.

Det är i dagens läge för tidigt att avgöra, om utvecklingen av *jordbrukets* bidrag till totalproduktionen 1956 kommer att stämma överens med den reviderade nationalbudgetens antagande om en ökning på 4 procent. Att döma av den hittills gångna delen av året kommer slutresultatet att inte alltför mycket avvika från vad som förutsågs.

Industrins och hantverkets andel i totalproduktionen är något mer än en tredjedel och jordbrukets bidrag kan anges till 6 à 7 procent. Vad övriga produktionsområden beträffar har det i avsnittet om investeringarna angetts, att *byggnads- och anläggningsverksamheten* ökat väl i den takt som förutsetts. För resterande områden föreligger inte uppgifter som skulle motivera en revidering av tidigare beräkningar.

I den reviderade nationalbudgeten konstaterades, att det i slutet av 1955 och början av 1956 framträtt tecken på ett lättare *arbetsmarknadsläge*. Dessa tecken, t. o. m. något accentuerade, består fortfarande i början av innevarande höst.

Arbetskraftsbehovet, sådant det framgår av arbetsgivarnas anmälningar till arbetsförmedlingarna, har i år varit mindre än 1955. Den relativa nedgången har ökat månad för månad. Säsongmässigt kulminerade arbetskraftsbehovet under maj och juni med cirka 37 000 lediga platser vid en tidpunkt i mitten av resp. månad. Efterfrågan har gällt män och kvinnor i ungefär samma omfattning. Minskningen i platstillgången framträder tydligast inom industri och hantverk samt jordbruk och skogsbruk. Ökning kan konstateras i fråga om förvaltning, arbetsledning, fria yrken, samfärdsel och tidvis också hälso- och sjukvård.

Även arbetslöshetsstatistiken styrker nyssnämnda påståenden om utvecklingen på arbetsmarknaden. Arbetslösheten var enligt fackförbundens uppgifter något högre än i fjol och låg på ungefärligen samma nivå som under 1954. För den hos arbetsförmedlingarna registrerade arbetslösheten saknas nästan helt jämförbara siffror med fjolåret, eftersom statistiken omlades vid halvårsskiftet i fjol. För de enda jämförelsemånaderna, juli—september, redovisas en obetydligt högre arbetslöshet än 1955.

Även om en viss arbetslöshet sålunda framträtt har den dock ej varit av större omfattning utan haft karaktären av lokala sysselsättningssvårigheter.

Enligt den officiella lönestatistiken har den genomsnittliga timförtjänsten för vuxna industriarbetare från november 1955 till augusti 1956 stigit med 6,3 procent för män och med 7,4 procent för kvinnor. Trots den minskade spänningen på arbetsmarknaden för övrigt synes »löneglidningen», sådan den kan framräknas med hjälp av denna statistik, i år snarast vara något högre än föregående år.

Vad *utrikeshandeln* beträffar beräknades i den reviderade nationalbudge-

ten *exportvolymen* 1956 bli 2 procent större än 1955. Priserna väntades ligga i genomsnitt drygt 3 procent över 1955 års nivå. Värdeinriktad exporten komma att uppgå till 9 450 miljoner kronor mot 8 933 miljoner kronor 1955. I det följande redogöres för utvecklingen hittills i år samt göres en avstämning av prognosen för året som helhet.

Under första halvåret i år var exporten volymmässigt 6 procent större än under motsvarande tid 1955. Exportpriserna var 4 procent högre än under första halvåret i fjol. Under tiden januari—augusti har exporten ökat med drygt 11 procent i värde, jämfört med samma period i fjol. Med ledning av bland annat den hittillsvarande utvecklingen kan man räkna med att exporten i år kommer att bli större än vad som tidigare antagits. De största ökningarna i förhållande till tidigare beräkningar torde komma att falla på oädla metaller och arbeten därav samt på maskiner, transportmedel och instrument. De prisantaganden (höjning på 3 procent), som gjordes, torde fortfarande kunna anses realistiska. Den totala exporten kan 1956 beräknas komma att uppgå till 9 800 miljoner kronor, vilket skulle innebära en volymökning på omkring 7 procent i förhållande till 1955.

I den reviderade nationalbudgeten antogs *importvolymen* komma att stiga med omkring 2 procent under 1956, medan priserna beräknades komma att öka med drygt 4 procent jämfört med 1955. Den totala importen för 1956 uppskattades till 11 000 miljoner kronor mot 10 337 miljoner kronor 1955. Under första halvåret i år var både importvolymen och importpriserna 4 procent högre än under samma tid i fjol. Under de åtta första månaderna i år har importen värdeinriktad varit drygt 9 procent högre än under samma tid 1955. Importvolymen för hela året kan beräknas komma att ligga omkring 6 procent högre än i fjol. Jämfört med de tidigare beräkningarna kan de största ökningarna noteras för importen av maskiner, transportmedel och instrument. Importpriserna beräknas fortfarande komma att ligga 4 procent över fjolårets nivå. Dessa antaganden om volym- och prisutveckling ger en totalimport på 11 400 miljoner kronor under 1956. Det bör påpekas att vissa leveranser av fartyg och flygplan under 1956 är av engångsnatur.

Även om *sjöfartsnettot* och *övriga osynliga betalningar* kan väntas bli något större än vad som beräknats i den reviderade nationalbudgeten, måste man med utgångspunkt från nyssnämnda uppskattningar av import och export räkna med att bytesbalansen i år kommer att visa ett underskott av ungefär samma storlek som i fjol. Förskjutningarna i betalningsströmmarna har hittills i år gått i samma riktning som under fjolåret och från årets början till den 31 augusti har vår valutareserv minskat med endast 48 miljoner kronor.

Det ekonomiska läget inom landet kan *sammanfattas* på följande sätt. Aktiviteten i näringslivet befinner sig fortfarande på en mycket hög nivå. Konsumtionen och investeringarna har vuxit i en relativt måttlig takt sedan föregående år. Produktionen stiger; det mest betydande produktionsområdet, nämligen industrins, uppvisar emellertid en något dämpad expansions-

takt gentemot fjolårets. Expansionen i det ekonomiska livet har inte kunnat försiggå utan en dragning uppåt av prisnivån. Även den utifrån, via utrikeshandeln, kommande pristendensen har varit stigande.

