

Nr 112.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.; given Stockholms slott den 26 februari 1954.

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 angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;
 - 2) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit;
 - 3) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1954; samt
 - 4) förordning om brännoljeskatt;
- dels ock* bifalla de förslag i övrigt, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF.

Per Edvin Sköld.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen framlägges förslag om en höjning av *dels* skatterna på bensin och motorbrännolja till 32 öre per liter, *dels* skatten på motorsprit till 7 öre, *dels* fordonsskatten för personbilar med 10 kr., *dels* fordonsskatten för bussar och lastbilar med i genomsnitt ca 17 % och *dels* fordonsskatten för vissa släpvagnar med varierande belopp. Skattehöjningen avser i första hand att täcka utgifterna för vägväsendet under budgetåret 1954/55 men jämväl att i fortsättningen möjliggöra en fortlöpande upprustning av vägarna. Vidare föreslås viss skattelättnad för inhemsk skifferbensin ävensom överflyttning av uppborndsverksamheten med avseende å brännoljeskatten från länsstyrelserna till kontrollstyrelsen. Slutligen föreslås en höjning av restitutionsbeloppet för bensinskatt, erlagd för jordbrukets traktorer, från 300 till 325 kr.

1) Förslag

till

förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.

Härigenom förordnas, att 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

Gällande lydelse:

Föreslagen lydelse:

5 §.

Skatt utgår — — — följande belopp:

a) för tvåhjulig — — — fyrtio kronor;

b) för tvåhjulig — — — sextio kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med *ett*hundra kronor dels ock tjugua tta kronor för varje påbörjat tal av *ett*hundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med *ett*hundra kronor dels ock *trettiosju* kronor för varje påbörjat tal av *ett*hundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram; samt

Skatt utgår — — — följande belopp:

a) för tvåhjulig — — — fyrtio kronor;

b) för tvåhjulig — — — sextio kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med *ett*hundra *ratio* kronor dels ock *tilläggsavgift* med tjugua tta kronor för varje påbörjat tal av *ett*hundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med *ett*hundra *ratio* kronor dels ock *tilläggsavgift* med följande belopp:

om tjänstevikten icke överstiger *tretusen* kilogram, *trettiosju* kronor för varje påbörjat tal av *ett*hundra kilogram av tjänstevikten minskad med niohundra kilogram;

om tjänstevikten överstiger *tretusen* men icke *sjutusen* kilogram, *sjuhundrasjuttiosju* kronor för *tretusen* kilogram av tjänstevikten och *sextiofyra* kronor för varje påbörjat tal av *ett*hundra kilogram av återstående del av tjänstevikten; samt

om tjänstevikten överstiger *sjutusen* kilogram, *tretusentrehundratrettiosju* kronor för *sjutusen* kilogram

¹ Senaste lydelse av 5 § se 1952:328 och av 6 § se 1930:266.

Gällande lydelse:

för omnibus dels grundavgift med *etthundra kronor dels ock trettiotre kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;*

d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med *etthundra kronor* för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn:

om totalvikten understiger *ettusen kilogram, med åttio kronor;*

om totalvikten uppgår till *ettusen* men icke *ettusenfemhundra kilogram* med *etthundrasextio kronor;*

om totalvikten uppgår till *ettusenfemhundra* men icke *tvåtusentvåttio* kronor;

om totalvikten uppgår till *tvåtusentvåttio* kronor;

om totalvikten uppgår till *tvåtusentvåttio* kronor;

om totalvikten uppgår till *tvåtusentvåttio* kronor;

om totalvikten uppgår till *tvåtusentvåttio* kronor.

Föreslagen lydelse:

av tjänstevikten och etthundratjugu kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten; ävensom

för omnibus dels grundavgift med *etthundratio kronor dels ock tilläggsavgift med följande belopp:*

om tjänstevikten icke överstiger *femtusen kilogram, trettiotre kronor* för varje påbörjat tal av *etthundra kilogram* av tjänstevikten minskad med *niohundra kilogram; samt*

om tjänstevikten överstiger *femtusen kilogram, ettusentrehundrafemtio* kronor för *femtusen kilogram* av tjänstevikten och *femtiofem kronor* för varje påbörjat tal av *etthundra kilogram* av återstående del av tjänstevikten;

d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med *etthundratio kronor* för varje påbörjat tal av *etthundra kilogram* av automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn:

om totalvikten understiger *ettusen kilogram, med åttio kronor;*

om totalvikten uppgår till *ettusen* men icke *ettusenfemhundra kilogram*, med *etthundratjugu kronor;*

om totalvikten uppgår till *ettusenfemhundra* men icke *tvåtusentvåttio* kronor;

om totalvikten uppgår till *tvåtusentvåttio* kronor;

om totalvikten uppgår till *tvåtusentvåttio* kronor;

om totalvikten uppgår till *tvåtusentvåttio* kronor;

om totalvikten uppgår till *tvåtusentvåttio* kronor;

om totalvikten uppgår till *tvåtusentvåttio* kronor;

om totalvikten uppgår till *tvåtusentvåttio* kronor.

Gällande lydelse:

Föreslagen lydelse:

Det åligger riksräkenskapsverket att fastställa tabeller till ledning för uträknandet av skatten.

6 §.

Inträder skatteplikt — — — skatteplikten gäller.
 Ändras automobils — — — nästföljande kalendermånad.

Inträder skatteplikt -- -- -- skatteplikten gäller.
 Ändras automobils -- -- -- nästföljande kalendermånad.

Skatt skall utgå i helt antal kronor, därvid iakttages att skattebeloppet vid öretal över femtio avrundas uppåt och vid annat öretal avrundas nedåt till närmaste hela krontal.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1955.

Att fordon, som enligt vad därom särskilt stadgas vid registrering redovisas såsom lättviktsmotorcykel, tillsvidare skall vara frikallat från skatt, framgår av övergångsbestämmelsen till förordningen den 28 september 1951 (nr 654) angående ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.

2) Förslag

till

förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.

Häri genom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

Gällande lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall, *i den ordning nedan stadgas*, erläggas särskild skatt av *tjuguåtta* öre för liter. Skatt skall dock icke utgå för mineraloljeprodukt, som införes för att vid oljeraffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin. För motorsprit skall erläggas särskild skatt av *tre* öre för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

Föreslagen lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall erläggas särskild skatt av *trettiotvå* öre för liter. Skatt skall dock icke utgå för mineraloljeprodukt, som införes för att vid oljeraffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin. För motorsprit skall erläggas särskild skatt av *sju* öre för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.
För bensin, som tillverkas av Svenska skifferoljeaktiebolaget genom utvinning ur inhemsk skiffer, skall särskild skatt som i första stycket avses utgå med allenast sju öre för liter.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1954. Förordningen skall äga tillämpning jämväl å sådan bensin, som införts till riket före den 1 juli 1954 och som nämnda dag oförtullad kvarlåg i frihamn eller å tullager, i tullpackhus eller eljest i tullverkets vård.

Bestämmelsen i 1 § tredje stycket skall gälla allenast intill utgången av juni 1959.

¹ Senaste lydelse se 1953:216.

3) Förslag

till

förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1954.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

För bensin, som den 1 juli 1954 klockan 6 f. m. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt med 4 öre för liter.

Är bensin blandad med annan vara, skall vid skattskyldighetens bestämmande hänsyn tagas till den myckenhet, varmed bensin ingår i blandningen.

2 §.

1 mom. Skyldighet att erlägga skatt enligt denna förordning åligger, där ej annat föränledes av vad nedan i 2 mom. eller 9 § stadgas, den som vid den i 1 § angivna tidpunkten innehar bensin till myckenhet överstigande 1 500 liter.

2 mom. Från skattskyldighet enligt denna förordning är kronan befriad.

Skatt enligt denna förordning utgår icke för bensin, som tillverkats inom riket och som vid den i 1 § angivna tidpunkten ännu icke utlämnats från tillverkningsstället.

3 §.

Envar enligt denna förordning skattskyldig skall senast den 1 augusti 1954 på heder och samvete avgiva deklARATION rörande den myckenhet bensin, han vid den i 1 § angivna tidpunkten innehade, varvid tillika skall angivas den plats, där bensinen då förvarades.

Deklaration skall avgivas till länsstyrelsen i det län, där den skattskyldige författningsenligt är eller bör vara mantalsskriven, eller, om han avlidit, senast varit eller bort vara mantalsskriven,

eller där vederbörande styrelse eller förvaltning har sitt säte eller sysselman eller ombud är bosatt,

eller i fall, då nämnda regler ej äro tillämpliga, i det län, där huvuddelen av den med deklARATIONEN avsedda bensinen finnes vid den tidpunkt, som anges i 1 §.

4 §.

1 mom. Det åligger länsstyrelse att övervaka, att deklARATIONER inkomma från alla uppgiftsskyldiga och att avgivna deklARATIONER äro fullständiga och riktiga, därvid särskilt bör tillses, att envar, som idkar handel med eldfarliga oljor av första klassen, fullgjort honom åliggande deklARATIONSKYLDIGHET. Den, som icke avgivit deklARATION men kan antagas vara deklARATIONSPLIKTIG eller som avgivit ofullständig deklARATION, må föreläggas att inom viss tid inkomma med deklARATION eller med erforderliga uppgifter.

2 mom. Finner länsstyrelse för behörig påföring av skatt nödigt, att granskning av den skattskyldiges bokföring eller undersökning av dennes

inneliggande lager av bensin verkställes, bör länsstyrelsen föranstalta om sådan granskning eller undersökning; och äger länsstyrelsen därvid, i mån av behov, anlita biträde av sakkunnig.

Det åligger skattskyldig att för sådan undersökning bereda länsstyrelse eller av länsstyrelse förordnad person tillträde till handels-, fabriks- eller annan upplagslokal samt att för granskning tillhandahålla sin bokföring och därtill hörande handlingar.

Arvode till sakkunnig bestämmes av länsstyrelse och skall jämte annan kostnad för undersökning eller granskning, som i detta mom. sägs, bestridas av medel, som enligt denna förordning inflyta till statsverket.

3 mom. Kungl. Maj:t må ock förordna om granskning av deklarationer och eljest inhämtade uppgifter. Av Kungl. Maj:t förordnad granskningsman äger jämväl taga del av skattskyldigs bokföring och verkställa undersökning av dennes inneliggande lager av bensin på sätt i 2 mom stadgas.

Kostnad för granskning, varom Kungl. Maj:t förordnat, bestrides av medel, som i 2 mom. sägs.

5 §.

Länsstyrelse åligger att på grundval av inkomna deklarationer och eljest inhämtade uppgifter i särskild längd förteckna dem, som avgivit deklaration, samt fastställa den myckenhet bensin, för vilken skatt skall erläggas enligt denna förordning, ävensom därå belöpande skatt.

6 §.

Så snart ske kan skall till envar skattskyldig i rekommenderat brev med allmänna posten översändas utdrag av längden, såvitt honom angår, tillika med underrättelse om tid och sätt för skattens erläggande samt vad den skattskyldige har att iakttaga, om han vill överklaga länsstyrelsens beslut eller eljest söka befrielse från påförd skatt.

7 §.

Har någon i deklaration eller annan uppgift, som enligt denna förordning avgivits, lämnat oriktigt meddelande, eller har uppgiftspliktig underlåtit avlämna deklaration eller infordrad upplysning, och har därav föranletts, att skatt icke blivit honom påförd eller blivit påförd till för lågt belopp, skall skatt påföras den skattskyldige till belopp, som genom berörda förfarande eller underlåtenhet undandragits.

Efterbeskattning må ej ske senare än år 1959.

8 §.

1 mom. Förmenas länsstyrelse hava vid påförande av skatt förfarit oriktigt, må besvär anföras hos kammarrätten.

Besvären skola hava inkommit till länsstyrelsen i det län, där skatten påförts, inom natt och år efter det skatten blivit klaganden avfordrad, vid påföljd, om den tid försittes, att besvären icke upptagas till prövning. Den omständigheten att besvären ingivits eller insänts till kammarrätten i stället för till länsstyrelsen skall icke utgöra hinder för prövning av klagandens talan, därest besvären inkommit till kammarrätten inom besvärstiden. I sådant fall skola besvären av kammarrätten omedelbart överlämnas till länsstyrelsen för vidare behandling på sätt i 2 mom. sägs.

2 mom. Sedan vid besvären fogats de handlingar, på vilka överklagade beslutet grundats, ävensom utdrag av längden, i vad den klagande angår, har länsstyrelsen att skyndsamt till kammarrätten översända samtliga handlingar med de upplysningar och erinringar besvären anses påkalla.

9 §.

Visar skattskyldig, att bensin, som han innehaft vid den i 1 § angivna tidpunkten, levererats till annan, och grundar sig leveransen på försäljningsavtal, som slutits före denna förordnings ikraftträdande, äger Kungl. Maj:t, där den skattskyldige icke på grund av förbehåll i försäljningsavtalet eller eljest är berättigad att hos köparen uttaga skatten, bestämma att skattskyldigheten skall åligga köparen eller, då skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av skatten.

Ansökan om sådan befrielse eller återbäring skall ingivas inom en månad efter det skatt avfordrats vederbörande.

10 §.

Angående restitution av skatt, som i denna förordning avses, skola bestämmelserna i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit äga motsvarande tillämpning.

11 §.

Granskning av deklARATIONER, som enligt denna förordning avgivits, må ej verkställas av annan än länsstyrelse eller jämlikt 4 § 3 mom. förordnad person.

Deklarationerna skola tillhandahållas de ämbets- och tjänstemän, som i och för sin befattning böra därav erhålla del. I övrigt må deklARATIONER icke vara för någon tillgänglig, utan att den, som avgivit deklARATIONEN, medgivit dess offentliggörande; dock må deklARATIONER, på sätt Kungl. Maj:t förordnar, för statistisk bearbetning utlämnas till ämbetsmyndighet eller tjänsteman, åt vilken Kungl. Maj:t uppdrager utförandet av sådan bearbetning.

Deklarationerna skola med de undantag, vartill stadgandena i nästföregående stycke föranleda, hos länsstyrelsen förvaras intill utgången av år 1959, varefter deklARATIONERNA skola förstöras.

12 §.

Den, som underlåter att inom föreskriven tid avlämna deklARATION, straffes med dagsböter; och må länsstyrelsen förelägga den uppgiftsskyldige lämpligt vite.

13 §.

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

14 §.

1 mom. Tjänsteman, vilken på grund av sin befattning med ärende, som i denna förordning avses, erhållit del av deklARATION eller skattskyldigs bokföring, må ej i vidare mån än hans tjänsteutövning fordrar yppa vare sig innehållet i sådan deklARATION eller skattskyldigs affärsförhållande, varom han därvid erhållit kännedom. Den häremot bryter vare underkastad ansvar såsom för tjänstefel. Gör annan än tjänsteman sig skyldig till förseelse, som nu sagts, straffes med dagsböter.

2 mom. Den, som på grund av sådant förordnande om statistisk bearbetning av deklARATIONER, som i 11 § sägs, erhållit del av deklARATION, må ej utom tjänsten yppa något av deklARATIONENS innehåll. Vid överträdelse härav vare den skyldige förfallen till ansvar, som i 1 mom. stadgas.

15 §.

Länsstyrelse äger utdöma vite, som förelagts enligt 12 §.

16 §.

Bestämmelser rörande uppbörd av skatt, som i denna förordning avses, så ock de närmare föreskrifter, som eljest erfordras för tillämpning av denna förordning, meddelas av Kungl. Maj:t.

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

4) Förslag

till

förordning om brännoljeskatt.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Den som är registrerad såsom ägare av motorfordon vilket drives med brännolja är skyldig att i den omfattning nedan stadgas till staten erlægga brännoljeskatt. Skattskyldighet föreligger för brännolja, som förbrukats för drift av motorfordonet.

Vad nu sagts skall ock gälla ägare av brännoljedrivet motorfordon, vilket brukas enligt interimslicens eller saluvagnslicens.

2 §.

1 mom. Med brännolja förstås i denna förordning flytande petroleumprodukt, som användes för drivande av motorfordon och för vilken icke utgår skatt enligt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit.

2 mom. Där i denna förordning användas beteckningarna motorfordon, släpvagn, bilregister, interimslicens, saluvagnslicens, besiktningssinstrument, maximilast eller totalvikt, hava dessa beteckningar samma innebörd som i vägtrafikförordningen.

3 §.

Brännoljeskatt utgår med trettiotvå öre för liter.

4 §.

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

5 §.

Kontrollen över beskattningen utövas av kontrollstyrelsen.

6 §.

För utövande av skattekontrollen äger kontrollstyrelsen anlita biträde av särskilda kontrolltjänstemän.

Kontrolltjänsteman äger att på anfordran när som helst kontrollera motorfordon som i 1 § avses ävensom erhålla tillträde till lokaler och utrymmen som användas för lagerhållning av brännolja.

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

7 §.

Kungl. Maj:t må förordna att skattskyldig skall vara pliktig att i den omfattning kontrollstyrelsen föreskriver å motorfordon på egen bekostnad enligt styrelsens anvisningar låta installera mätinstrument för att underlätta skattekontrollen.

8 §.

Skattskyldig är pliktig att enligt kontrollstyrelsens anvisningar göra förlöpande anteckningar angående lager och inköp av brännolja samt körning av motorfordon. Där skattskyldig är bokföringspliktig, är han skyldig att ordna bokföringen på sådant sätt, att den enligt kontrollstyrelsens beprövande möjliggör erforderlig kontroll.

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

9 §.

Den som säljer eller förmedlar försäljning av eller eljest utlämnar petroleumprodukt 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. Där kontrollstyrelsen i särskilt fall så förordnar, åligger det honom att tillhandahålla kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman sina handelsböcker med tillhörande handlingar.

Jämväl den som yrkesmässigt avsänder gods med brännoljedrivnet motorfordon är uppgiftsskyldig på sätt i första stycket sägs.

10 §.

Där ägare av registrerat motorfordon avser att använda brännolja för drivande av fordonet, åligger det honom att innan så sker göra anmälan härom till kontrollstyrelsen, med angivande av sitt fullständiga namn och postadress, motorfordonets registreringsnummer samt tidpunkten för övergången till drift med brännolja. Till anmälan skall fogas bestyrkt avskrift av det för fordonet senast utfärdade besiktningsskottet.

Inträder ändring i förhållande varom uppgift lämnats i anmälan enligt denna paragraf, skall fordonets ägare senast inom åtta dagar därefter underätta kontrollstyrelsen härom.

11 §.

Kontrollstyrelsen utfärdar särskilt bevis om anmälan enligt 10 §.

12 §.

Ägare av brännoljedrivnet motorfordon är skyldig att senast inom 15 dagar efter varje kalenderkvartal till kontrollstyrelsen ingiva deklARATION angående den myckenhet brännolja, som under kvartalet använts såsom drivmedel för motorfordonet.

Kontrollstyrelsen äger, om särskilda skäl därtill föranleda, bestämma, att deklaraationsperiod skall omfatta annan tid än i första stycket stadgas, dock

lägst en och högst sex kalendermånader, samt att deklaration må avgivas senare än i första stycket stadgas, dock senast inom tre månader efter deklara-tionsperiodens utgång.

13 §.

Deklaration som avses i 12 § skall avgivas på tro och heder samt avfattas på blankett enligt formulär, som kontrollstyrelsen fastställer.

14 §.

I deklARATIONEN skola upptagas följande uppgifter, nämligen

1. den skattskyldiges namn, hemvist, mantalsskrivningsort och post-adress;

2. kvantiteten under deklara-tionsperioden för varje motorfordon förbrukad brännolja, fördelad på olika slag av brännolja, och den härå belöpande skatten;

3. den körsträcka, som med varje fordon tillryggalagts under deklara-tionsperioden, uppdelad på körning med och utan släpvagn;

4. till brännoljedrivet fordon använd släpvagns registreringsnummer, totalvikt och maximilast; samt

5. den tid, som fordonet varit registrerat på den skattskyldige under deklara-tionsperioden eller brukats av honom enligt interimslicens eller salu-vagnslicens, ävensom huruvida fordonet varit godkänt för användning i yrkesmässig trafik.

Har kontrollstyrelsen med stöd av Kungl. Maj:ts förordnande lämnat föreskrift om installation av mätinstrument å motorfordon, skall skattskyldig vara skyldig att med deklARATIONEN översända de uppgifter angående mätare-avläsning, som kontrollstyrelsen må föreskriva.