Utvecklingen på prisområdet, som pekar mot ökad stabilitet, men framför allt vissa företeelser på arbetsmarknaden — i form av minskad otillfredsställd efterfrågan av arbetskraft och minskad rörlighet — bär vittne om en tydligt minskad spänning i den svenska ekonomin. I lägen sådana som det nuvarande med överströmning av arbetskraft från vikande områden till expanderande är risken för en viss om och begränsad arbetslöshet för handen. De sysselsättningssvårigheter som visat sig har haft lokal begränsning och varit av mindre omfattning.

På utrikeshandelns område kvarstår en balansrubbnig. Den efterfrågan som riktar sig mot utlandet är fortfarande för stor för att rymmas inom ramen för exporten av varor och tjänster. Liksom de tidigare beräkningarna tyder de nu framlagda på ett underskott i bytesbalansen för hela året av ungefär samma storlek som i fjol.

Slutligen torde i detta sammanhang *utvecklingen på motorfordonsmarknaden* få något närmare belysas. I följande två tabeller har sammanställts uppgifter för åren 1953—1956 avseende dels antalet nyregistrerade personbilar, dels värdet av importen av person- och lastbilar samt bildelar.

#### I. Antal nyregistrerade personbilar under åren 1953—1956

	1953	1954	1955	1956	Procentuell förändring 1954—1956
1 kvartalet .....	13 871	21 906	22 275	21 539	— 2
2 kvartalet .....	26 748	37 403	41 682	44 750	+ 20
3 kvartalet .....	21 171	32 338	33 794	36 730	+ 14
4 kvartalet .....	14 462	34 970	29 998	..	..
Hela året .....	76 252	126 617	127 749	..	..

#### II. Värdet av importen av person- och lastbilar samt bildelar under åren 1953—1956

	1953 (Ingen inv.-avgift)	1954 (Ingen inv.-avgift)	1955 (Inv.avgift fr. $\frac{1}{2}$ )	1956 (Inv.avgift)	Procentuell förändring 1954—1956
Miljoner kronor					
1 kvartalet .....	79	121	212	140	+ 16
2 kvartalet .....	138	196	200	221	+ 13
3 kvartalet .....	137	204	134	..	..
4 kvartalet .....	81	170	134	..	..
Hela året .....	435	691	680	..	..

Tillförseln av nya personbilar visar en fortsatt stegring. Nyanskaffningen under januari—september 1956 överstiger sålunda anskaffningen under motsvarande tid åren 1954 och 1955 med 12 resp. 5 procent. Det synes därför sannolikt, att den totala nytillförseln av personbilar under innevarande år kommer att överstiga tillförseln under år 1955. Den ökade nyregistreringen av bilar återspeglas delvis i de siffror, som belyser värdet av bilimporten under de sista åren. En jämförelse mellan första halvåret 1954 och samma tid innevarande år ger vid handen att importen av person- och lastbilar samt bildelar ökat med nära 14 procent. I förhållande till samma period under fjolåret kan emellertid en viss minskning av importvärdena noteras.

Den särskilda investeringsavgiften för motorfordon har under 1955 inlutit med ca 140 miljoner kronor.

Vid framläggandet hösten 1955 av propositionen om den särskilda investeringsavgiften för år 1956 beräknades avgiften komma att inbringa sammanlagt omkring 130 miljoner kronor. Enligt nu föreliggande uppgifter uppgår den totala uppbörden av den särskilda investeringskatten för tiden t. o. m. juni månad till 89,8 miljoner kronor.

### III. Departementschefen

I vårt land liksom i flertalet andra länder har det efter kriget befunnits nödvändigt att genom den ekonomiska politiken dämpa jämviktsrubbande överkonjunkturtendenser. Uppgiften har härvidlag varit att förhindra en sådan överansträngning av våra resurser, som skulle medföra en inflationistisk prisstegring, allvarliga störningar för produktionen och arbetsmarknaden och en betydande valutautströmning. För att nå detta syfte har det varit nödvändigt att dämpa efterfrågeexpansionen på alla områden och använda ett flertal olika medel. I fråga om den offentliga efterfrågan har det gällt att vid anslagsprövningen iaktta den största återhållsamhet som kan vara förenlig med målsättningen för det allmännas verksamhet i olika avseenden. För att påverka den privata efterfrågan såväl på investerings- som konsumtionssidan har använts en kombination av i huvudsak finanspolitiska och kreditpolitiska medel. Det är i detta sammanhang som investeringsavgiften och den särskilda investeringsavgiften för motorfordon haft sin plats.

Med ledning av den förut lämnade redogörelsen kan man nu konstatera, att syftet med den restriktiva ekonomiska politiken under innevarande år har nåtts. Det ekonomiska läget präglas nu av bättre balans. En viss prisstegring har inträffat under detta år men takten i prisstegringen har avtagit och en större stabilitet i priserna synes nu vara inom räckhåll. Utrikeshandeln har ökat vad både importen och exporten beträffar; det finns likväl anledning räkna med att bytesbalansen resulterar i ett underskott av ungefär samma storleksordning som i fjol. På arbetsmarknaden råder större jämvikt: utan att nämnvärd arbetslöshet uppkommit — vilket skulle strida mot



kravet på den fulla sysselsättningens upprätthållande — har den otillfredsställda efterfrågan märkbart avtagit. Den bättre balansen inom samhälls-ekonomi har nåtts vid en relativ utveckling av konsumtion och investeringar, som torde få anses som acceptabel. Även om de i det föregående lämnade uppgifterna är preliminära och ofullständiga, tyder de inte på att någon disproportionerlig förskjutning mellan konsumtionen och investeringarna skulle ha ägt rum. Konsumtionsstegringen håller sig i stort sett inom ramen för en normal ökningstakt och de knapphändiga uppgifterna rörande investeringarnas utveckling tyder på en viss ökning av dessa i varje fall i samma takt som föregående år.

Att den restriktiva politikens syfte i huvudsak nåtts under innevarande år, innebär dock inte att den nu skulle kunna avvaras. Avgörande är härvidlag hur utsikterna för nästa år bedöms. Som bakgrund härtill vill jag hänvisa till de uppgifter rörande det ekonomiska läget, som i det föregående anförts. Det framgår av dessa, att den internationella högkonjunkturen i stort sett kan väntas bestå. I gynnsammaste fall synes man kunna räkna med stabila råvarupriser på världsmarknaden. Men man kan inte bortse från risken av att vi ännu en gång kommer att utsättas för prisstegringsimpulser utifrån. Om den utrikespolitiska spänningen skulle skärpas, ökas dessa risker i avsevärd grad.

Inte heller utvecklingen inom landet är fri från risker. I hög grad vilar den nuvarande relativa balansen på de existerande stabiliseringsåtgärderna. Den prisstabilitet, som omsider uppnåtts, kan lätt rubbas. Bytesbalansen visar alltjämt underskott, och detta utgör ett symptom på att vi fortfarande har en något för stor efterfrågan inom landet. Expansionstendenserna är på många områden betydande. Även om de från näringslivet härrörande ansökningarna om byggnadstillstånd något minskat, föreligger önskemål härvidlag som flera gånger överstiger det utrymme som beräknas existera.

Det anförda leder till den slutsatsen, att det inte nu kan ifrågakomma att mjuka upp den ekonomiska politiken utan att denna måste fortsätta med i huvudsak oförändrad grad av restriktivitet. En fortsatt återhållsamhet måste därför prägla behandlingen av offentliga utgifter. På samma sätt måste nuvarande åtgärder för att bromsa ökningen av de privata investeringarna tills vidare bibehållas. Den penningpolitiska restriktiviteten måste tills vidare upprätthållas. Inte heller den allmänna investeringsavgiften kan i nuvarande läge avvaras. Beslut torde därför nu böra fattas om dess bibehållande också för 1957. När det gäller att bedöma denna fråga, framstår en jämförelse mellan investeringsavgiften och en räntehöjning som särskilt belysande.

Till en början får härvidlag avseende fästas vid en omständighet, som sammanhänger med de olika åtgärdernas tekniska konstruktion. Eftersom den allmänna investeringsavgiften beräknas och debiteras med ledning av företagens bokslut, måste den ansluta till en bokslutsperiod, vilket i allmänhet betyder kalenderår. En avveckling eller ändring under loppet av ett kalenderår skulle vålla avsevärda svårigheter. De regler, som skall tillämpas,

bör vidare vara kända för företagen i så god tid som möjligt. En ränteändring kan däremot företagas vid vilken tidpunkt som helst och företagen kan anpassa sitt handlande därefter i den takt de själva finner möjligt. Redan härav följer en klar slutsats: om läget för dagen talar för behovet av en fortsatt restriktiv politik men man likväl vill bevara möjligheten att på grund av ändringar i det ekonomiska läget under det kommande året vidtaga jämkningar i den ekonomiska politiken, bör man nu fatta beslut om allmän investeringsavgift för 1957 och behålla möjligheten till en räntesänkning under loppet av detta år, därest en sådan skulle befinnas möjlig. Det bör sålunda i första hand bli penningpolitiken som användes för snabba justeringar.

Den allmänna investeringsavgiften innebär liksom en räntehöjning en kostnadsstegring för planerade investeringar. Dessa blir därigenom mindre lockande än eljest. Som broms på investeringsverksamheten är både en investeringsavgift och en räntehöjning mest effektiva, om de framstår som tillfälliga och kortvariga företeelser. De kan då föranleda ett uppskjutande någon tid av eljest lönande investeringar. Men även om de under en kraftig och långvarig högkonjunktur bibehålles under en längre tid och utan att någon tidsbegränsning kan angivas, kvarstår deras verkan som återhållande faktor vid en överdriven investeringsbenägenhet.

Investeringsavgiften har härvidlag verkningar över ett mera omfattande område än en kreditåtstramning med tillhörande räntehöjning. Det ligger nämligen i sakens natur, att kreditpolitiska åtgärder — även om man får räkna med indirekta effekter — i första hand drabbar sådana investeringar, för vilkas genomförande medel måste upplånas. Investeringsavgiften är däremot en ofrånkomlig kostnad även för företag, som är självfinansierande. För att nå samma åtstramningseffekt skulle givetvis en räntehöjning utan investeringsavgift behöva göras väsentligt mycket större än en räntehöjning med investeringsavgift. En sådan ensidig kreditpolitisk inriktning av de investeringsbegränsande åtgärderna skulle innebära risker för en betydande snedvridning av investeringsstrukturen. En stark kreditpolitisk åtstramning och räntehöjning skulle också verka kostnadsfördyrande på andra områden, t. ex. bostadsbyggandet, där erforderlig begränsning åstadkommes med andra medel och kostnadsfördyringen därför inte har någon investeringsbegränsande funktion.

Till de områden, som i särskild grad skulle drabbas av en mera kreditpolitiskt inriktad åtstramningspolitik, hör den mindre och den nya företagsamheten. Med den kombination av investeringsavgift och kreditåtstramning, som tillämpats på senare tid i vårt land, har det varit möjligt att i betydande grad tillgodose berättigade kreditbehov också hos de mindre företagen och hos nystartade sådana, vilkas intressen sannolikt däremot skulle blivit lidande på en inriktning, där större roll tillmätts kreditpolitiken.

Det må visserligen erkännas, att en god avvägning mellan olika anspråk alltid måste ställa sig vansklig. Den balans, som nåtts genom den hittills tillämpade kombinationen av olika åtgärder, får dock anses i stort sett god-

tagbar. Då för närvarande enligt vad förut anförts möjlighet inte finnes att utan allvarliga risker genomföra någon mera allmän lättnad i restriktiviteten, är det påkallat att också den allmänna investeringsavgiften tills vidare får bli bestående. Därest det skulle bli möjligt att under det kommande året genomföra en lindring, bör denna enligt min mening i första hand avse de kreditpolitiska åtgärderna.

Den särskilda investeringsavgiften å motorfordon, som infördes från och med den 1 februari 1955, har betraktats som ett komplement till den allmänna investeringsavgiften. Samma skäl, som åberopats för att begränsa näringslivets produktiva investeringar, har även talat för att man söker hålla tillbaka konsumenternas investeringar i bilar. Detta område utgör en av de mest expansiva delarna av konsumtionen. Den stora bilanskaффningen ställer betydande anspråk på landets resurser. Den drar även med sig följdinvesteringar, inte bara inom bilindustrin utan även med avseende på vägar, garage, verkstäder, parkeringsplatser, stadsplaneomläggningar etc. Med rådande ansträngning av våra resurser har det framstått som ogörligt att tillfredsställa dessa behov i den takt som i och för sig skulle vara önskvärd.