15 §.

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

Där skattskyldig underlåter avgiva deklaration må kontrollstyrelsen jäm-väl, då särskilda skäl äro därtill, meddela den skattskyldige förbud tills vidare, till dess deklaration avgivits, att förfoga över motorfordon, vilket drives med brännolja.

16 §.

Skattskyldig skall samtidigt med avlämnande av deklaration erlægga enligt deklARATIONEN upplupen skatt genom insättning å kontrollstyrelsens postgirokonton.

I fall som avses i 15 § 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 motorfordon, vilket drives med brännolja.

17 §.

Skattskyldig är pliktig att, då kontrollstyrelsen det påfordrar, hos styrelsen ställa säkerhet för skattens behöriga erläggande till belopp, som styrelsen finner erforderligt.

Ställes ej vid anfordran sådan säkerhet, skall vad i 15 § andra stycket sägs äga motsvarande tillämpning.

18 §.

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

19 §.

Den som underlåter att inom föreskriven tid avgiva anmälan enligt denna förordning eller som i strid mot förbud, varom i 15 § andra stycket, 16 § tredje stycket eller 17 § andra stycket stadgas, förfogar över motorfordon, vilket drives med brännolja, straffes med dagsböter, ej under tjugu.

Underlåter någon i andra fall än nu sagts 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 åläggande att inbetala skatt.

20 §.

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

21 §.

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

22 §.

Det åligger länsstyrelse, statistiska centralbyrån och polismyndighet att tillhandagå kontrollstyrelsen med upplysningar, som av kontrollstyrelsen kunna finnas erforderliga för skattekontrollen.

23 §.

Förseelse, som avses i 19 § andra stycket, må av allmän åklagare åtalas allenast efter angivelse av kontrollstyrelsen.

24 §.

Den som har eller haft att taga befattning med kontroll enligt denna förordning må ej i vidare mån än hans tjänsteutövning fordrar yppa affärsförhållande, varom han därvid erhållit kännedom. Tjänsteman, som här emot bryter, vare underkastad ansvar såsom för tjänstefel. Gör annan än tjänsteman sig skyldig till förseelse, som nu sagts, straffes med dagsböter.

25 §.

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

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1955.

Genom denna förordning upphäves förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor; dock skall vad i sistnämnda förordning är stadgat alltjämt äga tillämpning i fråga om brännolja som använts före den 1 januari 1955.

Där motorfordon drives med brännolja vid tiden för förordningens ikraftträdande, skall i 10 § föreskriven anmälningsskyldighet fullgöras senast den 1 februari 1955.

För första halvåret 1955 skall utan hinder av stadgandet i 12 § första stycket avgivas allenast en deklaration, vilken skall ingivas till kontrollstyrelsen senast den 15 juli 1955, kontrollstyrelsen dock obetaget att medgiva anstånd med deklarationens ingivande till senast den 30 september 1955.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 26 feb-
ruari 1954.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, STRÄNG, ERICSSON, LINGMAN, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sköld, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändrad beskattning av motorfordonstrafiken m. m.*, samt anför därvid följande.

I. Inledning.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 februari 1951 uppdrog jag den 6 mars s. å. åt häradshövdingen H. V. Nitelius att såsom särskild utredningsman verkställa en allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Denna utredning har benämnts *1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken*. Vidare tillkallade jag den 30 juni 1953 efter Kungl. Maj:ts bemyndigande ledamöterna av riksdagens första kammare, lantbrukarna I. Nilzon i Ringarum och G. Spetz i Häbygård samt ledamöterna av riksdagens andra kammare, direktören E. R. Hagberg i Malmö och ombudsmannen H. Kärrlander i Kyrkdal att såsom särskilda sakkunniga stå till utredningens förfogande för samråd. Beträffande direktiven för utredningen får jag hänvisa till utredningens nedan omnämnda betänkande (s. 91—92).

Utredningen har avgivit *dels* ett den 4 november 1953 dagtecknat *betänkande* med förslag till beskattning av motorfordonstrafiken (SOU 1953: 34), *dels ock* en den 30 december 1953 dagtecknad *promemoria* (stencilerad) rörande beskattningen av traktorer, som användes i trafikarbete. Vid betänkandet finnes fogade *särskilda yttranden av herrar Spetz, Hagberg och Kärrlander*.

Yttranden över betänkandet och promemorian har genom remiss inhämtats från ett flertal myndigheter och sammanslutningar.

Vid departementsbehandlingen av utredningens beskattningsförslag och de däröver avgivna yttrandena har i vissa hänseenden kompletterande upplysningar avgivits av utredningen. Dessa upplysningar ävensom vissa av

utredningen i anslutning till innehållet i de avgivna yttrandena gjorda erinringar har av utredningsmannen sammanställts i ett den 1 februari 1954 dagtecknat *memorandum*.

II. Översikt över huvuddragen av det av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken framlagda förslaget.

Vid fullgörandet av sitt utredningsuppdrag har utredningen uppställt en prognos rörande motorfordonsbeståndets och motorfordonstrafikens utveckling under femårsperioden 1955—59, varigenom en uppfattning erhållits om det antal beskattningseenheter och den drivmedelsförbrukning inom olika fordonsslag och fordonsklasser, varmed utredningen ansett sig kunna räkna under perioden i fråga. På grundval av från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtade uppgifter om vägväsendets utbyggnads- och underhållsbehov vid ett fordonsbestånd av den omfattning, som prognosen utvisat, har utredningen beräknat det allmännas kostnader för vägväsendet under samma femårsperiod. Utredningen har vidare angivit den andel av dessa kostnader, som enligt utredningens beräkningar ansetts böra genom särskild beskattning bestridas av motorfordonstrafiken. De i denna kostnadsandel ingående posterna och kostnadselementen har med utgångspunkt från vägtekniska bedömanden analyserats och fördelats på ifrågakommande beskattningseenheter inom de olika fordonsslagen och fordonsklasserna. Härigenom har utredningen funnit sig kunna fastställa det genomsnittliga, årliga totalskattebelopp, som vid den antagna beståndsutvecklingen och kostnadsramen bör falla på varje motorfordon. De sålunda beräknade totalskattebeloppen har i sin tur fördelats på fordons- och drivmedelsskatter. Med utgångspunkt från den på angivet sätt beräknade genomsnittliga fordonsskatten inom varje fordonsklass har utredningen föreslagit skattesatser för fordonsskatten enligt skatteskalor, graderade efter personbilarnas tjänstevikter samt bussarnas, lastbilarnas och släpvagnarnas totalvikter.

Skilda skatteskalor för fordonsskatten har i utredningens förslag framlagts för privata och för yrkesmässiga person- och lastbilar. I fråga om de brännoljedrivna bilarna har brännoljeskatt föreslagits bli till viss del »inbakad» i fordonsskatten för alla sådana bilar med totalvikt över 4 499 kg. Även för vissa tyngre släpvagnar samt brännoljedrivna s. k. trafiktraktorer har dylik »inbakning» av brännoljeskatt förordats. En särskild traktorskatt har föreslagits skola utgå för alla i trafikarbete på allmän väg eller gata använda traktorer med undantag för bensindrivna jordbrukstraktorer. Beträffande storleken av de i fråga om fordonsskatten för motorfordon föreslagna skattesatserna får jag hänvisa till i betänkandet härom intaget författningsförslag (s. 8—12). Särskild tillverknings- och införselskatt å mopeder och mopedmotorer har jämväl föreslagits.

Utredningen har förordat en höjning av drivmedelsskatterna till 32 öre för bensin, 43 öre för motorbrännolja och 6 öre för motorsprit, allt per liter.

Uppbördens av fordonsskatten har av utredningen ansetts böra uppdelas på två eller flera uppbördsterminer i vad avser skattebelopp överstigande 2 000 kr.

Det schablonmässigt fastställda belopp, varmed restitution av bensinskatt för jordbrukstraktorer utgår, har — med hänsyn till den av utredningen föreslagna höjningen av bensinskatten — förordats bli höjt från 300 kr. till 325 kr.

En sammanfattning av utredningens i betänkandet framlagda överväganden och förslag återfinnes i betänkandets slutkapitel (s. 382—396), till vilket hänvisas. Efter nämnda kapitel (s. 397—406) har i betänkandet intagits de av herrar Spetz, Hagberg och Kärrlander avgivna särskilda yttrandena.

Utredningens betänkande och promemoria behandlas i det följande endast i de delar de är av betydelse för det förslag till ändrad beskattning av motorfordonstrafiken m. m., som jag här kommer att framlägga. Jag vill redan i detta sammanhang nämna att jag icke för närvarande är beredd att taga ställning till det av utredningen framlagda skatteförslaget i dess helhet. I det följande kommer jag att närmare beröra frågan om det framtida utredningsarbetet rörande beskattningen av motorfordonstrafiken.

III. Motorfordonsbeståndets framtida utveckling.

Utredningens prognos.

Beträffande antalsutvecklingen inom *personbilsbeståndet* har utredningen ansett utvecklingstakten i Sverige under åren 1925—1939 vara den mest antagbara för den fortsatta utvecklingen samt såsom skäl härför anfört bland annat följande.

De för avbetalningsköp av nya personbilar gällande restriktionerna kunna, i den mån de fortsättningsvis kvarstå, på längre sikt komma att dämpa den nuvarande nyinsättningstakten. Vikande utrikeshandelskonjunkturer kunna vidare tänkas temporärt hejda den fortgående ökningen av nationalinkomsten, varjämte handels- och valutapolitiska dispositioner med avseende å bilimporten kunna påverka densamma i begränsande riktning. Den inhemska konsumtionen av personbilar, som år 1950 uppgick till ca 68 000 bilar, har från nämnda år räknat sjunkit med ca 6 % år 1951 (konsumtion ca 64 000 personbilar) och med ca 19 % år 1952 (konsumtion ca 55 000 personbilar). För år 1953 beräknas den inhemska konsumtionen av personbilar komma att överstiga 1950 års siffror och uppgå till inemot 70 000 bilar, vilket innebär en ökning med 2 å 3 % i förhållande till år 1950. Den under åren 1950—1952 inträffade antalsökningen inom personbilsbeståndet har emellertid till

följd av utträngningen av företrädesvis äldre bilar icke hållit jämna steg med konsumtionen. Sålunda utgjorde för vart och ett av åren 1950—1952 antalsökningen respektive ca 58 000, 60 500 och 47 500 personbilar, vilket innebär att under samma år utträngerats respektive ca 10 000, 3 500 och 7 500 personbilar.

De ökade utgifterna för vägtrafikväsendet under åren 1955—1959, vilka endast i förhållandevis ringa utsträckning komma att höja fordonsskatterna för personbilar, kunna icke beräknas få någon återhållande verkan på personbilsanskaffningen med hänsyn till den obetydliga del av den totala anskaffningskostnaden, som fordonsskatten alltjämt kommer att utgöra. Däremot torde bilaccisen för närvarande i viss, om ock icke mera märkbar mån dämpa nyinsättningsstakten men å andra sidan också fördröja utträngningen av äldre bilar. Vid ett upphävande av accisen kommer, omvänt, nyinsättningen möjligen att stimuleras men även utträngningen att öka. Till viss del torde de nämnda båda företeelserna komma att uppväga varandra, varför bilaccisens framtida bibehållande eller slopande icke torde böra tillmätas alltför stor inverkan på beståndsutvecklingen i någondera riktningen. Utredningen har emellertid vid sina beräkningar utgått från att bilaccisen kommer att upphävas.

I det stora hela torde det i nuläget icke vara motiverat att tillskriva de omständigheter, vilka enligt vad nyss sagts kunna inverka återhållande på nyinsättningen av personbilar, någon mera avsevärd regressionsverkan på den fortsatta nyinsättningsstakten. Däremot torde utträngningen av förkrigstidens personbilar komma att under åren 1955—1959 kraftigt påverka personbilsbeståndets absoluta antalsutveckling. Mer än en tredjedel eller ca 127 000 bilar av hela beståndet den 1 januari 1953 utgjordes av bilar av årsmodell 1939 eller tidigare. Dessa minst 14 år gamla personbilar torde — även med hänsyn tagen till eventuell avställningstid under krigsåren — icke kunna under längre tid bibehållas i drift. Sannolikt kommer den helt övervägande delen av förkrigsbilarna att bortfalla under kvarvarande del av 1950-talet. Vidare torde utträngning av efterkrigsbilar av tidig årsmodell (1946 och följande) särskilt under de sista åren av 1950-talet komma att ske i betydande utsträckning. Industriens utredningsinstitut räknar i en inom institutet verkställd undersökning med en total årlig utträngning av i genomsnitt ca 19 000 personbilar. Med hänsyn till den förhållandevis blygsamma utträngningen hittills under 1950-talet synes detta utträngningstal få betraktas såsom otillräckligt i vad gäller åren 1955—1959.

Utredningen har med beaktande av de anförda omständigheterna antagit, att antalet personbilar den 1 januari 1959 kommer att under tiden den 1 januari 1953—den 1 januari 1959 öka från 360 552 till ca 570 000.

Utvecklingen i fråga om personbilarnas fördelning på tjänsteviktsklasser har av utredningen antagits gå i riktning mot ökad relativ andel av små och mellanstora personbilar i beståndet.

I fråga om *bussarna* har utredningen räknat med en antalsutveckling, som under tiden den 1 januari 1953—den 1 januari 1959 skulle medföra en ökning från 8 138 till ca 10 400. Fördelningen på tjänsteviktsklasser har antagits komma att i viss utsträckning förskjutas mot minskad relativ beståndsandel för små bussar samt ökad sådan andel för de största bussarna. Ökad övergång till brännoljedrift har ansetts sannolik.

Motorcyklarna har antagits komma att under tiden den 1 januari 1953—

den 1 januari 1959 öka i antal från 287 289 till ca 425 000 skattepliktiga motorcyklar samt från ca 75 000 till ca 375 000 mopeder.

Beträffande *lastbilarna* och godstrafikens utveckling har utredningen anfört bland annat följande.

Godstransportvolymen (antalet befordrade ton gods) bestämes främst av produktionsutvecklingen. På omfattningen av godstransportarbetet (antalet tonmil) inverkar dessutom utvecklingen av produktionens lokalisering (utmed transportvägen från råvarukälla till slutlig förbrukningsplats). Transportarbetets fördelning på olika trafikgrenar bestämes i sin tur — i de fall där olika trafikmedel kunna begagnas — av konkurrensläget trafikgrenarna emellan, varvid konkurrenskraften visserligen främst beror på den totala fraktkostnaden för befaktaren vid olika transportalternativ men i andra hand också på sådana faktorer som befordrings snabbheten, driftsäkerheten och transportbekvämligheten.

På transportarbetets omfattning mera märkbart inverkan förändringar i produktionslokaliseringen torde, bortsett från produktions- och handelsomläggningar vid krisförhållanden, ske förhållandevis långsamt och äro svåra att på förhand överblicka. Utredningen har därför ej ansett sig böra göra något försök till bestämmande av de sannolika framtida lokaliseringsförändringarna och deras inverkan på lastbilsbeståndets omfattning och sammansättning. Med hänsyn till att utredningen i främsta rummet tagit sikte på beskattningen av motorfordonstrafiken under en så näraliggande tidsperiod som åren 1955—1959, synas förändringarna i produktionslokaliseringen, vilka såsom nämnts inträda förhållandevis långsamt, ej heller mera avsevärt komma att påverka lastbilsbeståndets utveckling under nämnda tidsperiod.

Godstransportarbetets fördelning mellan de olika trafikgrenarna bestämes — såsom förut påpekats — av konkurrensförhållandena. Med hänsyn till den inrikes sjöfartens ringa del (uppskattningsvis ca 10 %) i godstransportarbetet, knyter sig intresset här främst till konkurrensförhållandet järnväg—lastbilstrafik. Efter det andra världskrigets slut har en fortlöpande trafikavledning ägt rum från järnvägarna till lastbilstrafiken, närmast till den yrkesmässiga fjärrtrafiken med lastbil. En bidragande orsak härtill har varit att penningvärdesförändringen verkat stärkande på lastbilarnas konkurrenskraft till följd av att arbetskraftskostnaden (som utvisat den kraftigaste stegringen bland kostnadsposterna) i regel utgör mindre del av självkostnaderna i lastbilstrafiken än i järnvägstrafiken. Utredningen har emellertid utgått från antagandet att 1952 års kostnadsnivå kommer att stabiliseras och i stort sett bli gällande för prognostiden 1955—1959, varför ytterligare, av penningvärdesförändring betingade förskjutningar i konkurrensläget icke beräknats inträda. — Stärkande på lastbilstrafikens konkurrenskraft har vidare tendensen till användning av lastbilar med större lastkapacitet verkat, och särskilt har detta varit fallet i fråga om fjärrtrafikens kort- och mellandistanser. Bortsett från de hinder för fortsatt kapacitetsökning, som de av begränsad arbetskrafts- och materielltillgång beskurna möjligheterna till utbyggnad av vägnas bärighetsstandard kunna medföra, har utredningen räknat med att kapacitetsökningen kommer att fortsätta. — Inom statens järnvägar pågår sedan åtskillig tid tillbaka en omfattande rationaliseringsverksamhet i taxe- och driftmässiga hänseenden, vilken på längre sikt sett kan förväntas giva positiva resultat. Överrevisorerne vid statens järnvägar ha i sin granskningsberättelse för budgetåret 1951/52 rekommenderat järnvägarna att sträva efter att främst inrikta sig

på masstransporter av personer och gods samt i övrigt på långväga transporter. En sådan inriktning skulle enligt överrevisorerna medföra bättre ekonomi för både järnvägarna och landsvägstrafiken. Utredningen har med hänsyn till dessa omständigheter icke ansett sig kunna taga en fortsatt trafikavledning från järnvägarna för given och har funnit sig av försiktighets-skäl icke böra räkna med annat än att den nuvarande trafikfördelningen mellan järnvägarna och lastbilstrafiken i stort kommer att bestå, i den mån den icke påverkas av den fortgående lastkapacitetsökningen hos lastbilarna.

Beträffande lastbilarnas antalsutveckling har utredningen framhållit, att ehuru samvariation föreligger mellan såväl antals- som bärighetsutveckling å ena sidan samt produktionsutveckling å andra sidan, det synes sannolikt att produktionsutvecklingen i första hand inverkar på omfattningen av den totala lastkapaciteten. Det har därför synts utredningen riktigast att vid uppställandet av prognos för lastbilarnas antalsutveckling låta denna bestämmas av den sannolika bärighetsutvecklingen, vilken beräknats med utgångspunkt från antagandet, att industriproduktionsindex kommer att under åren 1955—59 stiga med i genomsnitt 3 % årligen. Enligt prognosen skulle antalet lastbilar under tiden den 1 januari 1953—den 1 januari 1959 komma att öka från 97 089 till ca 120 000.

De olika lastklassernas relativa andel i lastbilsbeståndet har antagits komma öka i fråga om de lättaste och de tyngsta lastbilarna, varjämte fortsatt övergång till brännoljedrift ansetts sannolik.

Antalet *släpvagnar* har av utredningen antagits öka från 20 065 till ca 25 000 under tiden den 1 januari 1953—den 1 januari 1959.

I *de särskilda yttranden, som avgivits av de sakkunniga med vilka utredningen haft att samråda*, har herr Spetz framhållit, att han icke kan tillmäta någon annan av de föreliggande prognoserna större sannolikhet än den utredningen stannat för. Herr Hagberg har för sin del förklarat, att han icke kan bortse från de meningsskiljaktigheter som kommit till synes rörande den framtida utvecklingen av motorfordonsbeståndet samt att han tyckt sig finna, att den faktiska utvecklingen efter det tidigare prognoser ställdes gått i raskare takt än som förutsetts.

Remissyttrandena.

Av de över betänkandet hörda myndigheterna har flertalet funnit sig sakna erforderligt erfarenhetsmaterial för ett självständigt bedömande av den sannolika utvecklingen inom motorfordonsbeståndet. *Riksräkenskapsverket, kommerskollegium, biltrafiknämnden och sex länsstyrelser* har emellertid framhållit, att de anser utredningens prognos vara alltför försiktig. En av ifrågavarande länsstyrelser — *länsstyrelsen i Västmanlands län* — anför bland annat följande.

Beträffande prognosen för utvecklingen av motorfordonsbeståndet och motorfordonstrafiken under återstoden av 1950-talet har utredningen räknat med att de senaste årens starkt stigande utveckling icke kan fortgå i

samma tempo som de senaste åren. Om uppgiften varit att med utgångspunkt från givna skattesatser beräkna statens möjligheter att anslå medel för vägväsendet, skulle en försiktig bedömning förvisso varit på sin plats. Men i själva verket har utgångspunkten närmast varit den motsatta, nämligen att beräkna kostnaderna för den upprustning av vägväsendet, som tillgängliga arbetskrafts- och maskinresurser antagits möjliggöra, och anpassa motorfordonsbeskattningen därefter. Vid sådant förhållande måste det anses principiellt felaktigt att, såsom utredningen gjort, beräkna de kommande årens trafikvolym i underkant. Ju mer »försiktig» beräkningen är, desto mer ökas risken för överbeskattning av motorfordonstrafiken. Vad beträffar personbilsantalet bör man måhända icke räkna med att den forcerade utvecklingstakten under åren 1950—1953 kan bibehållas men under en normal konjunkturutveckling — och på en sådan måste varje prognos av detta slag bygga — torde ökningen dock bli avgjort större än utredningen antagit. Utredningen har vidare antagit att den nuvarande trafikfördelningen mellan lastbilar och järnvägar i stort sett kommer att bestå under prognosperioden. Mera realistiskt torde dock vara att räkna med att den överflyttning av särskilt fjärrtrafiken från järnväg till lastbil, som salt sin prägel på svenskt transportväsen efter kriget, kommer att fortgå. En viss fortgående ökning av lastbilarnas medelkörslängder per år och av utnyttjandet av deras genomsnittliga lastkapacitet torde också vara sannolik.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller rörande personbilsbeståndets utveckling följande.

En avmattning av personbilarnas antalstillväxt kommer givetvis att ske, när antalet närmar sig gränsen för vad som kan anses vara mättnad. Enligt utredningens prognoskurva skulle en väsentlig avmattning ske redan efter år 1956 då personbilsantalet skulle uppgå till ca en per 14 invånare. Några skäl för sannolikheten av ett sådant antagande har icke förebragts. Ehuru grunden för ett riktigt bedömande är osäker, anser styrelsen, att utredningens prognos beträffande personbilarnas utveckling är alltför försiktigt hållen. Om man tillämpar det av utredningen såsom mest antagbart angivna utvecklingsalternativet men med utgångspunkt från de faktiska förhållandena den 1/1 1954 fås den 1/1 1959 ca 610 000 personbilar eller 40 000 flera än av utredningen beräknade.

Det av styrelsen sålunda angivna förloppet av utvecklingstakten inom personbilsbeståndet betecknas av styrelsen såsom ett mycket försiktigt antagande.

Beträffande lastbilarna anför styrelsen.

Prognosen för lastbilsbeståndets utveckling har utredningen ansett böra bestämmas av den sannolika bärighetsutvecklingen, varvid jämförelse gjorts med en antagen prognos för industriproduktionsindex. Kurvan för bärighetsutvecklingen har därvid antagits följa den fortsatta produktionsutvecklingen. Såsom utredningen anført, äro på transportarbetets omfattning mera märkbart inverkan förändringar i produktionslokaliseringen svåra att på förhand överblicka. Dessa förändringar ske visserligen förhållandevis långsamt men äro dock — tillsammans med genom biltrafiken möjliggjorda produktionsomläggningar exempelvis inom skogsbruket och jordbruket — faktorer, som enligt styrelsens förmenande även för den tid utredningen avser påverka lastbilarnas antals- och bärighetsutveckling. Styrelsen anser därför,

att även i fråga om lastbilarna den angivna prognosen är hållen i underkant, såvida man icke skulle förutsätta, att den föreslagna beskattningen kommer att verka hämmande på utvecklingen.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län finner det ingalunda osannolikt, att utredningens prognos vid ett genomförande av utredningens skatteförslag kan visa sig realistisk samt till och med alltför optimistisk.

1953 års trafikutredning anser sig icke kunna på grundval av det i betänkandet framlagda prognosmaterialet tillmäta någon av övriga framförda prognoser större sannolikhet än betänkandets. Det förefaller trafikutredningen naturligt att med hänsyn till det stora antalet äldre person- och lastbilar i motorfordonsbeståndet räkna med en avsevärd utrangering av bilar under senare delen av 1950-talet. Ovissheten om den framtida konjunkturutvecklingen motiverar också en viss försiktighet i bedömandet.

Av de över betänkandet hörda sammanslutningarna har *Bilverkstädernas riksförbund, Bilägarnas inköpscentral, Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustriförening* och *Svenska vägföreningen*¹ i ett gemensamt yttrande anfört bland annat följande rörande personbilsbeståndets utveckling.

Ett bestånd uppgående till ca 480 000 personbilar den 1 januari 1955 synes sannolikt. Härefter synes ett marknadsläge som mera anknyter till förkrigstidens vara återställt. Utvecklingen skulle därmed kunna väntas inträda i en något långsammare takt. Om man förutsätter en genomsnittlig 3 %-ig nationalinkomstökning och fortsatta benägenhetsförändringar i allmänhetens bilefterfrågan av samma art som under förkrigstiden, förefaller det rimligt antaga att utvecklingen därefter skulle återgå till den genomsnittliga takten under åren 1925—1939. Detta skulle innebära att beståndet genomsnittligt skulle öka med 8,3 % årligen om man bortser från tillfälliga avvikelser som betingas av konjunkturrella faktorer. Detta skulle leda till ca 660 000 personbilar den 1 januari 1959.

I fråga om bussbeståndet har motororganisationerna i sitt yttrande uttalat, att utredningens prognos tämligen väl stämmer med hittillsvarande utveckling även om utgångsvärdet ligger något i överkant. Rörande lastbilarna anföres bland annat.

Mycket talar för att trafikavdelningen från andra transportmedel kommer att fortgå. I konsekvens härav torde lastbilsbeståndets totala kapacitet komma att tillväxa i snabbare takt än industriproduktionen. För utredningens prognos innebär detta att antingen fordonsantalet eller medelbärigheten eller bådadera blir högre än vad som förutsatts. Antalsutvecklingen torde särskilt påverkas av den snabba tillväxten av lastbilar i de lättaste klasserna, vilken sammanhänger bl. a. med handelns ökade strävan efter snabbhet och service i varudistributionen. De förskjutningar mot högre maximilaster, som

¹ I den följande framställningen gemensamt benämnda »Bilverkstädernas riksförbund och övriga motororganisationer».

antagits komma att äga rum i de tyngsta fordonsgrupperna är betydligt mindre, än de som konstaterats under de senaste åren. Med hänsyn till dessa omständigheter och det i utgångsläget alltför låga fordonsantalet, förefaller det sannolikt att utredningens prognos är för pessimistisk både vad antalsutveckling och lastklassutveckling beträffar.

Utredningsmannens memorandum.

I sitt memorandum anför utredningsmannen bland annat följande.

Under utredningsarbetets gång har för utredningen varit tillgängliga centrala bilregistrets uppgifter rörande motorfordonsbeståndet till och med ingången av 4:e kvartalet 1952. Efter avslutandet av nämnda arbete har uppgifter erhållits från centrala bilregistret för ytterligare två kvartal. Motorfordonsbeståndet utgjorde sålunda

	person- bilar	bussar	motorcyk- lar, skatte- pliktiga	lastbilar	släpvagnar
den 1 oktober 1952.....	350 740	8 308	284 265	94 997	19 664
den 1 januari 1953.....	360 552	8 138	287 289	97 089	20 065
den 1 april 1953.....	370 741	8 060	283 120	96 186	19 521

Under 1:a kvartalet 1953 inträdde sålunda en minskning i antalet registrerade bussar, motorcyklar, lastbilar och släpvagnar. För att belysa i vad mån denna minskning kan antagas ha varit av säsongmässigt återkommande karaktär kan jämförelse göras med beståndsförändringarna under 1:a kvartalet åren 1951 och 1952. Dessa var följande

	person- bilar	bussar	motorcyk- lar, skatte- pliktiga	lastbilar	släpvagnar
den 1 januari 1951.....	252 503	7 546	212 378	84 904	17 900
den 1 april 1951.....	273 468	7 560	218 461	84 919	17 858
den 1 januari 1952.....	313 058	7 818	258 451	89 486	18 309
den 1 april 1952.....	321 406	7 848	258 514	90 322	18 294

Av jämförelsen framgår, att nedgången i fordonsantal under 1:a kvartalet 1953 icke motsvaras av någon liknande nedgång under 1:a kvartalet åren 1951 och 1952 annat än i fråga om släpvagnarna. I betraktande av det förhållandevis stora antalet nyregistrerade motorfordon tyder detta på en tilltagande utträngning av äldre fordon.

En uppfattning om motorfordonsbeståndets tillväxtpöjligheter under år 1953 kan erhållas av nedanstående uppställning.

År 1952	person- bilar	bussar	lastbilar	[släpvagnar
Antal nyregistrerade fordon.....	51 744	698	11 470	2 794
Nettoökning i antalet fordon.....	47 494	320	7 603	1 756
Utträngning.....	4 250	378	3 867	1 038
År 1953				
Antal nyregistrerade fordon.....	76 085	524	12 801	2 749

Den 1 januari 1953 fanns följande antal bilar av äldre årsmodell, nämligen

Fordonskategori	Årsmodell 1947 och äldre				
	1939 och äldre	1940—45	1946—47	Summa	% av det totala beståndet
personbilar	126 817	2 118	51 688	180 623	50.1
bussar	1 949	830	1 843	4 622	56.8
lastbilar	20 914	12 051	24 893	57 858	59.6

Sedan utredningens i betänkandet framlagda prognos rörande antalsutvecklingen inom motorfordonsbeståndet uppställdes, har bilaccisen och investeringsavgiften borttagits — vilket utredningen i sin prognos räknat med — samt dessutom en icke obetydlig prissänkning på personbilar och mindre lastbilar ägt rum. Jämfört med prisförhållandena den 1 januari 1953 torde försäljningspriset på nya personbilar härigenom ha nedgått med i genomsnitt ca 15 %. Bilgummipriserna har även sjunkit, varjämte en mindre sänkning av bensinpriset skett. Prissänkningen på personbilar torde i icke ringa grad öka efterfrågan, samtidigt som uttrangeringen av äldre personbilar, särskilt bilar av förkrigsmodell, får antagas tilltaga. Medan uttrangeringen av äldre bussar och lastbilar kan förväntas motsvaras av en i det närmaste lika stor ersättningsinsättning av nya bilar, torde ersättningsinsättningen av nya personbilar icke kunna förmodas i motsvarande grad följa uttrangeringen, vilken under senare delen av 1950-talet torde bli mycket betydande.

Redan tidigare under det svenska motorfordonsbeståndets utveckling har en period förekommit, som i uttrangeringshänseende företett ungefär samma drag som kan förväntas komma att känneteckna femårsperioden 1955—59, d. v. s. en betydande andel äldre bilar i beståndet och till följd därav årligen kraftigt ökande uttrangering. Sålunda steg under åren 1935—39 uttrangeringen av personbilar från 8 761 år 1935 till 18 316 år 1939, vilket representerade respektive 8,0 och 10,2 % av beståndet vid respektive års utgång eller i medeltal under åren 1935—39 9,8 % per år. En antagen uttrangering under åren 1955—59 motsvarande i genomsnitt 6,5 % per år av beståndet vid årets utgång måste med hänsyn till det anförda anses mycket försiktigt beräknad. De under efterkrigsåren i växande utsträckning insatta småbilarnas ofta avsevärt mindre livslängd i förhållande till de stora personbilarnas kan tänkas komma att verka ytterligare höjande på uttrangeringsprocenten. En konsumtion av personbilar, som beräknas täcka såväl den ökande uttrangeringen som en i det närmaste obruten nettoökning av personbilarna, måste under angivna förhållanden förutsätta en ytterligare, högst väsentlig stegring av bilimporten och den inhemska bilproduktionen under hela den återstående delen av 1950-talet. Utredningen har vid sitt övervägande av anförda omständigheter icke ansett sig kunna utgå från en sådan tillväxttakt i fråga om personbilarna.

Den inträffade prissänkningen på personbilar och mindre lastbilar motiverar likväl en viss uppräknad av utredningens prognos i fråga om sådana bilar, under förutsättning att prissänkningen bedömes såsom varaktig. Skulle beskattningen av tyngre lastbilar av olika skäl göras lindrigare än utredningen funnit vara ur vägtekniska synpunkter motiverat, torde en uppräknad av antalet tyngre lastbilar under femårsperioden 1955—59 ävenle-

des vara befogad, enär utredningen i sin prognos rörande lastbilsbeståndet räknat med att de av utredningen föreslagna skattesatserna för tyngre lastbilar i viss mån komme att motverka nyinsättning av sådana bilar i fall, där utnyttjande av bilen endast skulle komma att ske i ringa utsträckning. Däremot torde, i belysningen av de senast tillgängliga registreringsciffrorna för skattepliktiga motorcyklar, skäl finnas för reduktion av den av utredningen antagna antalsutvecklingen inom motorcykelbeståndet.

Till ledning för en uppräknig av utredningens i betänkandet framlagda prognos rörande personbilarnas antalsutveckling må här redovisas en jämförelse mellan denna prognos och den antalsutveckling, som motorbranschens och motorismens intresseorganisationer i sitt gemensamma yttrande ansett böra vara vägledande, därvid är att märka att utredningens antagande rörande den årliga bruttoökningens storlek baserar sig på den genomsnittliga bruttoökningen under åren 1950—52, enär bruttoökningens omfattning under år 1953 icke varit för utredningen känd under utredningsarbetet.

År	Bruttoökning (= inhemska konsumtion)	Utrangering		Nettoökning (= beståndstillväxt)	Totalt antal personbilar vid årets slut					
		Antal	% av beståndet vid årets slut							
1950.....	68 000	10 000	4	58 000	252 500					
1951.....	64 000	3 500	1	60 500	313 000					
1952.....	55 000	7 500	2	47 500	360 500					
1953.....	76 000	11 000	3	165 000	1 425 000					
	Betänk.	Motororg.	Betänk.		Motororg.		Betänk.	Motororg.	Betänk.	Motororg.
			Antal	%	Antal	%				
1954.....	63 000	72 000	23 000	5	17 000	4	40 000	55 000	465 000	480 000
1955.....	63 000	72 000	31 000	6	32 000	6	32 000	40 000	497 000	520 000
1956.....	63 000	72 000	37 000	7	27 000	5	26 000	45 000	523 000	565 000
1957.....	63 000	72 000	39 000	7	27 000	4	24 000	45 000	547 000	610 000
1958.....	63 000	72 000	40 000	7	22 000	3	23 000	50 000	570 000	660 000
	315 000	360 000	170 000	6,5	125 000	4,4	145 000	235 000		

Departementschefen.

Den mångfald faktorer, som inverkar på den framtida trafikutvecklingen, gör det givetvis synnerligen vanskligt att med någon större grad av säkerhet förutsäga i vilken omfattning motorfordonsbeståndet kommer att utvecklas under den återstående delen av 1950-talet. Vid bedömandet av de prognoser, som framlagts, kan man icke bortse från att det å ena sidan tett sig naturligt för utredningen att iakttaga en viss försiktighet vid beräkningen av antalet beskattningenheter för att icke äventyra den fulla täckningen av de beräknade utgifterna för vägväsendet samt att det å andra sidan hos de prognosställare, vilka företräder motorismens intressen, kan föreligga viss benägenhet att bedöma utvecklingsmöjligheterna alltför optimistiskt.

¹ Uppskattat tal.

Såsom jag i det följande närmare kommer att utveckla, utgår jag från att den växande motorfordonstrafiken i förening med rådande eftersläpning inom vägbyggnadsverksamheten medför och även under åtskillig tid framåt kommer att medföra ökande utbyggnads- och underhållsbehov inom vägväsendet, vilkas tillgodoseende icke kan uppskjutas utan allvarliga olägenheter. Vid bedömandet av det skatteuttag, som erfordras för att täcka de ökande vägutgifterna, har jag med hänsyn till de synpunkter, som framkommit under remissbehandlingen, samt till vad utredningsmannen i sitt memorandum anfört funnit mig kunna utgå från en fordonsutveckling, som i stort sett överensstämmer med de förutsägelser härvidlag, som gjorts av motorismens intresseorganisationer. Jag vill emellertid betona, att denna utgångspunkt bygger på den mest optimistiska av de framlagda prognoserna och förutsätter ett utvecklingsförlopp, om vars sannolikhet delade meningar kan råda. Skulle den av intresseorganisationerna förutspådda utvecklingen icke komma till stånd i angiven omfattning, återverkar detta på skatteunderlaget och därmed på möjligheterna till upprustning av vägväsendet.

IV. De statliga utgifterna för vägväsendet och därav på motorfordonstrafiken belöpande andel.

Utredningens kostnadsram och förslag till anslagsavräkning mot automobilskattemedlen.

I sitt betänkande har utredningen under kap. IX och X (s. 193—242) behandlat frågorna om det allmännas kostnader för vägväsendet och motorfordonstrafikens andel däri. Av nämnda kostnader upptager de statliga utgifterna för vägväsendet huvuddelen. I nedan intagna uppställning har sistnämnda utgifter samt utredningens förslag till anslagsavräkning mot automobilskattemedel sammanställts sålunda, att för budgetåret 1954/55 redovisats de av utredningen beräknade bruttoutgifterna och utredningens avräkningsförslag, medan för vart och ett av budgetåren 1955/56—1958/59 angivits allenast utredningens avräkningsförslag. Den i årets statsverksproposition genomförda omläggningen av anslagssystemet för den statliga vägbyggnadsverksamheten har tillämpats i uppställningen.

Utgiftspost	B u d g e t å r						1954/55- 1958/59
	1954/55	1955/56	1956/57	1957/58	1958/59		
	totala statliga utgifter	därav att enligt ut- redningens förslag av- räkna mot automobil- skatte- medel	belopp att enligt utredningens förslag avräkna mot automobilskattemedel				
t u s e n t a l k r o n o r							
Väg- och vattenbyggnadsverkets civilförsvär m. m.	4 180	3 762	3 618	3 618	18	18	11 034
Bidrag till byggande och un- derhåll av mindre hamnar och farleder	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	5 000
Statens bilinspektion:							
Avlöningar.....	1 845	1 845	1 885	1 925	1 965	2 005	9 625
Omkostnader.....	575	575	580	585	590	595	2 925
Registrering av motorfordon ...	1	1	1	1	1	1	5
Bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar	1 400	1 400	1 700	2 000	2 300	2 600	10 000
Statens biltrafiknämnd:							
Avlöningar.....	387	387	402	416	431	445	2 081
Omkostnader.....	61	61	64	66	68	70	329
Undersökningar rörande vägtra- fikolyckor m. m.	300	300	300	300	300	300	1 500
Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande ..	600	600	600	600	600	600	3 000
Statens väginstitut	1 329	1 329	1 441	1 564	1 663	1 741	7 738
Ersättning till postverket för be- fordran av tjänsteförsändelser rörande fordonsskatten	674	674	713	746	777	805	3 715
Kommitteer och utredningar ge- nom sakkunniga rörande väg- trafikväsendet	160	160	160	160	160	160	800
Kontrollstyrelsens befattning med bensinskatten	15	15	15	15	15	15	75
Länsstyrelsernas befattning med brännoljeskatten	150	150	170	190	210	230	950
Pensionering av befattningsha- vare vid väg- och vattenbygg- nadsverket samt vägarbetare..	8 200	7 400	8 100	8 800	9 500	10 200	44 000
Ordningsstatspolisens vägtrafik- övervakningsverksamhet	5 785	5 785	6 985	7 975	8 855	9 335	38 935
Den lokala polisorganisationens vägtrafikövervakningsverk- samhet	21 700	21 700	23 100	24 600	26 100	27 700	123 200
Gottgörelse till fiskerinäringen för av dess utövare erlagd bens- inskatt.....	1 1300	1 1300	1 1300	1 1300	1 1300	1 1300	6 500
Summa	769 117	761 901	824 271	907 164	965 883	1 013 177	4 472 396

¹ I 1954 års statsverksproposition föreslaget belopp.