När som förut anförts läget alltjämt måste bedömas vara sådant, att den allmänna investeringsavgiften bör uttagas jämväl för 1957, framstår det som uppenbart att man måste bibehålla ett komplement till denna avgift i form av en särskild beskattning av motorfordonsförvärv.

Med hänsyn till det samhällsekonomiska intresset av en lämplig avvägning mellan investering och konsumtion, i vilken senare bilismen som nyss nämnts tenderar att bli det mest expansiva inslaget, skulle, även om den allmänna investeringsavgiften hade kunnat avskaffas, det likväl enligt min uppfattning funnits övervägande skäl för en fortsatt beskattning på förevarande område. Dessa skäl är framför allt av allmän samhällsekonomisk natur. Åtskilliga angelägna investeringsbehov har måst hållas tillbaka. Det framstår då som särskilt betydelsefullt att konsumtionens expansion inte får sådant omfång eller sådan inriktning att dessa investeringsbehov måste ytterligare eftersättas. Bilismen konkurrerar härvidlag direkt och indirekt — genom de omfattande följdinvesteringarna — med exempelvis bostadsbyggande och industrins investeringar. Den gör det i fråga om importutrymme: införseln av bilar och bildelar av alla slag har de senaste åren uppgått till omkring 700 miljoner kronor. En sådan konkurrens föreligger även i fråga om verkstadsarbetare, på vilka under senare år alltjämt brist föreligger. Samma är förhållandet med våra resurser för byggnadsverksamhet. Man får i viss utsträckning välja mellan att använda dessa för att åstadkomma flera bostäder och att utnyttja dem för att intensifiera den ombyggnad av vägar och städer som nödvändiggöres av den växande bilismen.

Som framgår av det förut anförda har den särskilda investeringsavgiften inte åstadkommit någon nedgång i antalet nyinregistrerade bilar. Under 1955 tillkom sålunda något flera nya bilar än under det avgiftsfria året 1954, och innevarande år synes nyregistreringarna komma att visa ytterli-

gare någon ökning. Man får emellertid härav inte dra den slutsatsen, att avgiften varit utan verkan. Med säkerhet skulle bilköpen ha varit ännu flera, därest någon investeringsavgift icke uttagits. Det förhållandet att i särskild avgift inbetalats ett belopp av 140 miljoner kronor under tiden februari—december 1955 och 90 miljoner kronor under tiden januari—juni 1956 har heller inte varit utan betydelse. Dessa belopp representerar en summa, som i rådande ekonomiska läge av prisuppdrivande efterfrågan måste anses verka som stabiliserande faktor.

Ingen önskar lägga onödiga hinder i vägen för bilismens utveckling, vilken förvisso, oberoende av alla åtgärder, kommer att medföra långtgående verkningar för hela vårt samhälle. Däremot kan det vara anledning att ifrågasätta om inte takten i denna utveckling bör i någon mån dämpas. Om en bilpark på en miljon bilar uppnås ett år förr eller senare, kan inte på längre sikt vara av så stor betydelse. Långt viktigare är att utvecklingen i görlig mån anpassas till våra möjligheter att bygga ut gator och vägar och till vårt behov av resurser för expansion på andra viktiga områden. Härigenom kan svårigheter och olägenheter av många slag undvikas.

Med hänsyn till dessa omständigheter finner jag det erforderligt, att vårt land under ett antal år framåt, liksom många andra länder, använder beskattningen som en återhållande broms på bilismens för snabba expansion och som ett medel för att ge samhället erforderlig tid att anpassa sig till denna.

I själva verket är bilismen i vårt land beskattningsmässigt favoriserad i jämförelse med många andra länder, där man har en särskild beskattning av bilar som ett led i konsumtionsbeskattningen. Denna har i flera fall en väsentligt större omfattning än vad som diskuterats i vårt land. Tillgängliga uppgifter rörande beskattningen i vissa närliggande länder — för jämförelse bör nämnas att i vårt land uttages en värdetull om 15 procent för bilar — visar följande.

I Norge har man sålunda förutom en tull på 30 procent — som får betraktas som en ren finanstull då någon tillverkning inte sker i landet — en allmän omsättningsskatt på 10 procent och för närvarande därutöver en investeringsavgift på 10 procent. Härtill kommer årliga skatter i form av lyxskatt på motorfordon, vägavgifter och tilläggsavgifter på bensin och bilgummi. Bilköpen begränsas därjämte genom direkt importreglering.

I Danmark finns en låg viktull. Därtill kommer en omsättningsavgift på 25—65 procent. För anskaffning av bil krävs särskilt inköpstillsånd, som tilldelas efter restriktiva grunder. Andra köpare kan erhålla särskilt tillsånd genom den s. k. dollarpremieordningen till ett pris som motsvarar 80 procent av importvärdet eller 30—40 procent av inköpspriset inkl. omsättningsavgift; denna möjlighet har under 1955 och 1956 använts för drygt 80 procent av köpen. Sammanlagt innebär dessa pålagor för en mindre bil en belastning med omkring 50 procent av importvärdet för köpare som erhållit inköpstillsånd och omkring 100 procent för köpare som hänvisats till att använda dollarpremieordningen. Utöver dessa skatter kommer en

årlig bilskatt, beräknad efter vikt och för närvarande provisoriskt förhöjd med 50 procent och tre slag av avgifter på bensin med tillhoppa 56 danska ören per liter.

I *Finland* har man en tull på 14 procent, och därtill kommer en omsättningskatt på 25 procent samt en prisutjämningsavgift. Bilhandeln är reglerad genom att särskilda inköpstillstånd krävs.

I *Västtyskland* utgår tullen efter den senaste sänkningen med 17—21 procent. En omsättningsskatt på omkring 5 procent uttages.

I *Frankrike* uppgår tullen till drygt 30 procent. Vidare finnes omsättningskatter på sammanlagt 30 procent samt en registreringsavgift.

I *England* tillämpas en tull på bilar om 33 1/3 procent, vars huvudavgift får anses vara att skydda den inhemska produktionen. Under efterkrigstiden har vidare utgått en hög omsättningsskatt. Denna sänktes i april 1953 till 50 procent men höjdes i oktober 1955 till 60 procent.