Av de sålunda beräknade utgifterna, vilka avsetts skola bestridas med automobilskattemedel, belöper nedan angivna belopp dels på utgifter, vilka ansetts svara mot den bensinskatt som beräknats bli erlagd av motorbåtstrafiken och fiskerinäringen, dels på utgifter för bilinspektionens verksamhet, för vilka gottgörelse enligt utredningens förslag skulle tillföras automobilskattemedelsfonden genom att densamma tillgodofördes förrättningsavgifterna vid bilinspektionen. Fråndrages dessa utgiftsbelopp, erhålles de nettobelopp som enligt utredningens förslag skulle gäldas av motorfordonstrafiken genom särskild beskattning.

	B u d g e t å r					
	1954/55	1955/56	1956/57	1957/58	1958/59	1954/55- 1958/59
	t u s e n t a l k r o n o r					
Statliga utgifter att enligt utredningens förslag avräkna mot automobilskattemedel.....	761 901	824 271	907 164	965 883	1 013 177	4 472 396
Avgår för motorbåtstrafikens och fiskerinäringens bensinskatt samt för förrättningsavgifter vid bilinspektionen	5 276	5 328	5 381	5 395	5 410	26 790
Utgifter för vägväsendet, vilka enligt utredningens förslag skola bestridas av motorfordonstrafiken genom särskild beskattning	756 625	818 943	901 783	960 488	1 007 767	4 445 606

Utredningen har till grund för sin beräkning av väghållningsutgifterna under femårsperioden 1955—59 lagt en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för detta ändamål upprättad överslagskalkyl samt har vid sin motivering av anslagsbehoven för vägväsendet anfört bland annat följande rörande väghållningsutgifterna.

Såsom de framlagda prognoserna utvisa är det möjligt att den nuvarande motorfordonstrafiken (motorfordonsantalet) kommer att mer än fördubblas under tiden fram till utgången av 1950-talet. En trafikökning av denna storleksgrad måste föranleda synnerligen omfattande väginvesteringar där-est man till år 1960 vill nå den vägstandard, som skäligen kan krävas av vägtrafikanter av olika kategorier och som i övrigt motsvarar den ökade trafikens behov.

För tiden fram till år 1957 föreliggande vederbörligen fastställda flerårsplaner för vägbyggnadsverksamheten. Möjligheterna till en efter vägbyggnadseftersläpningen och trafiktillväxten avpassad utvidgning och påbyggnad av dessa planer, vilka ligga till grund för nuvarande vägbyggnadsverksamhet, äro uppenbarligen beroende av bl. a. tillgången på arbetskraft och maskiner, vilken för närvarande och sannolikt också under de närmast kommande åren måste betecknas såsom begränsad. Till belysande av eftersläpningen i vägbyggnadsverksamheten må nämnas att väginvesteringarna på landsbygden under åren 1938—1950 — enligt uppgift i en den 13 maj 1953 inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria — med mer än en mil-

järd kr. (uttryckt i 1952 års prisnivå) skulle överstigit de faktiskt gjorda, därest ifrågavarande investeringar följt samma utvecklingslinje som landets övriga civila investeringar. En utökning av vägbyggnadsverksamheten till vad som kan anses svara mot den växande trafikens aktuella behov torde icke vara möjlig under 1950-talet. Den förut omnämnda av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättade överslagskalkylen — vilken närmare motive-rats i en såsom *Bilaga D* i betänkandet intagen skrivelse den 25 augusti 1953 från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till utredningen — avser det väghållningsprogram, som styrelsen anser praktiskt genomförbart under åren 1955—1959. Beträffande den statliga väghållningen har styrelsen i nämnda skrivelse framhållit bl. a. att tillgången på arbetskraft icke borde, särskilt med hänsyn till den fortgående ökade mekaniseringen av vägbyg-gandet, komma att lägga hinder i vägen för en investering i väg- och bro-byggnader av den storleksordning som styrelsen föreslagit.

Med hänsyn till den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda moti- veringen för det föreslagna väghållningsprogrammet och för de praktiska möj-ligheterna till detsammans genomförande har utredningen funnit sig böra lägga detta program till grund vid sammanställningen av de kostnader som under åren 1955—1959 böra bestridas av vägtrafiken.

I detta sammanhang vill utredningen — med hänsyn bl. a. till den på senare tid förda diskussionen om det trängande behovet av mera översiktlig vägplanering — framhålla att en sådan planering närmast synes böra taga sikte på planeringen av företag som avses att bestridas från anslagen till Byggande av huvudvägar och Vägbeläggningar. De för denna byggnads-verksamhet upptagna anslagsbeloppen (65—110 milj. kr., resp. 60—90 milj. kr. per år) måste emellertid, i jämförelse med det faktiska, mycket om-fattande utbyggnadsbehovet under femårsperioden anses vara av förhållan-devis ringa storleksordning. De utbyggnadsbehov, som *kunna* tillgodoses un-der femårsperioden, äro till övervägande del av den karaktären att de *måste* tillgodoses oberoende av en eventuell framtida, på motorvägar baserad upp-byggnad av vägsystemet; och de vägar, som under ifrågavarande period bli föremål för ombyggnad, givas normalt icke högre standard än den som un-der alla förhållanden kommer att krävas för den trafik som även efter till- komsten av motorvägarna kommer att framgå å ifrågavarande vägar. Endast i undantagsfall måste man räkna med att mera ingående utredningar er-fordras för att klarlägga möjligheterna att inpassa det aktuella vägbygg-nadsföretaget i ett större sammanhang. Behovet av översiktlig vägplanering torde därför i nuläget icke böra överskattas.

Beträffande den polisiära trafikövervakningen och trafiksäkerhetstjän-ten anför utredningen.

Jämlikt 15 § 1 mom. andra stycket lagen den 6 juni 1925 om polisväsen- det i riket gottgöras de polisdistrikt som tillhandahålla statspolis (vissa större städer) av statsmedel sina kostnader härför. Beträffande ordnings- statspolisen är föreskrivet att den huvudsakligen skall användas å lands- bygd. Bland dess viktigaste uppgifter ingår övervakning av vägtrafiken. Intill 1937 års omorganisation av bilbesiktningsväsendet utgick gottgörel- sen till ifrågakommande polisdistrikt helt av allmänna budgetmedel. Vid omorganisationen överfördes en del av bilbesiktningsmännens arbetsupp- gifter i fråga om vägtrafikkontrollen till ordningsstatspolisen, som i an- ledning härav utökades med 67 man till att omfatta sammanlagt 270 polis- män. Av dessa beräknades minst halva styrkan under normala förhållan-

den bli dagligen sysselsatt med övervakning av vägtrafiken (patrullering, besiktning, rapportskrivning m. m.). Tillsynen av vägtrafiken ansågs därför i runt tal åsamka 50 % av hela kostnaden för ordningsstatspolisens verksamhet. I proposition nr 30 (s. 75 f.) till 1936 års riksdag underströk föredragande departementschefen, att det förhållandet att samhället på grund av med motortrafiken förenade trafikfaror nödgats vidtaga särskilda åtgärder för trafikens bedrivande under såväl för allmänheten som för motorförarna själva någorlunda betryggande former, väl syntes motivera att denna trafik också i viss utsträckning finge svara för de av de särskilda åtgärderna uppkommande kostnaderna. Departementschefen anslöt sig i anledning härav till ett av automobilbesiktningssakkunniga framlagt förslag av innehåll att de kostnader som föranleddes av den nyss omnämnda utökningen av statspolisen skulle täckas av medel som inflöto från motortrafiken. I första hand borde därvid tagas i anspråk vanliga skattemedel till ett belopp, som motsvarade den beräknade skillnaden (nettointäkten) mellan inkomsterna av och utgifterna för bilbesiktningsväsendet, samt därefter automobilskattemedel. Med understrykande av departementschefens uttalande om det motiverade i att motortrafiken i viss utsträckning finge svara för de ifrågavarande kostnaderna godkände riksdagen den föreslagna kostnadsfördelningen.

Då bilbesiktningssysteminstitutionen från och med år 1948 omorganiserades till statens bilinspektion, upphörde uttagandet av förrättningsavgifter vid besiktningar och andra fordonsundersökningar. I följd härav överstiga numera utgifterna för besiktningsväsendet inkomsterna därav. Detta medförde att hela den del av kostnaderna för statspolisens verksamhet som hänför sig till 1937 års utökning av ordningsstatspolisen kommit att från och med budgetåret 1948/1949 bestridas med automobilskattemedel. Sålunda avräknas för budgetåret 1953/54 av det till Statspolisorganisationen: Gottgörelse till polisdistrikten anvisade förslagsanslaget om 6 775 000 kr. ett belopp om 900 000 kr., dvs. ca 13 %, mot automobilskattemedel. Sistnämnda belopp har beräknats på det sättet, att av kostnaderna för avlöningar och pensionering av ordningsstatspolisen — som för budgetåret beräknats omfatta 277 polismän — 67/277 ansetts belöpa på 1937 års utökning. Av kostnaderna för hyror av stall och garage, vilka äro gemensamma för hela statspolisorganisationen — för budgetåret beräknad omfatta ca 480 man — ha 67/480 beräknats belöpa på 1937 års utökning. Den på nämnda ökning belöpande andelen i kostnaden för expeditionslokaler m. m. har beräknats efter förhållandet mellan det belopp, vartill denna andel uppskattades för budgetåret 1936/37, och det belopp, vartill totalkostnaden vid samma tid uppgick — dvs. 1/14 av totalkostnaden.

Den personal, som inom ordningsstatspolisen står till förfogande för övervakning av vägtrafiken, kan enligt vad statspolisintendenten understrukt i nuvarande läge med stark ansvällning av motorfordonsparken icke anses tillräcklig. I sitt stafförslag för budgetåret 1952/53 framhöll statspolisintendenten att en förstärkning av ordningsstatspolisen framstode såsom ofrånkomlig samt att ökningen borde ske successivt under 3—4 år och vid full utbyggnad omfatta minst 63 polismän. I propositionen nr 171 till 1953 års riksdag anförde föredragande departementschefen i anledning av önskemålen om en förstärkning av ordningsstatspolisen följande.

Vägtrafikens starka utveckling har medfört önskemål om en förbättring av ordningsstatspolisens resurser för att effektivisera trafikövervakningen. Jag delar visserligen statspolisintendentens åsikt, att ordningsstatspolisens nuvarande möjligheter att övervaka vägtrafiken icke kan anses tillfredsställande och att en förbättrad trafikövervakning skulle medverka till att höja

trafiksäkerheten och nedbringa antalet olyckor på vägarna. Emellertid har jag ansett det i nuvarande läge angelägnare, att den polisreform genomföres, som jag i det föregående uttalat mig för och som bl. a. innefattar en väsentlig utökning av kriminalstatspolisen. Då redan denna utökning kan väntas medföra vissa svårigheter för det kommunala polisväsendet i de städer, som skall åläggas att tillhandahålla statspolispersonalen, anser jag mig icke böra ytterligare åderlåta de kommunala poliskårerna och försvara rekryteringen till kriminalstatspolisen genom att samtidigt framlägga förslag om en förstärkning av ordningsstatspolisen. Det torde också böra utredas i vad mån en förstärkning av ordningsstatspolisen kan finansieras genom själva motortrafiken. Jag är alltså icke beredd att för nästa budgetår tillstyrka någon utökning av ordningsstatspolisen.

I brev den 5 juni 1953 till statskontoret angående vissa anslag till polisväsendet för budgetåret 1953/54 m. m. har Kungl. Maj:t uppdragit åt statspolisintendenten att samråda med utredningen angående möjligheterna att finansiera en förstärkning av ordningsstatspolisen genom automobilskattemedel. Sådant samråd har ägt rum.

Utredningen har hos statspolisintendenten hemställt om uppgift angående de sannolika kostnaderna under åren 1955—1959 för statspolisens verksamhet med avseende å vägtrafikens övervakning och vägtrafiksäkerhetstjänsten. Vid kostnadsberäkningen borde förutsättas att statspolisorganisationen bleve utbyggd till den omfattning, som erfordrades för fullt effektiv trafikövervakning och trafiksäkerhetstjänst vid en vägtrafik svarande mot det av utredningen såsom sannolikt antagna motorfordonsbeståndet under den ifrågavarande femårsperioden. I anledning härav har statspolisintendenten i skrivelse den 25 april 1953 till utredningen anfört bl. a. följande.

För att statspolisen skall kunna på ett effektivt sätt ombesörja trafikövervakning anser jag en fördubbling av den nuvarande personalstyrkan, 277 st. ordningsstatspolismän, vara erforderlig inom den angivna tidsperioden. Beräkningarna ha gjorts på så sätt, att tre fjärdedelar av de nuvarande kostnaderna för ordningsstatspolisen avsetts falla på trafikövervakningen och vägtrafiksäkerhetstjänsten, varjämte personalutökningarna fördelar sig på de olika budgetåren på följande sätt: 1954/55 60 man, 1955/56 60 man, 1956/57 70 man, 1957/58 40 man och 1958/59 40 man.

Kostnader för statspolisens trafikövervakning m. m.	
År	Kronor
1955	5 300 000
1956	6 400 000
1957	7 300 000
1958	8 100 000
1959	8 500 000

De i skrivelsen angivna kostnaderna inkludera icke resekostnads- och traktamentsersättningar till den trafikövervakande ordningsstatspolisen. Från det under riksstatens elfte huvudtitel upptagna anslaget till Vissa ersättningar åt befattningshavare vid polisväsendet — för budgetåret 1953/54 uppgående till 3,5 milj. kr., varav 385 000 kr. avräknas mot automobilskattemedel — gäldas resekostnads- och traktamentsersättningar till statspolisen, reservpolismän, fjärdingsmän och andra polismän. Den del (11 %) av anslaget som avräknas mot automobilskattemedel har ansetts belöpa på ord-

ningsstatspolisens resor för trafikövervakning. Enligt uppgift från statspolisintendenten kunna kostnaderna för denna reseverksamhet vid i skrivelsen beräknad utbyggnad av ordningsstatspolisen för vart och ett av åren 1955—1959 uppskattas till respektive 485 000, 585 000, 675 000, 755 000 och 835 000 kr.

Den nuvarande eftersläpningen i utbyggnaden av ordningsstatspolisorganisationen och den förväntade omfattande trafikökningen synas motivera de av statspolisintendenten beräknade kostnaderna för statspolisens verksamhet med avseende å övervakningen av vägtrafiken och vägtrafiksäkerhetstjänsten under åren 1955—1959. Med hänsyn till vad som upplysts rörande den utsträckning i vilken ordningsstatspolisen beräknas komma att tagas i anspråk för ifrågakvarande verksamhet torde den av statspolisintendenten verkställda fördelningen av totalkostnaderna för ordningsstatspolisen på trafikövervakning (trafiksäkerhetstjänst) och på övrig polisiär verksamhet kunna anses skälig.

Jämlikt 15 § 2 mom. polislagen lämnar staten allmänna bidrag till polisdistrikten på den egentliga landsbygden med hälften av kostnaden för avlöningar och vissa andra förmåner till ordinarie polispersonal samt med en femtedel av avlöningskostnaden för icke ordinarie personal. Vidare erhåller enligt samma lagrum från och med den 1 januari 1954 städer med mindre än 10 000 invånare (jämte i undantagsfall, efter Kungl. Maj:ts medgivande, större städer) samt köpingar allmänna statsbidrag efter samma grunder som polisdistrikten på den egentliga landsbygden, varvid emellertid bidragen till städer och köpingar med minst 5 000 invånare utgå med endast 25 % såvitt gäller avlöningskostnaden för ordinarie polispersonal. Till polisverksamheten i städer med minst 10 000 invånare utgå däremot (med ovan angivet undantag) ej allmänna statsbidrag.

Staten bidrager vidare till pensioneringskostnaden för ordinarie polispersonal i polisdistrikt på den egentliga landsbygden, antingen så att personalen pensionsförsäkras i statens pensionsanstalt (varigenom i praktiken minst hälften av pensioneringskostnaden täckes av statsmedel) eller så att staten betalar en tredjedel av den utgående pensionen. Bidragsrätten är från och med den 1 januari 1954 utsträckt till att omfatta även sådana städer och köpingar vilka ingå i gemensamt polisdistrikt med landsbygdsdel av samma åklagardistrikt.

För budgetåret 1953/54 har av allmänna budgetmedel under riksstatens elfte huvudtitel anvisats anslag till förenämnda allmänna statsbidrag (Bidrag till den lokala polisorganisationen å landsbygden m. m.) med 8,5 milj. kr.

Tidigare har berörts det under elfte huvudtiteln upptagna anslaget till Vissa ersättningar åt befattningshavare vid polisväsendet. Endast den del av anslaget, som ansetts belöpa på ordningsstatspolisens resor för trafikövervakning, avräknas mot automobilskattemedel. De resor som i övrigt erfordras för den polisiära övervakningen av trafiken bestridas sålunda med allmänna statliga budgetmedel och kommunala skattemedel.

Den utsträckning, i vilken polisdistriktens polispersonal användes för övervakning av vägtrafiken och trafiksäkerhetstjänst, skiftar allt efter distriktens struktur och personaltillgång.

I städerna — där biträde av ordningsstatspolis för trafikövervakningsarbetet som regel ej kan påräknas — är detta arbete mycket omfattande. För närvarande måste i flertalet städer och stadslänkande samhällen ungefär hälften av ordningspolisen helt sysselsättas med arbetsuppgifter som avse trafiken, och fall förekomma där ända till 70 % av ordningspolisens ar-

betstid upptages härmed. De ifrågavarande arbetsuppgifterna omfatta huvudsakligen utredningar i trafikärenden (brott mot trafiklagstiftningen, trafikolyckor, trafiktillstånds- och körkortsansökningar), trafikdirigering genom trafikposter, trafikövervakning genom trafikpatruller och vid vanlig ordningspatrullering, utfärdande och kontroll av parkeringsföreskrifter, s. k. flygande besiktning samt särskilda trafikkontroller rörande ovarsam framfart, bristande körkortsinnehav, rattfylleri och överträdelse av bestämmelserna rörande maximilast. Trafiksäkerhetsundervisning i skolor och daghem ingår vidare bland arbetsuppgifterna.

I polisdistrikten på den egentliga landsbygden sysselsättes polispersonalen i regel till minst en fjärdedel av arbetstiden med ärenden som angå trafiken. Huvudsakligen avser arbetet här utredningar i trafikärenden, särskilda trafikkontroller samt vägsparning för efterspanande av vid trafikolycka avvikande motorförare. Besiktnings- och patrullverksamhet ombesörjes däremot regelmässigt av statspolisen.

Personaltillgången för polisens trafikverksamhet torde för närvarande vara otillräcklig. Polisdistrikten ha i de flesta fall iakttagit återhållsamhet vid anvisandet av medel för utökning av polisstyrkan, varför eftersläpning uppstått. Den förväntade kraftiga ökningen av motorfordonsbeståndet torde komma att ytterligare accentuera behovet av personalförstärkning. Utredningen har genom rundskrivelser till samtliga landsfogdar samt polismästarna i de städer som äro undantagna från landsfogdarnas polisverksamhet inhämtat uppgifter rörande nämnda behov. De lämnade uppgifterna utvisa, att den nuvarande eftersläpningen och den växande motorfordonstrafiken torde komma att för åren 1955—1959 kräva en fördubbling av de större städernas nuvarande ordningspolisstyrkor samt en från 25 till 50 % varierande ökning av polisstyrkorna i övriga polisdistrikt.

Genom nämnda rundskrivelse ha uppgifter även inhämtats om de sannolika kostnader som övervakningen av vägtrafiken och vägtrafiksäkerhetstjänsten kunna beräknas förorsaka polisdistrikten under åren 1955—1959 under förutsättning att den erforderliga utbyggnaden av polisväsendet kommer till stånd. (Kostnaderna för av statspolis utförd trafikkontroll ingå ej i ifrågavarande kostnader.) Uppgifterna bygga på beräkningar utförda av samtliga polischefer i landet men äro icke fullt enhetliga. Vissa uppgifter upptaga nämligen icke den kostnadsandel, som efter arbetstidsåtgång faller på vägtrafiken, utan endast den merkostnad, som trafikverksamheten kan beräknas åsamka polisdistrikten. Förväntade svårigheter att hos polisdistrikten utverka anslag för hela den erforderliga personalökningen ha också i vissa fall föranlett att den beräknade omfattningen av densamma beskurits. Det bör slutligen framhållas, att de osäkra förutsättningarna för en kostnadskalkyl av här ifrågavarande slag göra att uppgifterna grundats på mycket överslagsmässiga beräkningar och därför äro att betrakta såsom i hög grad approximativa.