Till den författningsmässiga utformningen av de beskattningsåtgärder på bilismens område som jag sålunda förordar skall jag strax återkomma. I detta sammanhang vill jag ytterligare endast upptaga frågan om den budgetmässiga redovisningen av inflytande medel.

Den särskilda investeringsavgiften på motorfordon skall enligt beslut av 1955 års riksdag särredovisas. Intäkterna därav har liksom intäkterna av de vanliga motorfordons- och drivmedelsskatterna reserverats för vägunderhåll och väginvesteringar. Genomföres den av mig här förordade mera permanenta beskattningen av motorfordonsförvärv, synes frågan om den budgetmässiga redovisningen komma i ett ändrat läge. Såsom framgår av det följande avser jag att förorda, att den nya beskattningen utformas efter principer, likartade med dem som gällde den år 1951 beslutade bilaccisen. Denna skatt uttogs, liksom konsumtionsskatter i allmänhet, hos tillverkare och importörer, och intäkterna därav tillfördes den allmänna budgeten. På samma sätt bör enligt min mening förfaras med den nu aktuella beskattningen.

I fråga om utformningen av de bestämmelser som erfordras för den allmänna investeringsavgiften och de nyss förordade beskattningsåtgärderna på bilismens område torde få anmärkas följande.

Den *allmänna investeringsavgiften* för år 1957 utgör en direkt fortsättning till avgiftsbeläggningen för 1955 och 1956. Beträffande avgiften för sistnämnda år befanns lämpligt att utfärda en särskild förordning, vilken nära anslöt sig till den för år 1955 gällande. Samma förfaringsätt bör uppenbarligen tillämpas nu.

Ett särskilt problem vid lagstiftningen om investeringsavgift är i vilken utsträckning undantag från avgiftsplikten bör medges. De tidigare förordningarna i ämnet har intagit en restriktiv ståndpunkt. Skälen härför har utförligt angivits såväl i propositionen nr 205 till 1955 års riksdag som i bevillningsutskottets betänkanden nr 5 och 59 till samma riksdag. Dessa skäl

innebär i huvudsak, att investeringsavgiften enligt sin natur måste verka generellt. Den ger inte utrymme för någon myndigheternas prövning av angelägenheten av ifrågasatta investeringar, utan denna prövning skall verkställas av dem som önskar företa investeringarna. Avgiften skall motverka sådana investeringar som inte anses så nödvändiga eller så lönande att de bör komma till stånd trots den därmed förbundna avgiftsplikten. När riksdagen icke ansett sig kunna tillmötesgå de talrika önskemålen om vidgade undantagsbestämmelser, har detta skett emedan de föreslagna undantagen redan i och för sig varit vittgående eller, ehuru de i sig själva varit av mera speciell karaktär, likväl skulle ha föranlett omfattande konsekvenser i form av motsvarande undantag på närliggande områden. Tydligt är, att de investeringsbegränsande verkningarna blir mindre i den mån mera betydande undantag från avgiftsplikten göres. Såsom framgår av det nyss anförda är det i nuvarande läge angeläget att i allt väsentligt behålla den broms på investeringarna som den nuvarande avgiften innebär. Enligt min mening bör därför en restriktiv ståndpunkt alltjämt intas till de olika krav på undantagsbestämmelser som anmäler sig.

De vid olika tillfällen framförda kraven på vidgade undantagsbestämmelser synes till icke ringa del sammanhänga med att investeringsavgiften är särskilt kännbar för lantbrukare och småföretagare. Dessa har i allmänhet icke möjlighet att såsom många större företag själva finansiera sina investeringar, utan de är mera beroende av lånemarknaden och träffas därvid av kreditrestriktionerna. Jag är medveten om att svårigheterna för nu nämnda kategorier kan komma att accentueras vid en ytterligare förlängning av avgiftsplikten. Om man vill motverka denna effekt, synes man böra överväga att höja det avgiftsfria bottenbeloppet, vilket nu utgör 20 000 kronor. Det kan visserligen göras gällande, att de nyss återgivna betänkligheterna mot vidgade undantagsregler i stort sett även kan anföras emot en höjning av bottenbeloppet. Dessa skäl får emellertid vägas mot de olägenheter som den antydda utvecklingen för lantbrukare och småföretagare kan innebära. Vidare må framhållas, att de självfinansierande företagens investeringar är av sådan storleksordning att de knappast skulle påverkas av att bottenbeloppet höjes. På denna viktiga sektor skulle sålunda den investeringshämmande effekten bli oberörd. En höjning av bottenbeloppet kan även framstå som befogad, om, såsom i det följande förordas, inköp av begagnade bilar inte längre skall avgiftsbeläggas. Ytterligare vinnes vissa lättnader i det för allmänheten och myndigheterna betungande taxeringsförfarandet till investeringsavgift.

Riskerna för allvarliga minskningar i de investeringshämmande verkningarna nödvändiggör emellertid att höjningen av bottenbeloppet blir begränsad. Jag finner mig med hänsyn härtill icke kunna tillstyrka att bottenbeloppet sättes högre än 30 000 kronor. En sådan höjning torde likväl innebära en icke obetydlig lättnad för flertalet lantbrukare och småföretagare.

För vissa branscher inom den mindre företagsamheten kan, trots den här

förordade höjningen av bottenbeloppet, avgiftspliktens förlängning under ytterligare ett år medföra särskilda problem. Åtskilliga bussföretag har sålunda att brottas med påtagliga svårigheter på grund av att den växande bilismen minskat passagerarunderlaget. Bussförbindelserna är nödvändiga för landsbygdens trafikväsende, och bussarna utgör kollektiva trafikmedel av utpräglad nyttokaraktär. Ett hänsynstagande till bussföretagens svårigheter är därför enligt min mening påkallat. Läget torde även vara bekymmersamt för de mindre enheterna inom rederinäringen. Gemensamt för nu nämnda branscher — liksom för fisket som redan är undantaget från avgiftsplikt — är, att verksamheten i ej ringa utsträckning bygger på enstaka relativt sett dyrbara inventarier, d. v. s. bussar och fartyg. Inom riksdagen har även, varje gång investeringsavgifter beslutats, krav rests på att bussar och mindre fartyg skall undantas från avgiftsplikt. Vad här anförs föranleder mig att föreslå att bestämmelser av sådan innebörd införes beträffande 1957 års avgift. I fråga om bussarna synes undantagsbestämmelsen böra avse fordon, som godkännes för yrkesmässig trafik, bedriven av bussens ägare. Avgiftsfriheten för fartyg synes i anslutning till nyss nämnda motionsyrkanden böra begränsas till handels- och fiskefartyg med en brutto-dräktighet av högst 300 registerton. Då det förekommer att fartyg av här avsett slag användes såväl för fraktfart som fiske, bör denna tonnagegräns göras gemensam för samtliga fartyg oberoende av deras användning.

De nuvarande bestämmelserna om investeringsavgift är så utformade att bostadsbyggandet i princip är undantaget. Från Hyresgästernas sparkasse- och byggnadsföreningars riksförbund har emellertid framhållits att avgiftsplikt det oaktat i vissa fall ansetts föreligga, om ett kooperativt bygge till mer än en tredjedel omfattar affärslokaler. Detta sammanhänger med att den gällande undantagsbestämmelsen för bostadskooperationen anknutits till kommunalskattelagens regler om schablontaxering av föreningshus. Då det av riksförbundet påtalade förhållandet synes innebära en icke avsedd konsekvens av denna anknytning, förordar jag att undantagsbestämmelsen omformuleras. Den föreslagna bestämmelsen innebär bl. a., att ett kooperativt bygge, vars våningsyta till minst hälften upptas av bostadslägenheter, blir fritt från investeringsavgift.

Ytterligare torde Aktiebolaget Radiotjänst böra upptas bland de statliga företag som inte är underkastade avgiftsplikt.

Den i propositionen nr 150 till innevarande riksdag föreslagna nya taxeringsförrordningen är avsedd att första gången tillämpas vid 1958 års taxering, d. v. s. samma år som taxering skall ske till den nu förordade investeringsavgiften. Bestämmelserna om taxeringsförfarandet och vad därtill hör synes därför böra anpassas till de föreslagna bestämmelserna i taxeringsförrordningen.

Slutligen erfordras särskilda övergångsbestämmelser.

I punkterna 1 och 2 av övergångsbestämmelserna till förrordningen om avgift för 1956 undantas — liksom fallet var med 1955 års avgift — investeringar, som kan sägas ha skett före den 16 januari 1955. Detsamma bör

uppenbarligen gälla avgiften för 1957, i den mån avgiftsplikt enligt den nu förordade förordningen skulle kunna ifrågakomma för sådana investeringar.

Vidare meddelas i punkten 3 särskilda bestämmelser i syfte att förhindra att en avgiftspliktig genom omläggning av räkenskapsår undgår investeringsavgift för år 1956 eller eljest minskar den tid för vilken avgiftsplikt föreskrivits. Hithörande spörsmål bör med avseende å den nu förordade investeringsavgiften lösas efter samma principer som beträffande 1956 års avgift. I fråga om bestämmelsernas innehåll torde få hänvisas till vad som anförts i propositionen nr 205 till 1955 års riksdag (s. 29 f).

Av stadgandena angående den tidpunkt då en investering skall anses ha verkställts följer, att investeringsavgiften för år 1957 inte kommer att avse t. ex. inventarier i rörelse — bl. a. fartyg — som beställes under året men levereras först efter dettas utgång. Avgiftens investeringsbegränsande verkan upphör sålunda i viss omfattning under senare delen av året och uttunnas alltmer under tiden fram till årets utgång. Liksom fallet var med 1955 och 1956 års avgifter torde till ett senare övervägande få hänskjutas frågan om särskilda åtgärder bör vidtagas för att låta lagstiftningen behålla sin fulla effekt under hela år 1957.

Den allmänna investeringsavgiftens syfte är, såsom framgår av det föregående, att begränsa investeringarna inom näringslivet. Liksom fallet är med motsvarande avgifter för åren 1955 och 1956 blir det emellertid en konsekvens av avgiftsbeläggningen att staten tillföres vissa inkomster. Beträffande avgifterna för 1955 och 1956 har det antagits, att omkring 75 miljoner kronor skulle inflyta för vardera året. Med ledning av resultatet av den taxering till investeringsavgift för 1955 som verkställts innevarande år kan den verkliga intäkten av nämnda avgift beräknas bli omkring 87 miljoner kronor. Beträffande 1956 års avgift och den nu förordade avgiften för år 1957 torde på grundval härav kunna antagas, att ungefär 100 miljoner kronor kommer att inflyta för vardera året. Någon ändring i fråga om medlens redovisning i budgeten föreslås icke.

Såsom av det tidigare anförda framgått föreligger behov av att under den tid, som nu kan överblickas, genom beskattning dämpa nyanskaffningen av *bilar*. Med tanke härpå synes den nuvarande utformningen av lagstiftningen, innebärande att investeringsavgifter beslutas för ett år i taget, mindre ändamålsenlig. En rationellare lösning synes vara att den erforderliga bromsen på motorfordonsanskaffningen skapas genom en omsättningskatt, vars giltighetstid icke i förväg begränsas. En sådan anordning torde vara att föredraga bl. a. med hänsyn till bilbranschens och de enskilda konsumenternas intresse av att kunna på längre sikt bedöma villkoren för handeln med bilar och motoreyklar.

Vid ett utbyte av den tidsbegränsade särskilda investeringsavgiften mot en omsättningskatt uppställer sig till en början frågan om förvärv av begagnade fordon alltjämt skall träffas av beskattningsåtgärderna. Den ef-



fekt, som i första hand åsyftas såväl med den nuvarande investeringsavgiften som med den här förordade omsättningsskatten, är att tillförseln av nya motorfordon till den redan kraftigt ansvälda svenska fordonsparken dämpas. För att nå detta syfte har det ansetts riktigast att låta investeringsavgiften avse icke blott nya fordon utan även dem som överlåtes i begagnat skick. Motiveringen härför har i korthet varit följande. Undantager man de begagnade bilarna från investeringsavgift, skulle detta få till följd en prisstegring på dessa bilar. Eftersom det i betydande utsträckning förekommer att vid inköp av en ny bil en begagnad lämnas i utbyte eller eventuellt säljes till en tredje person, skulle det ökade värdet av den äldre bilen i många fall helt eller delvis uppväga investeringsavgiften på den nya bilen. En sådan uppmjukning av avgiftens investeringsbegränsande effekt har icke ansetts motiverad.