Av de ifrågavarande kostnaderna för polisens trafikverksamhet belöper viss del på annan trafik än med motorfordon. Denna kostnadsdel bör därför täckas genom allmänna skattemedel (kommunala medel samt mot automobilskattemedlen ej avräknade statsbidrag). En utökning av polispersonalen i för trafikverksamheten erforderlig omfattning förutsätter på grund härav en ekonomisk medverkan från polisdistriktens sida, som med hänsyn till den tidigare berörda återhållsamheten i kommunernas anslagsanvisning måste betecknas såsom mer eller mindre oviss. Utredningen har därför ansett sig böra räkna med att endast ungefärligen tre fjärdedelar av de på nyss angivet sätt beräknade kostnaderna i realiteten komma att uppstå under åren 1955—1959.

Den del av ifrågavarande kostnader, som belöper på motorfordonstrafiken, synes i princip böra täckas genom statsbidrag som avräknas mot automobilskattemedel. Utredningen vill i detta sammanhang erinra om att det i direktiven för den enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 25 september 1953 tillsatta utredningen rörande åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten på vägar och gator uttalats, att kostnaderna för av trafiksäkerhetsskäl påkallad förstärkning av polisens personal såväl som för dess utrustning med fordon, undersökningsapparat och annan materiel torde böra bestridas med automobilskattemedel. De nuvarande bestämmelserna om allmänna statsbidrag till polisdistrikten torde för sådant fall erfordra revidering.

Rörande utredningens motivering för de i övrigt beräknade anslagsbehoven hänvisas till betänkandet (s. 203—214).

Vid övervägandet av de trafikpolitiska synpunkter, som bör anläggas på beskattningen av motorfordonstrafiken, har utredningen i likhet med 1944 års trafikutredning funnit, att kravet på effektivitet och lönsamhet hos trafiken bör vara den primära riktlinjen för trafikpolitiken och att beskattningen i princip ej får anordnas så att detta krav eftersättes. Detta betraktelsesätt medför enligt utredningen i främsta rummet att varje trafikgren själv i första hand bör svara för sina egna trafikkostnader. Principen härom benämnes av utredningen kostnadsansvarighetsprincipen, och utredningens synpunkter härvidlag har närmare utvecklats i betänkandets VI kap. (s. 94—123). Rörande kostnadsansvarighetsprincipens tillämpning vid beskattningen av motorfordonstrafiken anför utredningen i detta kap. bland annat följande.

Motorfordonstrafiken bör sålunda enligt utredningens uppfattning genom särskild beskattning betala hela den på denna trafik belöpande andelen i *dels* det allmännas kostnader för väg- och gatuväsendet, inklusive det statliga vägväsendets pensioneringskostnader, allt med beaktande av den avgränsning gentemot andra vägtrafikintressenter, som förut angivits, *dels* det statliga vägtrafikväsendets administrationskostnader, med undantag av de i detta hänseende på kommunikationsdepartementet fallande kostnader, som icke avse utredningar genom kommittéer och sakkunniga rörande vägtrafikväsendet (vilket undantag synes motiverat med hänsyn till att motsvarande kostnader ej belasta järnvägstrafiken) och *dels* kostnaderna för säkerhets- och kontrolltjänsten på vägtrafikens område.

Vid kostnadsfördelningen mellan de olika motorfordonskategorierna synas i möjligaste mån avvikelser från kostnadsansvarighetsprincipen böra undvikas. Utredningen anser därför att beskattningen icke bör influeras av fordonens olika beredskapsvärde. Ej heller torde skillnad i skattebelastningshänseende böra göras mellan exempelvis trafik i allmänt och trafik i enskilt intresse, mellan trafik med kollektivt och individuellt brukade motorfordon, mellan nyttobetonad och icke nyttobetonad trafik eller mellan privat och yrkesmässig trafik i annan mån än som motiveras av en differentiering enligt kostnadsansvarighetsprincipen. Skattebefrielse för motorfordon och släpvagnar, vilka användas för tillgodoseende av allmänna samhällsintressen, t. ex. brand- och sjuktransportbilar, är med detta betraktelsesätt icke motiverad. Särskilt skattelättnad för släpvagnar synes heller icke böra ifrågakomma.

Utredningens principiella avståndstagande från skild beskattning av nytto-

betonad och icke nyttobetonad motorfordonstrafik innebär bl. a. att näringspolitiska synpunkter — vilka 1937 års automobilskatteutredning fann nödvändigögra en förhållandevis långtgående överföring av den tyngre biltrafikens kostnadsansvar till de lättare fordonen (personbilar, motorcyklar, lätta lastbilar och lätta släpvagnar) — enligt utredningens på kostnadsansvarighetsprincipen och nyttokostnadsteorien grundade uppfattning icke böra *vid skatlläggningen av motorfordonstrafiken* föranleda reduktion av den tyngre motorfordonstrafikens kostnadsbörda. Skulle likväl en sådan reduktion ske, synes det under alla omständigheter oriktigt att kostnaden härför skall betalas av de lättare fordonen, vilka icke skäligen böra bära det ekonomiska ansvaret för en i näringspolitiskt syfte genomförd subvention av den tyngre motorfordonstrafiken. Ägarna av de lättare fordonen kunna ju icke anses speciellt företräda landets näringspolitiska intressen, och en subvention av angivet slag synes därför i ifrågakommande fall böra ske genom tillskott till vägtrafikväsendet från den allmänna budgeten. Behovet av subventionsåtgärder i fråga om vårt näringsliv torde emellertid icke kunna avgöras annat än på grundval av en ingående analys av näringslivets kostnadsstruktur, vilken ej faller inom den förevarande utredningens ram. Då må dock framhållas, att en eventuell subventionering av näringslivet icke bör — om kostnadsansvarighetsprincipen skall vara vägledande för beskattningen av motorfordonstrafiken — äga rum på ett sådant stadium av produktionsprocessen, att konkurrensförhållandet mellan olika trafikgrenar och trafikmedel däri genom snedvrides.

I princip bör ej användningen av det ena drivmedlet enligt utredningens förmenande gynnas framför det andra. Beskattningen får dock ej anordnas så, att användningen av visst drivmedel, såsom motorbrännolja, motorsprit eller gengas, förhindras om en sådan användning ur andra synpunkter befinnes önskvärd.

Sammanfattningsvis kan sägas att beskattningen av motorfordonstrafiken enligt utredningens uppfattning i princip bör grundas på en kostnadsfördelning som i huvudsak bestämmes av *vägtekniska synpunkter*. I den mån trafikpolitiska intressen, som icke kunna härledas ur kostnadsansvarighetsprincipen, anses böra påverka omfattningen av de olika fordonens slutliga kostnadsbörda, synas åtgärder till befrämjande av dessa intressen icke böra vidtagas i bilbeskattningens form.

Utredningen har beräknat att de totala statliga och kommunala kostnaderna för vägväsendet under femårsperioden 1955—59 skulle komma att uppgå till ca 5,7 miljarder kr. De kommunala kostnaderna har därvid uppskattats till 1 974 milj. kr., varav 742 milj. kr. statsbidrag. De på kommunerna stannande kostnaderna skulle sålunda komma att uppgå till 1 232 milj. kr. Vid beräkningen av sistnämnda kostnader har utredningen utgått från de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade statsbidragen till den kommunala väghållningen under femårsperioden samt antagit, att de totala kommunala väghållningskostnaderna skulle komma att uppgå till 296 % av statsbidragen till väg- och gatubyggnadsarbeten och till 180 % av statsbidragen till väg- och gatuunderhåll. Utredningen anger, att detta antagande bygger på den genomsnittliga relationen under åren 1947—51 mellan de totala kommunala väghållningskostnaderna och de maximala statsbidrag till dessa, som då skulle kunnat utgå om medel därtill funnits tillgängliga. Utredningens uppskattning av de på kommunerna under fem-

årsperioden stannande kostnaderna har verkställt för att en uppfattning skall kunna erhållas om storleken av den procentuella andel i de totala statliga och kommunala kostnaderna för vägväsendet, som enligt utredningens skatteförslag kommer att åvila motorfordonstrafiken, och har i förevarande sammanhang närmast teoretiskt intresse.

Vid fördelningen av kostnaderna för vägväsendet mellan motorfordonstrafikanterna och övriga ifrågakommande kostnadsbärare har utredningen ansett sig icke böra räkna med kostnader, som huvudsakligen är betingade av andra samhällsintressen än den allmänna fredsmässiga samfärdseln. Sålunda har från kostnaderna för nyanläggning av ödebygdsvägar dragits 25 %, vilka i fråga om denna utgiftspost ansetts motsvara det allmännas intresse av landets uppodlande och bebyggande. Vidare har från utgifterna för bygande av broar dragits 3 %, vilka vid överslagsmässig uppskattning funnits belöpa på militärt påfordrade förstöringsanordningar. Slutligen har från de på kommunerna stannande kostnaderna för vägväsendet dragits den av utredningen till 5 % därav uppskattade tilläggskostnaden för anläggande av gator i städer och stadliktande samhällen till en bredd och en utformning, som icke nödvändiggöres av gatutrafiken utan avser att bereda de i gatuhuset boende nyttoverkningar av sanitär och trivselbetonad natur.

Återstående kostnader har fördelats mellan motorfordonstrafikanterna och övriga vägtrafikanter efter en i betänkandets X kap. (s. 231—242) närmare beskriven metod, enligt vilken motorfordonstrafikens andel i de beräknade totala statliga och kommunala kostnaderna för vägväsendet under femårsperioden 1955—59 skulle komma att uppgå till ca 78 %.

Utredningen har — såsom av det föregående framgår — föreslagit, att hittills tillämpade principer för vägens avräkning mot automobilskattemedlen i huvudsak skall bibehållas. Utredningen har vidare funnit, att någon ändring av bestämmelserna om statsbidrag till den kommunala väghållningen för sådant fall ej behöver ske. Till stöd härför anför utredningen, att dess fördelning av de totala statliga och kommunala kostnaderna för vägväsendet givit vid handen, att å ena sidan icke-motorfordonstrafikens andel i de statliga kostnaderna för väghållningen å landsbygden under femårsperioden uppgår till 215 milj. kr. men att å andra sidan en befrielse från andel i de kommunala väghållningskostnaderna med nuvarande statsbidragssystem under samma tid uppstår för motorfordonstrafikanterna till ett belopp av 236 milj. kr., varför totalt sett en merbelastning om 21 milj. kr. skulle föreligga på icke-motorfordonstrafiken, om något avdrag för deras kostnadsandel i vägväsendet ej göres vid anslagsavräkningen mot automobilskattemedel samt nuvarande statsbidragsbestämmelser bibehålles. Med hänsyn till de osäkra förutsättningarna för kostnadsavvägningen och det därav föranledda behovet av viss felmarginal anser utredningen, att de här mot varandra ställda kostnadsposterna i stort sett uppväger varandra samt ur praktiska synpunkter och till åstadkommande av viss kostnadsutjämning bör »kvittas» mot varandra.

För att full täckning skall erhållas för de kostnader för vägväsendet, vilka

utredningen ansett skola under femårsperioden 1955—59 bestridas med automobilskattemedel, har utredningen funnit en höjning med i genomsnitt 28 % av de nuvarande skattesatserna (fordons- och drivmedelsskatter) erforderlig.

I de särskilda yttranden, som avgivits av de sakkunniga med vilka utredningen haft att samråda, har herr Spetz anfört bland annat följande.

Om behovet av en snabbast möjliga upprustning av landets vägnät råder knappast mer än en mening. Den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade kostnadsramen för byggande och underhåll av vägar och gator är emellertid av tekniska skäl föga mer än en önskad storlek på ifrågavarande verksamhet. Och kostnaden för trafikpolis är helt beroende på möjligheterna av nyrekrytering och utbildning av erforderlig personal, möjligheter som i dagens läge icke synas vara för handen. Slutsatsen av dessa överväganden blir att totalsumman med stor sannolikhet kommer att stanna under 5 miljarder kr. för nu ifrågavarande femårsperiod.

Då, såvitt nu kan bedömas, intäkterna av automobilskattemedel med nuvarande skattesatser under de närmaste åren i stort sett kan komma att täcka aktuella utgifter, synes mig allt tala för att en omläggning av beskattningen av motorfordonstrafiken bör anstå tills vidare. Ehuru jag, som ovan antytts, icke kan bedöma huruvida beskattningens nuvarande höjd och fördelning är den absolut riktiga, anser jag icke att en skattehöjning *nu* är den åtgärd som bör övervägas i syfte att skapa finansiella förutsättningar för en *framtida* utökning av den välbehövliga upprustningen av vägnätet. Genom ett anstånd skulle också betydligt större säkerhet såväl rörande takten av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens möjligheter att framlägga förslag om och genomföra väginvesteringar som rörande utvecklingen av fordonsbeståndet vinnas.

Med hänsyn till det nu anförda har jag under utredningens överläggningar hävdadt den meningen att utgiftsramen borde sättas lägre än till det av utredningsmannen beräknade beloppet; och av denna anledning har jag, såsom förut nämnts, funnit frågan om jämkningar i beskattningen icke aktuell just nu.

Herr Hagberg har i sitt yttrande framhållit.

Otvivelaktigt föreligger ett starkt behov av en utbyggnad och modernisering av landets vägnät. Utredningen framhåller, att väginvesteringarna på landsbygden under åren 1938—1950 — enligt uppgift i en den 13 maj 1953 inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria — med mer än en miljard kronor (uttryckt i 1952 års prisnivå) skulle ha överstigit de faktiskt gjorda, därest ifrågavarande investeringar följt samma utvecklingslinje som landets övriga civila investeringar. Under 1952 har åtgärder vidtagits för en viss återhämtning i förevarande hänseende. Det är angeläget, att man i möjligaste utsträckning fortsätter att utbygga och förbättra vårt vägnät, så att detta svarar mot den starkt ökade trafikens behov och den tekniska utvecklingens krav.

Enligt min uppfattning fyller de hittills gjorda utredningarna och beräkningarna rörande de *framtida kostnaderna för vägväsendet* icke alltid de krav, som torde få anses skäliga. Utredningen har som nämnt byggt sitt förslag på den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angivna utgiftsramen. Utredningen har icke ansett det ingå i dess uppdrag att söka granska den

framlagda kalkylen. Denna baseras på en 1950—1951 inom styrelsen uppgjord s. k. normalplan för vägbyggnadsverksamheten, vilken sedermera efter hand justerats, dock huvudsakligen blott med hänsyn till penningvärdeförsämringen. Det må framhållas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen själv betecknat det material, på vilket dess uppskattning bygger, såsom icke tillfredsställande. Det anföres också, att nödvändiga utredningar icke medhunnits.

Det förefaller över huvud taget, som om arbetet med en översiktlig planering av vägfrågorna icke kan bedrivas med behövlig kraft eller i nödig omfattning med nuvarande organisation och att därför tillräckligt stöd saknas för den konkreta planläggningen av denna ytterst omfattande investeringsverksamhet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sina petita de senaste åren vid upprepade tillfällen framhållit, att en eftersläpning föreligger på planläggningsområdet. Den fortlöpande utbyggnaden på vägväsendets område såges därför icke kunna ske på sådant sätt, att ett trafikekonomiskt och samhällsekonomiskt optimum nås. Styrelsen har senast den 18 juni 1953 i remissvar med anledning av en framställning från Svenska Vägföreningen den 23 april 1953 förordat upprätthållandet av ett utredningsorgan för planeringsfrågor och betonat angelägenheten av att den översiktliga planläggningen utan dröjsmål kommer i gång i sådan omfattning, att resultatet därav snarast möjligt kan föreligga till stöd för den fortsatta detaljplaneringen. Även överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt de sakkunniga för utredning angående näringslivets lokalisering har starkt understrukit behovet av en långsiktig planering på förevarande område.

För dagen står sålunda till förfogande, när det gäller att bedöma utgiftsramen vid en väsentlig omläggning av motorfordonsbeskattningen, endast det material, som återfinnes i den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda överslagskalkylen. Att beräkningen av medelsbehovet för den ifrågasvarande femårsperioden under dylika omständigheter måste bli osäker, torde ligga i sakens natur.

Den föreliggande utgiftsramen omfattar även utgiftsändamål, som tidigare icke avräknats mot automobilskattemedlen. De skäl, som av utredningen anförts för denna utvidgning, synes mig icke bärande. Särskilt vill jag vända mig mot förslaget att kostnaderna för polisdistriktens polispersonal, för 5 år uppskattade till 123 milj. kr., skall betalas av motortrafiken. Där emot förefaller det mig lämpligt att man genom en utvidgning av statspolisens organisation och en utökning av dess trafikkontrollerande verksamhet söker åstadkomma bättre trafiksäkerhet. Huruvida detta kan ske i den takt, som utredningen förutsatt, då den räknar med en fyrdubbling av kostnaderna härför, undandraget sig mitt bedömande. Vad angår kostnaderna för vägar och gator, beträffande vilka städer och stadsliknande samhällen nu stå som väghållare, finner jag icke heller någon ändring motiverad. I den mån dylika vägar och gator är att betrakta som enskilda utfartsvägar, bestrides huvuddelen av kostnaderna — i varje fall anläggningskostnaderna — av de fastighetsägare, som drager nytta av vägarna. Utredningen har visserligen icke ifrågasatt någon ökning av anslaget till dylika gator och vägar. Å andra sidan har utredningen emellertid verkställt en »kvittning» mot kostnader för vägväsendet på landsbygden, vilka enligt dess mening till lägre belopp än för närvarande bort belasta motorismen men det oaktat i sin helhet föreslås avräknade mot automobilskattemedlen. Såvitt jag kan finna är utredningens argumentation på denna punkt knappast hållbar.

Jag vill slutligen beträffande den utgiftsram, utredningen ifrågasatt, framhålla, att densamma även måste ses i sitt samhällsekonomiska sammanhang.

Även om man delar exempelvis väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning om det ekonomiskt berättigade i stora investeringar på vägområdet, måste dessa vägas dels mot de totala investeringsanspråk — enskilda och offentliga — med vilka man har att räkna, dels mot andra aktuella anspråk inom den offentliga sektorn. Särskilt av den anledningen att starka skäl talar för nödvändigheten av en relativ sänkning av den offentliga investeringsverksamhetens totala omfattning, framstår en samlad avvägning mellan olika investeringsönskemål såsom oundgänglig.

Herr Kärlander har i sitt yttrande anfört bland annat.

Vad beträffar det vägbyggnadsprogram, som Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen upprättat för åren 1955—1959 och vilken kostnadsram legat till grund vid utredningens fastställande av det totala kostnadsansvaret för motorfordonstrafiken, kan det synas tveksamt huruvida det föreligger möjlighet att tillfullo tillgodose detta stora investeringsbehov för vägväsendet, jämsides med de investeringsbehov som föreligger inom statlig verksamhet i övrigt, samt inom kommunal förvaltning och inom näringslivet. Det kan inte anses realistiskt att räkna med att detta s. k. »femårsprogram» för vägväsendet får ytterligare överarbetas och utsträckas över en något längre tidrymd.

Remissyttrandena.

I fråga om de av utredningen beräknade utgifterna för den statliga väghållningen anför *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* följande.

Beträffande vägväsendets utbyggnads- och underhållsbehov har utredningen hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtat vissa uppgifter. Dessa hade bort byggas på sådana undersökningar, som innefattas i den översiktliga planläggning, vilken styrelsen under ett flertal år vid sina medelsäskanden hemställt att få resurser till att utföra. I avsaknad härav ha uppgifterna fått grundas på förefintligt material, vilket har karaktären av behovsutredningar grundade allenast på uppskattningar av behov, utveckling och resurser. Styrelsen har även vid angivande av fördelningen på olika investeringsändamål icke därmed ansett sig ha tagit slutlig ställning till denna fördelning. Styrelsen är övertygad om att en fortsatt stegrad takt i vägnätets utbyggnad är ofrånkomlig, om vårt näringsliv och vårt samhällsliv i övrigt under ekonomiskt rimliga förutsättningar skall kunna bygga på landsvägs-transporter ungefärligen i den omfattning, som nu sker. Det hade emellertid varit önskvärt att innan ställning togs till det nu ifrågakvarande viktiga spørsmålet, närmare utredningar förelegat rörande bl. a. vägutbyggandets omfattning och inriktning.

I fråga om möjligheterna att med hänsyn till arbetskraftbehovet och andra faktorer tillgodose dessa behov har styrelsen icke heller haft möjlighet att företaga någon närmare undersökning. Styrelsen har i skrivelse till utredningen den 25 augusti 1953 anfört, att arbetskraft och materialfrågan icke borde utgöra hinder för de angivna investeringarna.

Med anledning av ett utredningens uttalande får styrelsen starkt understryka, att man ingalunda med det investeringsprogram som styrelsen framlagt kommer att till år 1960 nå den vägstandard, som skäligen kan krävas av vägtrafikanter av olika kategorier och som i övrigt motsvarar den ökade tra-

fikens behov. Det har icke genom denna utredning klarlagts att det »förspång» före vägväsendet, som motortrafiken nu har, ens kommer att minska under de närmaste åren.

Beträffande kostnaderna för väghållningen hänföra sig de huvudsakliga ökningarna under femårsperioden till investeringsverksamheten. Behovet av en ökad investeringsverksamhet har styrelsen berört i skilda sammanhang, bl. a. i sina anslagsäskanden. En sammanfattning härav har gjorts i styrelsens skrivelse till utredningen den 25 augusti 1953, vilken intagits såsom bilaga i betänkandet (s. 434—439). I det program för de statliga väginvesteringarna som där redovisats ha dessa beräknats för varje år skola ökas med ca 10 %, vilket icke kan anses vara särskild stor ökning. En ökning av anläggningsverksamheten i överensstämmelse med ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tidigare framlagt liknande program omfattande tiden till år 1956 synes även statsmakterna ha ansett i hög grad önskvärd (jfr 1952 års statsverksproposition VI ht s. 39).

Ehuru det föreliggande materialet är otillfredsställande för ett slutligt bedömande av vägväsendets medelsbehov, är styrelsen emellertid med den kännedom styrelsen har om vägnätet och vägtrafiken av den bestämda meningen, att väginvesteringarna måste hållas vid minst den volym, som angivits i ovannämnda skrivelse, för att betingelser skola skapas för ekonomiskt gynnsamma landsvägstransporter i vårt land.

De övriga remissmyndigheter, som uttalat sig om behovet av en upprustning av landets vägnät, har samtliga understrukt angelägenheten av att en sådan upprustning kommer till stånd. Sålunda framhåller *kommerskollegium*, att en fortsatt upprustning av vägväsendet uppenbarligen på alla håll anses såsom en mycket angelägen uppgift och att man från trafikanternas sida också torde vara beredd att bära kostnaderna här för, förutsatt givetvis att kostnadsökningen håller sig inom rimliga gränser. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anför för sin del följande.

Länsstyrelsen vill för sin del vitsorda behovet av ökade vägmedel, såväl för investeringar i nya vägar och broar som för förbättrat underhåll och ytterligare trafiksäkerhetsanordningar. I synnerhet länets huvudvägar — såväl i Göteborgstrakten som ut mot kustzonen — ha icke hållit jämna steg med trafikutvecklingen utan framstå på betydande sträckor som konstruerade för en gången tids trafikbehov. Särskilt ha företrädare för den tyngre trafiken vid skilda tillfällen hos länsstyrelsen framhållit vikten av att vägarna ombyggas för den belastning, som de moderna tyngre lastbilstyperna ge. Länets vägar — det gäller även huvudvägarna — tillåta icke lagligen ett utnyttjande av kapaciteten hos de tyngre lastbilstyper, som för närvarande saluföres. Ett fullt utnyttjande av dessa lastbilar förutsätter emellertid omfattande investeringar i länets vägnät.

På åtskilliga håll i länet slingra hårt trafikerade huvudvägar tätt utmed gårdar och genom tätbebyggda områden. Önskemål från ortsbefolkningens sida om förflyttning av dessa vägar till säkrare sträckningar ha icke kunnat i erforderlig utsträckning tillmötesgå på grund av brist på medel. Samma förhållande har också lett till att mindre rationella men billigare vägsträckningar ha måst förordas framför rationella men kostnadskrävande lösningar.

Dessa överväganden ha lett länsstyrelsen till den uppfattningen att kostnaderna för vägväsendet avsevärt kommer att ökas under de närmaste åren.

Länsstyrelsen finner det kortsiktigt, att som skett i diskussionen kring skat-
teförslaget söka undanskymma de omfattande investeringsbehov, som redan
under de närmaste åren äro aktuella för vägväsendet, arbeten som i viss ut-
sträckning i detta län kunna utföras med s. k. dold arbetskraft.

Länsstyrelsen i Örebro län framhåller likaledes.

Till att börja med vill länsstyrelsen starkt understryka behovet av att lan-
dets vägnät förbättras och upprustas. Det är ej nog med att vägväsendets
behov under många år varit betydligt eftersatta och att en betydande efter-
släpning av vägbyggande och vägförbättring föreligger. Motortrafikens kraf-
tiga utveckling efter andra världskriget har ställt vägväsendet inför nya
krav och nya problem. Länsstyrelsen anser det därför nödvändigt att kraft-
tag tagas för att utvidga och förbättra vårt vägväsen. Endast i den mån
brist på arbetskraft eller någon annan tvingande omständighet motiverar
det, bör arbetet på vägnätets förbättring hållas tillbaka.

Vidare vill länsstyrelsen understryka, att det i främsta rummet är motor-
trafikens väldiga utveckling — såväl fordonens antal som den allt större
tyngden hos lastfordon och bussar — som gjort att så stora krav i våra
dagars samhälle måste ställas på vägväsendet. Inte minst gäller detta broar-
na, som undan för undan måste förstärkas eller ombyggas. Det är uppen-
bart, att man utan denna utveckling skulle ha kunnat nöja sig med en be-
tydligt enklare och billigare vägstandard. Länsstyrelsen har haft rikliga till-
fällen att iakttaga, hur särskilt de tunga lastfordonen gått mycket illa åt
vägarna och ställt vägmyndigheterna inför mycket svåra problem.

De över betänkandet hörda sammanslutningarna har i sina yttranden
icke närmare ingått på frågan om behovet av vägnätets upprustning. Sveri-
ges industriförbund konstaterar dock att ett sådant behov alltjämt före-
ligger.

Bland de myndigheter, som yttrat sig rörande den av utredningen
föreslagna kostnadsramen för de statliga vägutgif-
terna, har förutom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen *två länsstyrelser*
samt *1953 års trafikutredning* funnit densamma i och för sig godtagbar.
Trafikutredningen anför sålunda.

Av betänkandet framgår att den däri antagna kostnadsramen för vägvä-
sendet under femårsperioden 1955—59 omfattar ett vägbyggnadsprogram,
som för de närmaste åren grundar sig på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens
flerårsplaner för vägbyggnadsverksamheten. De byggnadsprojekt, som upp-
tagits i dessa planer äro enligt styrelsens uppgift till helt övervägande del
av sådan angelägenhetsgrad att de snarast böra komma till utförande obe-
roende av den översiktliga planläggning av vägnätets utbyggnad och upp-
rustning i stort, som enligt trafikutredningens uppfattning jämväl bör ome-
delbart igångsättas. Den kraftigt växande motorfordonstrafiken, som ställer
ofrånkomliga krav på en efter densamma anpassad fortlöpande upprustning
av vägväsendet, synes motivera den i betänkandet angivna utbyggnadstakt,
som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit för femårsperioden 1955—
59. Trafikutredningen finner därför den i betänkandet antagna kostnads-
ramen för vägväsendets upprustning och underhåll under nämnda period
i och för sig godtagbar.

Flertalet myndigheter, som uttalat sig i denna fråga har emellertid funnit
den till grund för utgiftsberäkningen liggande planläggningen av vägväsen-

dets utbyggnad under femårsperioden 1955—59 otillfredsställande och alltför osäker för att utan noggrannare planering böra läggas till grund för ett väsentligt ökat skatteuttag. Uttalanden i denna riktning har sålunda gjorts av *biltrafiknämnden*, *väginstitutet* samt *nio länsstyrelser*. Sålunda anför *väginstitutet*.

Det synes icke rimligt, att en skattebörda av denna storleksordning beslutas, utan att ett mer detaljerat program för de ändamål, vartill medlen skola användas, finnes utarbetat och framlagt för offentlig diskussion. Det krav, som framställles av trafikanterna, att en genomarbetad plan, ett program för vägbyggnadet, skall föreligga inför offentligheten och de anslagsbeslutande myndigheterna, innan skattebördan höjes, synes vara värt beaktande. Det råder väl ingen tvekan om att de överslagsvis angivna beloppen kunna förbrukas på ett nyttigt sätt, men här gäller, att användningen bör inriktas mot de mest kvalificerade behoven ur trafiksäkerhetssynpunkt och trafikekonomisk synpunkt.

Några länsstyrelser har också framhållit, att möjligheterna till förverkligande av det föreslagna investeringsprogrammet bör bedömas med hänsyn tagen till de totala investeringsbehoven och investeringsresurserna samt att de arbetsmarknadspolitiska förutsättningarna för den ökade vägbyggnadsverksamheten bör undersökas mera ingående. Beträffande arbetskraftstillgången uppger sig *biltrafiknämnden* ha erfärit, att brist råder på arbets- och teknisk personal inom den statliga sektorn för anläggningsarbeten av väg- och vattenbyggnadsteknisk karaktär.

Bilverkstädernas riksförbund jämte övriga motororganisationer har i sitt gemensamma yttrande anfört bland annat följande.

Inledningen till en utredning av här ifrågakvarande slag borde vara en grundlig behandling av vägväsendets byggnadsbehov och möjligheterna att få dessa behov tillgodosedda. Organisationerna konstaterar emellertid, att varken utredningen eller väg- och vattenbyggnadsverket givits resurser att utföra en sådan mera fullständig teknisk-ekonomisk planläggning för den kommande utbyggnaden av vårt vägnät.

För närvarande finnes såsom utgiftsram för en automobilbeskattningsutredning endast en skiss baserad på en 1949 inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjord s. k. normalbudget för vägväsendet — vilken efter hand justerats med hänsyn bl. a. till penningvärdets förändringar — samt några specialutredningar för vissa delområden (jfr s. 434—439). Den teknisk-ekonomiska bakgrunden till normalbudgeten måste emellertid karakteriseras såsom osäker. Som en konsekvens härav måste också enligt organisationernas mening en utredning om hur medelsbehovet på längre sikt skall täckas bliva osäker.

Utredningen har emellertid på s. 202 angivit väghållningskostnaderna för åren 1955—1959 enligt följande:

statlig väghållning	3 193,1 milj. kr.
kommunal »	1 974,0 » »
enskild »	139,5 » »
Summa väghållningskostnader	5 306,6 milj. kr.

Detta innebär så avsevärda belopp, att man borde haft rätt att fordra en mera fullständig kostnadsberäkning än den utredningen framlagt.

Direktiven innehåller också det kravet på utredningen att den skall omfatta undersökningar såväl av vägväsendets utbyggnads- och underhållsbehov på något längre sikt som av de praktiska möjligheterna att med hänsyn till arbetskraftsläget och andra faktorer tillgodose dessa behov. Intet av detta har utredningen presterat. Man har sålunda ingen säker grund för bedömning, vare sig av utgiftsramens storlek eller av de ekonomiska möjligheterna att genomföra vägarbeten av den storleksordning, utredningen tänkt sig.

Svenska lokaltrafikföreningen anför, att tveksamhet i flera avseenden synes råda beträffande den totala kostnadsramen, och finner det betänkligt, att vägstodsposten bygger på grundmaterial, som av den ansvariga vägbggnadsinstansen betecknats såsom icke tillfredsställande. Liknande synpunkter anföres av *Sveriges industriförbund*, *Sveriges grossistförbund* och *Sveriges lantbruksförbund*. Industriförbundet framhåller vidare.

Inom näringslivet torde man vara beredd att bära rimliga kostnader för en förbättring av våra vägar. Det förutsättes dock, att vägbggnandet icke sker i så snabb takt, att skadliga följder uppkomma i form av t. ex. sänkta investeringar inom sådana sektorer av samhällsekonomin där en expansion bedöms angelägnare, eller att bil- och fordonsskatterna sprängvis måste höjas i den grad, att allvarliga skadeverkningar av samhälls- eller företagsekonomisk natur följa. En ovillkorlig förutsättning måste också vara, att konkreta planer utarbetas för vägbggnandet, innan beslut fattas om höjning av beskattningen.

I fråga om vägväsendets administrationskostnader finner *Bilverkstädernas riksförbund* jämte *övriga motororganisationer* det icke orimligt att posterna för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och vägförvaltningarnas avlöningar och omkostnader uppräknas på sätt utredningen föreslagit.

Vad angår de av utredningen beräknade anslagen till väg- och vattenbyggnadsverkets civilförsvär m. m. har *länsstyrelsen i Kopparbergs län* framhållit, att avräkning mot automobilskattemedel synes stå i mindre god överensstämmelse med vad utredningen anført om att i princip endast de kostnader, som förorsakas av den fredsmässiga trafiken, bör bestridas av denna trafik. Även *Bilverkstädernas riksförbund* och *övriga motororganisationer* ställer sig tveksamma till en dylik avräkning i vad avser kostnaderna för engångsanskaffning av ersättningsmateriel för väg- och vattenbyggnadsverkets civilförsvär.

De av utredningen upptagna anslagen till undersökningar rörande vägtrafikolyckor m. m. (statens trafiksäkerhetsråd) och bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) tillstyrkes av *trafiksäkerhetsrådet* och *NTF*.

I fråga om de till avräkning mot automobilskattemedlen föreslagna anslagen till registrering av motorfordon, kommittéer och utredningar genom sakkunniga rörande vägstodsväsendet, kontrollstyrelsens befattning med bensinskatten samt länsstyrelsernas befattning med

brännolja skatten uttalar riksräkenskapsverket, att dessa anslag av budgettekniska skäl ej bör avräknas mot automobilskattemedlen. Länsstyrelsen i Södermanlands län avstyrker att till grund för skatteberäkningen lägges flera kostnadsmoment än som för närvarande täckes med automobilskattemedel. Bilverkstädernas riksförbund och övriga motororganisationer ställer sig också tveksamma till kostnaderna för registrering och skatteuppbörd m. m.

Vad angår kostnaderna för pensionering av befattningshavare vid väg- och vattenbyggnadsverket samt vägarbetare finner järnvägsstyrelsen det riktigt, att dessa kostnader inkluderas i totalsumman. Även Bilverkstädernas riksförbund och övriga motororganisationer har i sitt gemensamma yttrande uttalat, att organisationerna icke finner det orimligt att dessa kostnader inräknas i kalkylen. Av de länsstyrelser som yttrat sig i denna fråga, har två tillstyrkt och två avstyrkt att anslagen till pensionering avräknas mot automobilskattemedel.

Den föreslagna utökningen av den trafikpolisierade verksamheten har av flertalet remissmyndigheter, som uttalat sig i denna fråga, tillstyrkts beträffande statspolisen medan det beträffande den lokala polisorganisationen ifrågasatts om en utökning i den utsträckning, som utredningen föreslagit, är möjlig ur bland annat rekryteringssynpunkt. Vidare ifrågasattes, huruvida motorfordonstrafiken bör belastas med så stor del av kostnaderna för den lokala polisens trafikverksamhet, som föreslagits av utredningen. Riksräkenskapsverket och länsstyrelsen i Gotlands län finner det tveksamt om dessa kostnader över huvud taget skall avräknas mot automobilskattemedlen och två andra länsstyrelser avstyrker att så sker. NTF hälsar med tillfredsställelse att utredningen i så hög grad beaktat polisens trafikövervakning, och Föreningen Sveriges landsfiskaler har ingen erinran mot utredningens förslag. 1953 års trafiksäkerhetsutredning anför följande.

Bilskatteutredningen har angivit att tre fjärdedelar av de nuvarande kostnaderna för ordningsstatspolisen falla på trafikövervakningen och vägtrafiktjänsten. Denna beräkningsgrund, som använts vid bedömningen av ordningsstatspolisens kostnader för ifrågavarande verksamhet under åren 1955—59, är emellertid, såvitt trafiksäkerhetsutredningen kan finna, oriktig. Under sitt utredningsarbete har nämligen trafiksäkerhetsutredningen från statspolisintendenten inhämtat uppgift å den personal, som vid de olika statspolisavdelningarna i medeltal under tiden 1/10 1952—30/9 1953 varit avdelad för trafikövervakning. Av de lämnade uppgifterna framgår, att av ordningsstatspolisens personal i genomsnitt för trafikövervakning dagligen kunnat disponeras endast 80 man. Härav torde alltså framgå, att en väsentligt mindre del av kostnaderna för ordningsstatspolisen än som förutsatts av bilskatteutredningen faller på ifrågavarande verksamhet.

I sitt nyligen avgivna delbetänkande har trafiksäkerhetsutredningen i syfte att möjliggöra en effektivare kontroll av vägtrafiken föreslagit en väsentlig förstärkning av ordningsstatspolisens personella och materiella resurser. Den totala kostnaden för denna utbyggnad av ordningsstatspolisen har beräknats till i runt tal 10 700 000 kronor. Av detta belopp utgöra emellertid i runt tal 4 170 000 kronor kostnader för nyanskaffning av fordon och annan utrustning. På grund av rekryteringssvårigheter har utredningen emellertid

räknat med att utbyggnaden måste ske inom loppet av två år, varvid hälften eller något mer av personalstyrkan beräknas kunna tillföras ordningsstatspolisen under budgetåret 1954/55. Med denna takt för förstärkningen av ordningsstatspolisen komma kostnaderna för budgetåret 1954/55 att uppgå till i runt tal 6 880 000 kronor. — Trafiksäkerhetsutredningen har, i enlighet med vad som anförts i utredningens direktiv, förutsatt, att samtliga de kostnader, som föranledas av den föreslagna förstärkningen av ordningsstatspolisen, skola gäldas av automobilskattemedel.

Bilskatteutredningen har vidare beräknat kostnaderna för vägtrafikövervakningen och vägtrafiktjänsten genom polisdistriktens personal under åren 1955—59. De angivna beloppen ha grundats på uppgifter från vederbörande polischefer, utvisande att den växande motortrafiken torde komma att kräva en fördubbling av de större städernas nuvarande ordningspolisstyrkor samt en från 25 till 50 % varierande ökning av polisstyrkorna i övriga polisdistrikt. Det synes trafiksäkerhetsutredningen alldeles uteslutet att en så omfattande förstärkning av det lokala polisväsendet skulle kunna genomföras under de närmaste åren. Detta skulle innebära att den lokala polisens numerär ökades med flera tusen man. Även om en ökning av den lokala polisen skulle komma till stånd under den närmaste femårsperioden kommer med all sannolikhet denna ökning att vara av relativt begränsad omfattning. Redan rekryteringssvårigheterna torde för övrigt omöjliggöra en mera betydande utökning av den lokala polisorganisationen.

Trafiksäkerhetsutredningen har från ett flertal polischefer inhämtat uppgifter, ägnade att belysa omfattningen och karaktären av den trafikövervakning, som bedrivs av den lokala polisen. Därvid har konstaterats dels att trafikövervakningen i allmänhet bedrivs i mycket blygsam omfattning, dels att de kommunala myndigheterna intaga en avvisande hållning inför kraven på en förstärkning av polisens resurser, då denna motiveras av behovet av effektivare övervakning av vägtrafiken. Angående motiven för inrättande år 1932 av ordningsstatspolisen anförde för övrigt dåvarande chefen för socialdepartementet bl. a. att det starkt kunde ifrågasättas, om det vore rimligt att på ett mera regelbundet sätt och i större omfattning anlita de av kommunerna anställda och för deras behov avsedda tjänstemännen för uppgifter av den rikskaraktär, som kontrollen över den genomgående trafiken måste anses vara. Det är tydligen denna tankegång, som föranleder de kommunala myndigheternas obenägenhet att anvisa medel för en utökning av polisstyrkorna och man har icke anledning förvänta någon ändrad uppfattning i denna fråga.

Bilskatteutredningen har utgått från att en avsevärd del av kostnaderna för den lokala polisorganisationen skulle inräknas i det belopp, som skulle gäldas av automobilskattemedel. Mot denna tanke ställer sig trafiksäkerhetsutredningen tveksam. Det möter stora svårigheter att avgöra i hur hög grad den lokala polisens arbete föranledes av motortrafiken. I städer och större samhällen äro gränserna mellan trafikövervakning och allmän ordningshållning flytande. Vanlig fast patrullering synes icke böra betraktas som sådan verksamhet som bör bestridas av automobilskattemedel.