Ersättes investeringsavgiften av en mera permanent omsättningsskatt, kommer emellertid frågan om de begagnade bilarnas ställning i ett ändrat läge. Avgiftsbeläggningen vid förvärv av begagnade fordon är förenad med vissa nackdelar. Härvidlag vill jag främst peka på svårigheterna att kontrollera att avgiftsplikten fullgöres beträffande dessa fordon. Enligt verkställd undersökning förekommer det i betydande utsträckning, att föreskriven anmälan om förvärv av begagnat motorfordon underlåtes och att sålunda investeringsavgift icke erlägges. Olägenheterna härav skulle bli ännu mera framträdande vid en mera permanent lagstiftning. Det kan vidare framstå såsom önskvärt att man vid en beskattning i syfte att begränsa nytillförseln av motorfordon så långt möjligt söker undvika att belasta omsättningen av begagnade bilar. Av dessa skäl har jag funnit mig böra förordad att de begagnade fordonen undantages.

Intager man denna ståndpunkt, bortfaller även det viktigaste skälet för att låta skatten erläggas av konsumenterna i samband med fordonens registrering hos länsstyrelserna. Den tekniska utformningen av den nya skatten såsom en omsättningsskatt låter sig inte heller väl förena med en sådan ordning. Starka skäl, inte minst av praktisk natur, talar även för att skatten erlägges i ett tidigare led och att skattekontrollen förlägges till kontrollstyrelsen. En sådan centralisering av kontrollen medför ett enklare administrativt förfarande och faller sig även naturlig med hänsyn till att kontrollstyrelsen är den myndighet, som eljest i allmänhet handhar den indirekta beskattningen.

Förlägges kontrollen i enlighet härmed till en central myndighet, förutsätter detta att kretsen av skattskyldiga icke blir större än att kontrollen kan bedrivas effektivt. Med hänsyn till det stora antalet återförsäljare i detaljhandelsledet finner jag därför olämpligt att anknyta skattskyldigheten till detta led i distributionen. Den nödvändiga avgränsningen bör ske genom att skatten uttages när fordonet lämnar tillverknings- eller importledet. Detta förutsätter att svenska tillverkare liksom importörer av motorfordon registreras hos kontrollstyrelsen i principiell överensstämmelse med vad som gäller beträffande bl. a. återförsäljare av varor, för vilka skatt skall er-

läggas enligt försäljningsskatteförordningen. Genom registreringsförfarandet vinnes bl. a. att skatten inte såsom den 1951 beslutade bilaccisen behöver uttas redan i anslutning till importen av fordonen, utan detta kan ske i samband med fordonens försäljning från importören. Om ett motorfordon importerats av annan än den som registrerats såsom importör, blir det dock nödvändigt att omsättningsskatt erlägges redan vid införseln av fordonet i fråga. I sådana fall bör skatten uttas av tullverket.

Omsättningsskatter brukar ofta bestämmas i förhållande till varans värde. Den 1951 beslutade bilaccisen hade också denna konstruktion. En förutsättning härför var emellertid att priserna på motorfordon då var reglerade. Skatten kunde anknytas till fordonets pris vid försäljning till konsument. Numera är prishöjningen på motorfordon fri och varierar betydligt. Utrustning, som i ett fall ingår i fordonspriset, debiteras i ett annat som extrautrustning o. s. v. Med hänsyn härtill torde det inte vara möjligt att direkt anknyta till fordonspriserna. Om man på annat sätt skulle försöka bestämma skatten efter fordonens värde, skulle detta medföra betydande svårigheter för de skattskyldiga från redovisningssynpunkt. Anordningen skulle även administrativt sett framstå såsom tungrodd. Jag finner mig därför böra förordna att omsättningsskatten — liksom nu den särskilda investeringsavgiften — beräknas i förhållande till fordonets vikt. I regel torde till ledning vid skatteberäkning uppgift om tjänstevikten kunna hämtas från besiktningssinstrument eller typintyg, som utfärdats för fordonet. I vissa fall kan emellertid förekomma, att någon tjänsteviktsberäkning enligt vägtrafikförordningen icke hunnit verkställas när skatten skall fastställas. Det får därvid ankomma på kontrollstyrelsen, eller i förekommande fall tullverket, att med ledning av tillgängliga viktuppgifter m. m. låta beräkna tjänstevikten. Kan sådan beräkning ej ske enligt vanliga normer — det rör sig exempelvis om ett bilunderrede, som ännu ej försetts med karosseri — bör vederbörande myndighet äga befogenhet att schablonmässigt uppskatta tjänstevikten med ledning av vad som kan antagas vara normal sådan vikt för fordon av ifrågavarande slag i färdigutrustat skick.

Vid ett ställningstagande till storleken av den förordade omsättningsskatten måste beaktas de konsekvenser, som skattefriheten för begagnade bilar för med sig. Detta innebär att hänsyn måste tagas till det mervärde som till följd av skattefriheten kan påräknas för en begagnad bil vid inbyte mot en ny. På grund härav bör skattesatserna för nya bilar jämkas något uppåt. Med hänsyn till den permanenta karaktären av beskattningen synes det emellertid vara skäl att härvidlag gå fram med försiktighet. En lämplig avvägning finner jag vara att skatten bestämmas så, att den genomsnittligt motsvarar ungefär 12 procent av fordonens pris i detaljhandeln.

Den nya omsättningsskatten bör — bortsett från att de begagnade fordonen undantages — i stort sett avse samma slags fordon som den nuvarande särskilda investeringsavgiften. De nya fordon som är fria från denna avgift, bl. a. vissa invalidbilar, bör också befrias från omsättningsskatt. De erforderliga undantagsbestämmelserna bör utformas i viss anslutning till vad som

i detta hänseende gällde enligt 1951 års förordning om bilaccis. Vad särskilt angår de såsom invalidfordon särskilt inrättade personbilarna förordar jag, att frågan om skatteplikt göres beroende av om vederbörande länsstyrelse vid fordonets registrering fritagit detsamma från den vanliga bilskatten.

I övrigt synes bestämmelserna angående den nya omsättningsskatten böra bygga på samma principer som varuskatteförordningen och försäljnings-skatteförordningen.

Som förut nämnts gäller den nuvarande förordningen om särskild investeringsavgift till utgången av 1956. Enligt 2 § i förordningen skall sålunda investeringsavgift utgå för förvärv, som föranlett ansökan eller anmälan om registrering under året. Ett uppskov med ikraftträdandet av de nya skattebestämmelserna till årets utgång framstår emellertid av olika skäl såsom olämpligt. Man finge under mellantiden räkna med risker för mindre önskvärda fluktuationer inom bilhandeln. För att minska dessa olägenheter föreslås att de nya bestämmelserna i princip skall tillämpas redan fr. o. m. den 1 december 1956. Detta nödvändiggör en jämkning av 2 § i förordningen om särskild investeringsavgift.

Vid övergången från det nuvarande systemet med en investeringsavgift, som av konsumenten erlägges vid bilregistreringen, till en omsättningsskatt förlagd till importör- och tillverkarledet uppkommer särskilda problem. Ett sådant gäller beskattningen av de fordon, som vid övergången lämnat importör- och tillverkarledet och hålles i återförsäljarens lager. Dessa fordon skulle, om icke särskilda åtgärder vidtoges, kunna försäljas till allmänheten och därefter registreras utan skattepåföring. Mest ändamålsenligt synes vara att för det begränsade antal fordon, som här kan komma i fråga, anordna en särskild lagarskatt motsvarande den föreslagna omsättningsskatten. Skatteplikten bör av återförsäljarna fullgöras i samband med särskild deklARATION till kontrollstyrelsen rörande innehavet av skattepliktiga fordon vid tiden för den nya skatteförordningens ikraftträdande.

Ett annat spörsmål gäller de förvärv av nya fordon under november 1956, beträffande vilka skyldigheten att ansöka om registrering skall senast fullgöras först efter månadens utgång. Sådana förvärv bör icke drabbas av omsättningsskatt. I stället bör genom ett tillägg till 2 § förordningen om särskild investeringsavgift denna författning göras tillämplig även på sådana förvärv oaktat registreringsansökan inkommit till länsstyrelsen efter den 30 november 1956.

Till frågan om den budgetmässiga redovisningen av den här förordade omsättningsskatten å motorfordon har ställning tagits redan i det föregående. Det har även nämnts, att den nu utgående särskilda investeringsavgiften beträffande motorfordon under år 1955 influtit med ca 140 miljoner kronor samt att 1956 års avgift under första halvåret givit ca 90 miljoner kronor. Därest avgiften utgått under oförändrade regler under hela året, hade de sammanlagda intäkterna kunnat beräknas till 150 miljoner kronor. Den avsedda omläggningen per den 1 december 1956 till en omsättningsskatt

— begränsad till nya fordon men med något högre skatteuttag för dessa — torde tillföra statsverket i det närmaste samma inkomster. Med ledning av det anförda torde utfallet av den särskilda investeringsavgiften under januari—november 1956 kunna antagas bli omkring 140 miljoner kronor. Under december 1956 torde omkring 10 miljoner kronor komma att inflyta i omsättningskatt. Denna torde vidare under år 1957 tillföra statsverket omkring 140 miljoner kronor.

Inkomsterna av den föreslagna omsättningskatten samt av lagerskatten bör redovisas å en under Tullar och acciser uppförd ny inkomstitel, benämnd Omsättningskatt å motorfordon.

Såsom förut angivits föreslås att kontrollstyrelsen skall vara kontrollmyndighet i fråga om registrerade tillverkare och importörer. Antalet företag, som inom landet bedriver tillverkning eller yrkesmässig import av personbilar och motorcyklar, är relativt begränsat. För kontrollen över skattens behöriga utgörande erfordras, liksom i fråga om övrig varubeskattning, att kontrollbesök jämförelsevis ofta avlägges hos dessa rörelseidkare. Med hänsyn till det ringa antalet företag och då det kan antagas att bokföringen vid dessa i allmänhet är väl ordnad, synes ifrågavarande tillsyn och därmed sammanhängande arbetsuppgifter icke behöva kräva någon större personalförstärkning. För utövandet av kontrollen bör anställas en befattningshavare. Då denne till viss del självständigt bör handhava med skatten sammanhängande spörsmål och i förhållande till företagen vid besök eller eljest har att företräda statsverket, bör han ha tjänsteställning såsom förste byråinspektör med placering i 27 lönegraden. På grund av skattens natur synes tjänsten t. v. böra inrättas såsom extra. Härutöver erfordras bl. a. för skrivgöromål och skattebokföring ett biträde i reglerad befordringsgång. Avlöningskostnaden för dessa befattningshavare samt för erforderlig tillfällig skrivhjälp kan beräknas till ca 40 000 kronor per år. Härtill kommer extra kostnader för visst kontrollarbete i samband med den förordade lagerbeskattningen. Dessa kan beräknas uppgå till ca 10 000 kronor och torde helt bli att hänföra till innevarande budgetår.

I den mån kostnaderna för kontrollstyrelsens nya uppgifter icke kan rymmas inom ramen för de till styrelsen för innevarande budgetår anvisade medlen till avlöningar till icke-ordinarie personal, torde Kungl. Maj:t böra äga möjlighet att medgiva överskridande av den för icke-ordinarie personal i avlöningsstaten uppförda anslagsposten med erforderligt belopp. Riksdagens medgivande härtill torde böra inhämtas. Beträffande kontrollstyrelsens omkostnadsanslag torde endast en relativt obetydlig ökning av belastningen föranledas av ifrågavarande kontrollverksamhet. Anslagsöverskridanden i sistnämnda hänseende torde bli erforderliga med högst 10 000 kronor för löpande budgetår. Särskilt bemyndigande torde emellertid icke behöva inhämtas med hänsyn till att anslaget är förslagsvis uppfört.

Under åberopande av vad i det föregående anförts hemställer föredragande departementschefen, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition föreslå riksdagen att

A) antaga inom finansdepartementet upprättade förslag till

1) *förordning om investeringsavgift för år 1957,*

2) *förordning angående omsättningskatt 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 bestriktande av de kontrollkostnader som betingas av vad i det föregående förordats.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Olof Lindberg*