Enligt trafiksäkerhetsutredningens uppfattning torde en lämplig ståndpunkt vara att endast kostnaderna för särskilt inrättade trafikavdelningar, vilka bedriva en övervakning av samma kvalificerade beskaffenhet som ordningsstatspolisen, böra ersättas av automobilskattemedel.

Överståthållarämbetet framhåller för sin del.

För de större städernas del räknas med en fördubbling av nuvarande ordningspolisstyrkor. Sammanlagt för de fem åren lägger utredningen på mo-

torfordonstrafiken kostnader av i runt tal 123 miljoner kronor för vägtrafikövervakning och vägtrafiksäkerhetstjänst genom polisdistriktens polispersonal. Överståthållarämbetet finner i princip riktigt att dylika kostnader bestridas av motorfordonstrafiken och ser med tillfredsställelse utredningens ställningstagande i denna fråga. För huvudstadens vidkommande får ämbetet på det kraftigaste understryka vikten av en utökning snarast av den polisstyrka, som närmast har att syssla med övervakning och ledande av trafiken.

Länsstyrelsen i Stockholms län anför bland annat.

Mot att polisens trafikdirigerande och trafikvårdande verksamhet bekostas av motorfordonstrafiken synes visserligen ingen erinran böra göras. Men i vad angår andra uppgifter, såsom utredningar i trafikbrottmål, synes tillräcklig anledning att belasta motorfordonstrafiken icke finnas. Utredningar i trafikbrottmål torde böra bekostas på samma sätt som andra brottmålsutredningar. Såväl i fråga om statspolisen som den kommunala polisen synes endast sådana kostnader, som direkt kunna hänföras till trafiksäkerheten, här böra medräknas. Det kan vidare vara tveksamt, om det blir möjligt att anskaffa personal för en så snabb utökning av polisdistriktens verksamhet, som utredningen förutsatt i kalkylerna. Ett tillskott av bilskattemedel till kommunernas kostnader för polisyväsendet kan emellertid innebära en viss uppmuntran för deras del att medverka till den ökade polisstyrka, som med hänsyn till trafikövervakningen kan vara påkallad.

Bilverkstädernas riksförbund jämte övriga motororganisationer anför följande.

Beträffande kostnader för trafiksäkerhetstjänst och trafikkontroll (s. 222) är organisationerna beredda tillstyrka att bidrag till kostnaderna för statspolisens trafikledning och trafikövervakning genom utökad, för ändamålet särskilt utbildad polispersonal inräknas med belopp, som överensstämmer med 1953 års trafiksäkerhetsutrednings kommande förslag i den mån dessa förslag föranleda statsmakternas beslut. Organisationerna är däremot icke beredda att tillstyrka att i kalkylen inräknas kostnader för polisdistriktens polispersonal. Kostnaderna för utredningar i trafikmål kan exempelvis icke rimligen anses som en vägtrafikkostnad utan bör, i likhet med vad som gäller för domstolarnas verksamhet i allmänhet, bestridas från den allmänna budgeten.

Sveriges Industriförbund framför samma synpunkter som motororganisationerna, och *Sveriges lantbruksförbund* anser det ytterst tveksamt, om trafikpoliskostnaderna i den omfattning utredningen föreslår skall anses hänga samman med motorfordonstrafiken.

Styrelsen för Svenska stadsförbundet framhåller bland annat rörande de föreslagna ökade statsbidragen till polisdistrikten.

Styrelsen önskar understryka vikten av att även denna statsbidragsfråga snarast får en för stadskommunerna tillfredsställande lösning. En av trafiksäkerhetsskäl påkallad förstärkning av polispersonalen såväl som för dess utrustning med fordon, undersökningsapparat och annan materiel torde vara i hög grad angelägen. I avsaknad av ekonomisk medverkan från statens sida ha polisdistrikten dock icke kunnat göra utbyggnaden i den takt, som är erforderlig. Det synes heller icke rimligt, att de särskilda städerna skola belastas med dessa kostnader för motorfordonstrafiken, vilka kostnader hänföra sig till ett riksintresse.

Styrelsen har redan tidigare haft sin uppmärksamhet riktad på denna fråga om kommunernas poliskostnader i anledning av trafiksäkerhetstjänsten. Sålunda kan nämnas, att styrelsen den 9 juni 1953 till Konungen beslöt överlämna en skrivelse från Örebro stad under hemställan, att de i skrivelsen anförda synpunkterna måtte beaktas vid de utredningar, som kunde komma att beröra nämnda ersättningsfrågor. I skrivelsen framhölls särskilt, att statsbidrag till kostnaderna för städernas polisväsende vore motiverat med hänsyn till de påtagliga och direkta kostnader för utredningar och polisövervakning, som föranletts av den starkt ökade biltrafiken.

I några remissyttranden upptages frågan huruvida icke vissa kostnader utöver dem, som utredningen räknat med, bör ingå i kostnadsramen. Sålunda anser *länsstyrelsen i Stockholms län*, att därest en genomgripande omläggning av motorfordonstrafikens beskattning kommer till stånd, en avveckling av nuvarande registreringsavgifter synes böra allvarligt övervägas i samband därmed. *Statens organisationsnämnd* föreslår också med hänsyn till arbetsbesparing, som härigenom skulle uppkomma, att nu förekommande avgifter i samband med motorfordonsregistreringen inarbetas i fordonsskatten. *Järnvägsstyrelsen* anser, att vägtrafiken förutom de av utredningen angivna kostnaderna bör bära viss andel av de för järnvägs- och vägtrafiken gemensamma kostnaderna för drift och underhåll av bommar och andra säkerhetsanordningar vid korsningar mellan väg och järnväg, vilka kostnader för närvarande bäres av järnvägstrafiken.

Om kostnadsansvarighetsprincipens tillämpning vid avvägningen av kostnadsansvarets fördelning mellan motorfordonstrafiken och övriga kostnadsbärare har flertalet remissinstanser, som närmare ingått på denna fråga, varit eniga. Utredningens ståndpunkt härvidlag har godtagits av *kommerskollegium, järnvägsstyrelsen, 1953 års trafikutredning, sex länsstyrelser, Sveriges industriförbund* samt *Sveriges grossistförbund*. Kommerskollegium anför bland annat följande.

De allmänna trafikpolitiska synpunkter, som utredningen anlägger på beskattningen av motorfordonstrafiken, ansluter sig i sina huvuddrag till den principiella ståndpunkt Kollegium för egen del intar med avseende å konkurrensförhållandena inom näringslivet. Kollegium kan sålunda helt ansluta sig till utredningens uttalande om att kravet på effektivitet och lönsamhet hos trafiken bör vara den primära riktlinjen för trafikpolitiken och att beskattningen i princip ej får anordnas så att detta krav eftersättes. Att genom beskattningen av motorfordonstrafiken bereda andra trafikgrenar konkurrensskydd eller giva vissa grenar av motorfordonstrafiken en förmånligare ställning framför andra är ägnat att snedvrída konkurrensförhållandena och motverka rationaliseringen inom transportväsendet .

Om effektivitet och lönsamhet skola kunna bli avgörande för konkurrensförhållandena mellan de olika trafikgrenarna så att dessa få konkurrera på lika villkor är det nödvändigt att varje trafikgren själv svarar för sina egna trafik kostnader. Såsom utredningen framhållit är motorfordonstrafikens beskattning i stort sett redan anordnad enligt denna princip och Kollegium delar utredningens uppfattning att den finansiering av vägtrafikväsendet, som sker genom automobilskattemedel, är principiellt riktig.

Likaså kan Kollegium ansluta sig till utredningens uttalanden om att väg-

tekniska synpunkter i huvudsak bör vara utslagsgivande vid kostnadsansvarets fördelning, under förutsättning att det över huvud taget är möjligt att uppställa objektiva normer för denna fördelning. Utredningen har givit en synnerligen värdefull belysning av de olika metoder, som erbjuda sig härvidlag. Denna i och för sig ingående och klargörande analys har emellertid också visat hur komplicerad denna avvägning i själva verket är. Det kan också konstateras, att den i väsentliga delar blir beroende av skönsavgöranden, som i viss mån rycker undan grunden för den objektivitet fördelningen avser att innefatta. Kollegium vill ifrågasätta om de riktlinjer utredningen anvisar härvidlag leda till så mycket säkrare resultat än de approximativa beräkningsgrunder, som för närvarande tillämpas.

Järnvägsstyrelsen framhåller för sin del.

Bilskatteutredningen har i likhet med 1944 års trafikutredning ansett att kravet på effektivitet och lönsamhet hos trafiken bör vara den primära riktlinjen för trafikpolitiken och att i enlighet härmed varje trafikgren själv i första hand bör svara för sina egna trafik kostnader. Denna målsättning för trafikpolitiken, vilken av bilskatteutredningen benämns kostnadsansvarighetsprincipen, synes också styrelsen vara principiellt riktig och ägnad att medverka till en ur samhällsekonomisk synpunkt rationell ordning på transportmarknaden.

Fördelningen av de totala kostnaderna för vägväsendet och vägtrafiken mellan olika slag av vägtrafikanter och andra kostnadsbärare än vägtrafikanter verkställer utredningen enligt en metod, som i princip överensstämmer med en av 1944 års trafikutredning i dess betänkande angiven metod. De å vägtrafiken belöpande kostnaderna ha således fördelats mellan motorfordonstrafikanterna och övriga vägtrafikanter på det sättet, att vissa till den ena eller andra gruppen klart hänförliga särkostnader påförts vederbörande grupp, medan övriga mer eller mindre gemensamma kostnader för vägtrafiken uppdelats på de olika trafikantkategorierna, i huvudsak efter deras kapacitetskrav på och kapacitetsutnyttjande av vägarna. Denna fördelning giver till resultat, att cirka 78 procent av det allmännas kostnader för väghållningen och vägtrafikväsendet kan anses hänförlig till motorfordonstrafikanterna. Som framhållits av utredningen blir varje sådan fördelning av gemensamma kostnader i viss mån godtycklig, men enligt styrelsens mening bör dock den använda metoden kunna anses giva ett relativt rimligt och rättvist resultat. En ur ekonomisk synpunkt mera adekvat beräkning av motortrafikens kostnadsansvar skulle emellertid ha erhållits genom en merkostnadsberäkning eller i detta fall närmast mindrekostnadsberäkning. Med hänsyn till den dominerande betydelse inom vägtrafiken, som motorfordonstrafiken numera har, borde härvid motortrafikens kostnadsansvar ha beräknats som skillnaden mellan det allmännas totala kostnader för vägtrafiken och de kostnadsminskningar för det allmänna, som skulle ha uppkommit om övrig, icke-motorfordonstrafik skulle helt falla bort. Det härigenom för motorfordonstrafiken erhållna kostnadsansvaret skulle säkerligen väsentligt överstiga de nu erhållna 78 procenten av det allmännas totala kostnader för vägtrafiken.

Av *statens väginstitut*, *länsstyrelsen i Stockholms län* samt *Bilverkstädernas riksförbund jämte övriga motororganisationer* har framhållits, att det icke är möjligt att med tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen fördela för olika kostnadsbärare gemensamma vägst kostnader. Väginstitutet anför sålunda.

I enlighet med den svenska motorfordonsbeskattningens tidigare principer — även tillämpat av 1937 års automobilskatteutredning — och i enlighet med lämnade direktiv har 1951 års utredning utgått från kostnadsansvarighetsprincipen vid bedömningen av ifrågavarande skattefrågor. Statens väginstitut vill gärna från början uttala, att denna utgångspunkt synes riktig.

Den första svårigheten vid tillämpningen av denna princip är, att en mycket stor del av väghållningens kostnader äro gemensamma för alla, som draga nytta av vägarna. Dessa kostnader kunna svårligen eller icke alls uppdelas efter kostnadsansvarsprincipen.

Det synes därför icke möjligt att enbart på sakliga grunder och på basis av kända fakta söka beräkna den utsträckning, i vilken motortrafiken bör delta i kostnaderna för väghållningen eller med andra ord motortrafikens andel i nämnda kostnader. En allmän skälighetsbedömning synes härvid vara den enda möjlighet, som står till buds. Eftersom motorfordonstrafiken har fått en alltmer dominerande betydelse, förefaller det också skäligt, att denna trafik får övertaga en allt större andel av kostnaderna för väghållningen. Det synes lättare att ange, vad motortrafiken icke bör betala än vad den bör betala av nämnda kostnader. Sålunda synes det klart, att motortrafiken icke bör belastas med utgifter, som huvudsakligen äro av betydelse för andra intressegrupper, såsom

kulturvägar, där biltrafiken är obetydlig;

anläggning av vägar och förstärkning av broar, huvudsakligen betingade av militära skäl m. m.;

cykelbanor, cykelvägar, gångbanor;

lokala vägar och gator, väsentligen till gagn för angränsande mark och fastigheter m. m.

Därest kostnader för sådana ändamål belasta det allmänna böra de principiellt icke bestridas genom beskattning av motortrafiken utan avdragas vid en kalkyl av motortrafikens skäliga andel av vägväsendets kostnader.

Motororganisationerna har på liknande grunder anfört betänkligheter mot de metoder utredningen använt vid sin uppdelning av kostnaderna. Trots dessa betänkligheter finner organisationerna skälighetssynpunkter tala för att de i vad det gäller den statliga väghållningen i princip kan ansluta sig till utredningens i betänkanudet (s. 240) under tablå X: 4 kolumn 5 angivna fördelning av totalkostnaderna på motorfordonstrafikanterna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och *fyra länsstyrelser* anser att förutom kostnadsansvarighetsprincipen även näringspolitiska m. fl. synpunkter bör vara vägledande vid bestämmande av motorfordonstrafikens andel i kostnaderna för vägväsendet. *Biltrafiknämnden* finner för sin del allmänna trafikpolitiska synpunkter böra vara avgörande. *Länsstyrelsen i Södermanlands län* anser att utredningen pressat kostnadsansvarighetsprincipens konsekvenser för hårt. *Länsstyrelsen i Hallands län* finner det ej möjligt för länsstyrelsen att bedöma hur pass rättvist fördelningsresultatet i förevarande hänseende är men anser att utredningen trängt in i problemet så pass långt som gärna är möjligt. *Svenska lokaltrafikföreningen* hävdar att avvikelser från kostnadsansvarighetsprincipen liksom hittills bör tillämpas fortsättningsvis.

Utredningens uppskattning av de kostnader, som under femårsperioden 1955—1959 kan antagas komma att nedläggas på kommunal väghållning och därvid stanna på kommunerna, har icke godtagits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som anför bland annat följande.

Den ökning av statsbidragen till byggande, som styrelsen ansett böra ske, syftar till att möjliggöra en ökad investeringsverksamhet beträffande det statsbidragsberättigade väg- och gatunätet. Viss del av ökningen kan komma att tagas i anspråk för bidrag till arbeten, som städerna — om denna ökning uteblivit — nödgats utföra utan statsbidrag, och medför därigenom icke någon direkt ökning av investeringarna. Investeringsverksamheten avseende övriga gator och vägar i städerna torde till sin storlek närmast bestämmas av exploateringsverksamhetens omfattning. Det av utredningen förutsatta direkta sambandet mellan de totala kommunala investeringarna och de statsbidrag, som ställas till förfogande, föreligger sålunda icke. Snarare torde det vara så, att en ökning av byggnadsverksamheten på statsbidragsberättigade vägar och gator i många fall nödvändiggör en temporär minskning av byggnadsverksamheten på övriga gator, enär städernas byggnadsorganisation endast inom vissa gränser medgiver ökning av den totala byggnadsverksamheten.

Beträffande underhållet föreligger däremot ett visst samband mellan stegringen i kostnad för statsbidragsberättigade och motsvarande stegring för för icke-statsbidragsberättigade gator och vägar. Dock finns det skäl antaga att stegringen beträffande det statsbidragsberättigade väg- och gatunätet är något starkare än beträffande övriga gator och vägar.

Om man vill klarlägga den troliga utvecklingen av byggnadsverksamheten beträffande det icke statsbidragsberättigade väg- och gatunätet erfordras en utredning om den kommunala exploateringsverksamheten, vilken bl. a. sammanhänger med bostadsbyggnadsverksamheten.

Ehuru en beräkning icke utan ingående utredningar kan genomföras annat än överslagsvis, har styrelsen dock genomfört en beräkning, som torde vara mera realistisk än den av utredningen presterade.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkning skulle de kommunala väghållningskostnaderna under femårsperioden komma att uppgå till 1 215 milj. kr., varav 742 milj. kr. statsbidrag och 473 milj. kr. på kommunerna stannande kostnader.

Även länsstyrelserna i Stockholms och Kronobergs län anser att utredningen beräknat de på kommunerna stannande väghållningskostnaderna för högt. Sveriges industriförbund framhåller, att de kommunala väghållningskostnaderna beräknats utan hänsyntagande till vilka resurser kommunerna kan ha i fråga om teknisk utrustning och arbetskraft.

Bilverkstädernas riksförbund och övriga motororganisationer har i sitt gemensamma yttrande vänt sig mot den av utredningen tillämpade metoden för uppskattning av de kommunala väghållningskostnaderna. De anför sålunda.

Det är icke försvarligt att på ett dylikt indirekt sätt göra antaganden om belopp på ca 2 miljarder kronor över en femårsperiod. Organisationerna vill framhålla det rimliga i att kostnadsposter av denna storleksordning underbygges med konkreta planer och förslag. Till jämförelse må nämnas, att

motsvarande belopp enligt utredningen uppgick till ca 460 miljoner kronor under femårsperioden 1947—1951, en tidsperiod av ganska omfattande utbyggnad av nya bostadsområden i kommunerna med därtill hörande gator och vägar. Ett förslag om en ökning av beloppet med drygt 300 % måste styrkas och förutsättningarna för ett genomförande av häremot svarande arbetsprogram redovisas.

Riskerna med den av utredningen begagnade beräkningsmetoden kan belysas med det faktum, att redan utredningens siffermässiga utgångspunkter varit felaktiga (enligt de redogörelser, som städerna årligen författningsenligt lämnar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen), vilket haft till följd avsevärda felaktigheter i slutresultaten.

Sålunda har, enligt vad organisationerna funnit, kostnaderna för byggande av statsbidragsberättigade gator och vägar i städerna uppgått till 118,6 milj. kr. under åren 1947—1951 i stället för av utredningen angivna 93,0 milj. kr. Om fullt bidrag (95 %) utgått skulle bidragsbeloppet uppgått till 112,7 milj. kr. Relationen mellan de totala kommunala gatubyggnadskostnaderna (272,2 milj. kr.) och de maximalt möjliga statsbidragen blir 241 %, i stället för av utredningen angivna 296 %. Appliceras, på sätt utredningen gjort, dessa procenttal på de förutsatta statsbidragen — 550 milj. kr. — blir resultatet:

Enligt utredningen.....	$296/100 \times 550 = 1\ 628$	milj. kr.
Korrigerad beräkning.....	$241/100 \times 550 = 1\ 326$	» »
	<hr/>	
	Skillnad	302 milj. kr.

Totalkostnaderna för städernas gatubyggande skulle alltså enligt denna korrigerade beräkning uppgå till ett 300 milj. kronor lägre belopp än utredningen angivit. En så relativt liten skillnad i förutsättningarna har alltså med utredningens sätt att beräkna totalkostnaderna stora verkningar, vilket visar att metoden icke kan begagnas i förevarande sammanhang.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser i anslutning till önskemål framförda från städernas sida och av skäl, som anförts av utredningen, att proportionen av tilldelningen av automobilskattemedel till städernas gatu- och vägstnader är föråldrad och tarvar en ökning, vars storlek emellertid bör närmare beräknas genom särskild utredning.

Styrelsen för Svenska stadsförbundet framhåller liknande synpunkter.

Det är alldeles klart, att statsbidrag icke utgått i full utsträckning. Uppgifter, som hämtats ur de redogörelser, som städerna författningsenligt lämnat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen årligen före den 1 maj rörande användningen av tilldelade statsbidrag under närmast föregående år, utvisa, att den verkliga bidragsprocenten under åren 1946—51 för samtliga landets städer uppgått till allenast 42. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens preliminärt angivna siffror för år 1952 utvisa visserligen en stegring till cirka 58 procent. Det föreligger emellertid ändock en betydande avvikelser från den i statsbidragsförfattningen såsom norm angivna procentsatsen 95. Av vad nu anförts framgår med all tydlighet, att hittills tillämpade principer för statsbidragstilldelningen till städer och samhällen, som äro egna väghållare, givit ett otillfredsställande resultat. Styrelsen har med anledning därav denna dag till Kungl. Maj:t ingått med en skrivelse, vari hemställas att en omprövning av frågan om statsbidragstilldelningen snarast måtte komma till stånd. Skulle så icke bli fallet, kan det befaras, att städerna av finansiella hänsyn icke kunna hålla sitt för den allmänna fordonstrafiken avsedda trafiknät i

sådan standard, som nödvändiggöres av det starkt ökade motorfordonsbeståndet. Det nu föreliggande förslaget innebär en icke oväsentlig ökning av skatteintäkterna från motorfordonstrafiken. Såsom en ovillkorlig förutsättning för en skattereform som medför ökning av dessa intäkter måste uppställas, att statsbidragstilldelningen till städerna bringas upp till en skälig nivå. Det torde vara obestridligt, att kommunernas möjligheter att förverkliga angelägna planer för trafiknätets utbyggnad i stor utsträckning bli direkt beroende på möjligheterna att finansiera dem med statsbidrag. Att dessa kommuner med egna medel skola fylla ut vad som brister i statsbidragstilldelning kan icke vara rimligt.

Bland de remissinstanser, som — utöver vad här tidigare angivits — särskilt behandlat frågan om motorfordonstrafikens av utredningen till ca 78 % beräknade andel i de totala statliga och kommunala kostnaderna för vägväsendet, har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anfört, att den av styrelsen i dess remissyttrande redovisade beräkningen av de kommunala väghållningskostnaderna under femårsperioden 1955—59 ger vid handen att, därest kostnader för polisdistriktens polispersonal ej medräknas i totalsumman, en merbelastning på motorfordonstrafiken av 101 milj. kr. skulle föreligga under perioden. Redan av denna anledning kan utredningens kvittningsresonemang ej aktualiseras. Den slutsats, man enligt styrelsen kan dra av det utredningens resonemang, som ligger till grund för dess kvittningsförfarande, blir — inför vad styrelsen angivit — närmast att andra medel än automobilskatte-medel bör disponeras för vissa rätt väsentliga kostnadsbelopp inom vägväsendet. Automobilskattemedlen skulle då enligt styrelsens beräkning under åren 1955—59 komma att i runda tal belastas med respektive 720, 755, 855, 910 och 960 milj. kr. för år eller tillhoppa 4 220 milj. kr.

Biltrafiknämnden anför för sin del.

Kostnaderna för väghållning, administration och övervakning har icke blivit på ett övertygande sätt motiverade. Nöjaktigt utredning till stöd för att motortrafikens andel i dessa kostnader skall uppgå till det av utredningen framräknade höjda procenttalet 78,3 har icke förebragts. Under sådana förhållanden finnes det anledning att utgå från kostnader, som kunna på kortare sikt fastställas, och tills vidare bibehålla det procenttal, 75, som hittills gällt för motorfordonstrafikens andel i dessa kostnader.

Även *länsstyrelserna i Älvsborgs och Västmanlands län* samt *Sveriges grossistförbund, Sveriges lantbruksförbund* och *Skogsbrukets motortransportkommitté* anser att nuvarande kostnadsandel ej bör frångås.

Bilverkstädernas riksförbund och *övriga motororganisationer* uttalar i sitt gemensamma yttrande bland annat följande.

Beträffande den kommunala väghållningen vill organisationerna erinra om att utredningens uppräknade av motorfordonstrafikens kostnader enligt nuvarande budgetsystem för 5-årsperioden innebär automobilskattebidrag till städerna med tillhoppa 742 milj. kronor mot 93 milj. kronor under 5-årsperioden 1948—1952, en höjning som måste betraktas såsom synnerligen avsevärd.

För den gatuhållning, som nu icke är statsbidragsberättigad, har utredningen i och för sig icke ansett det skäligt att någon form av bidrag från

automobilskattemedel utgår, en ståndpunkt, vartill organisationerna ansluter sig. Utredningen vill emellertid göra gällande, att ändock ett visst kostnadsansvar, uppskattat till 20 % skulle föreligga för denna gatuhållning. Detta skulle motivera en kostnadsbelastning på motortrafiken *utöver* dess av utredningen konstaterade kostnadsansvar beträffande den *statliga* väghållningen med ungefär samma belopp. På detta sätt skulle motorfordons- trafikens belastas med icke mindre än 215 milj. kr. under 5-årsperioden av kostnader som enligt utredningens »rätta» fördelning icke åvilar densamma. Detta förfarande har i utredningen benämnts »kvittning». Detta resonemang kan självfallet icke accepteras av organisationerna.

Utredningen har hävdad att bilismens kostnadsansvar belöper sig till 78,3 % av de totala kostnaderna för väg- och gatuhållningen (sid. 242). Till följd av den ovan nämnda felberäkningen på de kommunala gatubyggnads- kostnaderna blir procentsatsen i stället ca 82 %. Av vad ovan anförts torde framgå att denna siffra kan och bör nedjusteras avsevärt.

Länstygrelserna i Malmöhus och Kopparbergs län finner däremot att en kostnadsandel om 78 % kan godtagas. *1953 års trafikutredning* anser likaledes, att en kostnadsandel av denna storleksordning, som mycket nära ansluter till nu gällande kostnadsuppdelning i förevarande hänseende, icke synes vara för högt beräknad. *Länstygrelsen i Örebro län* framhåller, att betänkan- det utmärker sig för stor grundlighet och att de anförda synpunkterna — fränsett att delade meningar givetvis kan finnas om tillförlitligheten hos de beräkningar, som ligger till grund för utredningens förslag — i stort sett verkar övertygande.

De i det föregående refererade erinringarna mot den av utredningen ställda prognosen rörande motorfordonsbeståndets utveckling, den antagna kostnadsramen för vägväsendet och motorfordonstrafikens beräknade andel däri har — i förening med i det följande delvis berörda erinringar mot utredningens förslag till avvägning av beskattningen mellan olika slag och klasser av motorfordon inbördes — föranlett det övervägande flertalet myndigheter och sammanslutningar, som hörts över utredningens beskattningsförslag, att förorda översyn av detsamma eller ytterligare utredning på olika punkter. Härigenom förmodas den genomsnittliga ökningen av motorfordonstrafikens skatteberörda komma att bli väsentligt mindre än av utredningens föreslagna 28 %.

Bilverkstädernas riksförbund och övriga motororganisationer förordar, att planerings- och därmed finansieringsfrågorna på vägväsendets område blir föremål för nya utredningar, som med hänsyn till utredningsobjektens art kan bedömas taga en tid av 2 å 3 år i anspråk. Organisationerna uttalar vidare, att om man ser till av dem beräknade överskott å automobilskattemedelns specialbudget sammansatta av behållningen på automobilskattemedelfonden och oförbrukade reservationer — sådana de årligen angivas av riksräkenskapsverket — finnes det ingen anledning vidtaga några åtgärder avseende en allmän höjning av beskattningsnivån.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser med hänsyn till de erinringar, styrelsen anfört mot utredningens beskattningsförslag, att man alljämt är hän-

visad till att bestämma beskattningen efter andra grunder än de av utredningen förebragta samt anför.

Ett beslut torde icke kunna ske annat än på kortare sikt och bör — bl. a. på grund av osäkerheten i prognoserna över bilismens utveckling — icke omfatta mera än tre år. Det är emellertid nödvändigt, att frågan om vägväsendets kostnader utredes och löses på längre sikt för att en riktig planläggning skall kunna ske och felinvesteringar undvikas. — — — Vid det nu aktuella beslutet om beskattningen böra några genomgripande förändringar av nuvarande förhållanden icke ske. Beskattningen synes böra bestämmas så att de av styrelsen givna kostnaderna för vägväsendet täckas.

Styrelsen beräknar att inflytande automobilskattemedel under åren 1955—57 blir i runda tal respektive 665, 700 och 750 milj. kr. för år samt att den nuvarande skatten för att full täckning under dessa år skall uppnås behöver höjas så att skatteintäkterna ökar med i medeltal ca 10 %. Styrelsen har därvid räknat med att medel från den allmänna driftbudgeten till viss del skulle anvisas för vägväsendet.

Utredningsmannens memorandum.

Beträffande de av utredningen antagna kostnaderna för den statliga väghållningen synes i de över utredningens betänkande avgivna yttrandena icke i tillräcklig grad ha beaktats det förhållandet, att de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angivna beloppen för de statliga väginvesteringarnas omfattning för budgetåren 1954/55 och 1955/56 i huvudsak motsvarar den kostnadsram, som ligger till grund för gällande flerårsplaner för vägbyggnadsverksamheten. Dessa planer, vilka under utredningsarbetets gång i ett års tid varit tillgängliga för och genomgått av utredningen, upptager byggnadsprojekt, som såvitt utredningen kunnat bedöma är av stor angelägenhetsgrad. Planerna skall jämlikt 8 § vägstadgan avse fem år och förnyas vart tredje år. Enligt 10 § samma stadga upprättas flerårsplan av länsstyrelsen, som före upprättandet införskaffar uppgifter från vägnämnderna om de företag som anses böra utföras under den tid planen avser. Över planen inhämtas vägnämndernas och länsvägnämndernas yttranden. Sedan länsstyrelsen vidtagit de jämkningar i planen, som påkallats av yttrandena, insändes denna jämte yttrandena till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning. Om styrelsen vid denna prövning finner planen böra godtagas, fastställes densamma av styrelsen. Anses åter jämkningar erforderliga hänskjutes frågan till Kungl. Maj:ts prövning.

De nu gällande flerårsplanerna för utbyggnad av huvudvägnätet har emellertid med stöd av tidigare gällande författningsbestämmelser upprättats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som över dessa planers utformning där efter hört vederbörande länsstyrelser. Styrelsen framhöll därvid i skrivelse den 23 januari 1952 till länsstyrelserna bland annat följande.

»Vid upprättandet av förslagen till de nya huvudvägsplanerna inom de olika länen har det enligt styrelsens mening varit nödvändigt att i första

hand upprusta de stamvägar, som äro av största betydelse för den långväga och tunga trafiken. Härigenom ha företag å vissa rikshuvudvägar och länshuvudvägar — ehuru angelägna — icke kunnat medtagas i planerna för den nu ifrågakvarande femårsperioden.»

Härav framgår att styrelsen särskilt beaktat angelägenheten av att de mera betydande riksvägarna relativt snabbt utbygges till en standard och med en sträckning, som betingas bland annat av den genomgående samfärdselsns krav, vilket förhållande delvis tager sig uttryck i att vissa län erhåller större medelstilledning för byggande av riksvägar än som motiveras enbart av den lokala vägtrafikens omfattning. Utredningen anser för sin del att den i remissyttrandena framkomna kritiken mot den till stöd för beräkningarna liggande vägplanläggningen, i varje fall för de båda första åren av femårsperioden 1955—1959 knappast kan ha haft starkare sakligt underlag.

Det skulle måhända varit önskvärt att i betänkandet redovisats såväl de byggnadsprojekt, vilka beräknas bli utförda enligt nu gällande flerårsplaner för byggande av huvudvägar, som ännu mer de angelägna projekt, vilka ej kunnat inrymmas i dessa planer. En sådan redovisning skulle emellertid blivit synnerligen omfattande och i hög grad tyngt den redan i föreliggande skick digra redogörelsen i betänkandet. Utredningen har därför icke funnit en sådan redovisning böra medtagas.

Vad angår de av utredningen beräknade kostnaderna för den kommunala väghållningen synes de framställda anmärkningarna mot att någon noggrann planläggning av den kommunala väg- och gatubyggnadsverksamheten för femårsperioden 1955—1959 ej verkstälts av utredningen delvis vara grundade på en missuppfattning av ändamålet med utredningens uppskattning i förevarande hänseende. Denna uppskattning har skett för att en uppfattning skall kunna erhållas om den relativa skäligheten i det nuvarande systemet med väganslagens avräkning mot automobilskattemedlen — ett system som utredningen på grundval av den härvidlag erhållna uppfattningen föreslagit skola i stort sett bibehållas. Att för ifrågakvarande ändamål föranstalta om en synnerligen kostnads- och tidskrävande planläggning hos de kommunala väghållarna har enligt utredningens uppfattning icke ansetts kunna komma i fråga. Utredningen har i betänkandet (s. 388) framhållit att den av utredningen verkställda fördelningen av kostnadsansvaret mellan olika trafikantgrupper av naturliga skäl icke kunnat helt frigöras från uppskattningar, skälighetsavgöranden och jämkningar. Den av utredningen för motorfordonstrafiken beräknade kostnadsandelen om ca 78 % får givetvis bedömas med utgångspunkt härifrån, med hänsyn till de förhållandevis stora osäkerhetsmoment som ingår i en kalkyl av detta slag. Intresset av att kunna mera exakt fastställa ett närmast ur teoretisk synpunkt intressant andelstal, som under alla förhållanden måste bygga på vissa osäkra premisser, står icke i någon rimlig proportion till de kostnader och det arbete, som utförandet av en mera detaljerad plan för den framtida kommunala väg- och gatubyggnadsverksamheten skulle medföra.

Utredningen har grundat sin beräkning av de kommunala väg- och gatu-

byggnadskostnaderna under femårsperioden på antagandet att dessa kostnader skulle utgöra 296 % av de beräknade statsbidragen till denna byggnadsverksamhet. Antagandet bygger på den av utredningen från officiell statistik erhållna uppgiften att av de kommunala byggnadskostnaderna under åren 1947—1951, 272,4 milj. kr., ett belopp av 93,0 milj. kr. belöpt på allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator. Motorbranschens och motorismens intresseorganisationer gör i sitt gemensamma yttrande gällande att en felräkning ägt rum, i det att sistnämnda belopp rätteligen skulle utgjort 118,6 milj. kr. I anledning härav vill utredningen upplysa, att utredningen under sitt arbete underhand vänt sig till avdelningen för rikets städer vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå för erhållande av uppgifter i förevarande hänseende och därvid hänvisats till den av Svenska kommunal-tekniska föreningen utgivna årspublikationen »Statistiska uppgifter över vattenverk, avloppsverk, vägar och gator samt renhållningsverk i svenska städer och samhällen», vilken innehåller den officiella, tryckta statistiken på förevarande område. Ur årgångarna för åren 1947—51 av nämnda publikation har utredningen inhämtat följande uppgifter rörande de kommunala väg- och gatubyggnadsutgifternas storlek.

År	Statsbidragsberättigade utgifter kr.	Totala utgifter kr.	Totala utgifter i % av statsbidragsberättigade utgifter
1947	13 303 312	43 366 641	325,98
1948	16 935 212	48 707 801	287,61
1949	19 075 462	54 284 381	284,58
1950	18 131 570	53 694 321	296,14
1951	25 541 289	72 344 269	283,24
S:a 1947—1951	92 986 845	272 397 413	
Medelprocent 1947—1951			295,51

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de nämnda intresseorganisationerna anför, såsom nämnts, att de statsbidragsberättigade utgifterna enligt uppgifter, som insänts till styrelsen från städer och samhällen som är väghållare, under åren 1947—51 uppgått till 118,6 milj. kr. Huruvida nämnda uppgift är riktigare än den utredningen inhämtat ur den officiella statistiken undandraget sig för närvarande utredningens bedömande; tillförlitligt besked härvidlag torde endast kunna erhållas vid en genomgång av de kommunala väghållarnas räkenskaper för ifrågavarande år.

Utredningen anser sig icke kunna godtaga väg- och vattenbyggnadsstyrelsens i remissyttrandet gjorda antagande att städernas icke statsbidragsstödda investeringsverksamhet skulle minska i samma mån som statsbidragen ökar. Den särskilt i städerna kraftigt växande motorfordonstrafiken och den rådande eftersläpningen synes i stället komma att medföra en insättning av genom de ökade statsbidragen frigjorda kapitalresurser på icke statsbidragsstödda byggnadsarbeten. Svenska stadsförbundet har i skrivelse

den 18 januari 1954 till Kungl. Maj:t rörande statsbidragen till städernas väghållning redovisat högst avsevärda investeringsbehov i ett flertal större städer. För Stor-Stockholms del har Stor-Stockholms trafikutredning överlagsvis beräknat kostnaderna för en önskvärd upprustning av enbart huvudvägnätet till 280 milj. kr. Det är å andra sidan givetvis möjligt att kapital- och arbetskraftstillgången kan begränsa den totala kommunala byggnadsverksamheten till en omfattning, som i större eller mindre grad understiger den av utredningen antagna. Med hänsyn till de osäkra premisserna för de av utredningen i betänkandet (s. 238) angivna kvittningsposternas beräkning — i fråga om vilken särskilt är att märka att motorfordonstrafikens till 20 % antagna andel i de icke statsbidragsberättigade gatukostnaderna vid en på trafikstatistiska undersökningar grundad uppskattning kan visa sig böra sättas betydligt högre — torde motorfordonstrafikens av utredningen angivna plussaldo om 21 milj. kr. och ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angivet minussaldo om 101 milj. kr. kunna betraktas såsom gränsvärden, vilka vid en kostnadsram av förevarande storleksordning (ca 5,7 miljarder kr.) blott ger vid handen att nuvarande system för väganlagens avräkning mot automobilskattemedlen ter sig i stort sett skäligt.

Beträffande kostnaderna för trafikövervakningsverksamheten har statspolisintendenten — men däremot icke utredningen — beräknat den del av de totala kostnaderna för ordningsstatspolisen, som belöper på nämnda verksamhet, och därvid funnit kostnaderna uppgå till i genomsnitt tre fjärdedelar av samtliga ifrågakommande kostnadsposter, av vilka vissa för närvarande helt avräknas mot automobilskattemedel (exempelvis kostnaderna för inköp av motorfordon till ordningsstatspolisen samt för utbildning av statspolismän i motorfordonskunskap). Att såsom skett inom 1953 års trafiksäkerhetsutredning bedöma samtliga kostnadsposter med utgångspunkt från att under tiden 1/10 1952—30/9 1953 endast 80 man dagligen kunnat disponeras för trafikövervakning synes icke riktigt. Att av ordningsstatspolisens till 280 man uppgående totala polisstyrka endast 80 man kunnat avdelas för trafikövervakning innebär enligt uppgift från statspolisintendenten icke att övrig personal, 200 man, varit insatt på annan polisiär verksamhet. Den totala personalstyrkan måste före en jämförelse reduceras med hänsyn till personalavgång genom fridagar, semesterledighet samt tjänstledighet för sjukdom eller av annan anledning. Enligt statspolisintendentens uppgift erfordrar 80 man i trafikövervakningstjänst ett personalunderlag av 162 man. En utökning av trafikövervakningstjänsten inom nuvarande personalram av 280 man har även uppgivits såsom avsedd.

I fråga om den lokala polisorganisationens utnyttjande för trafikverksamhet och behovet av personalökning härför har utredningen insamlat ett omfattande utredningsmaterial, baserat på uppgifter från landets samtliga polischefer. Utredningen har sålunda i förevarande hänseende haft tillgång till ett betydligt fullständigare material än 1953 års trafiksäkerhetsutredning.

Departementschefen.

Utredningens betänkande belyser enligt min mening på ett värdefullt sätt de frågeställningar, som uppkommer vid övervägandet av ändrade beskattningsregler på motorfordonstrafikens område. Såsom framgår av den här lämnade redogörelsen för vissa delar av betänkandet och de däröver avgivna yttrandena råder i väsentlig grad delade meningar om hur motorfordonsbeståndets framtida utveckling, vägväsendets utbyggnads- och underhållsbehov på längre sikt samt motorfordonstrafikens andel i de framtida kostnaderna för vägväsendet bör bedömas och beräknas. I vissa hänseenden torde kompletterande undersöknings- och planläggningsarbete erfordras för att en slutlig bedömning av utredningens beskattningsförslag skall kunna ske och jag är med hänsyn härtill icke beredd att för närvarande taga ställning till förslaget i dess helhet.

De i remissyttrandena anförda synpunkterna synes mig böra tagas under övervägande vid fortsatt utredningsarbete, baserat på den faktiskt inträffande utvecklingen inom motorfordonstrafiken och det översiktliga planläggningsarbete rörande vägnätets utformning m. m., för vilket medel äskats under sjätte huvudtiteln i årets statsverksproposition (bil. 8 s. 8—9). För framtiden måste emellertid även övervägas i vad mån frågan om beskattningen av motorfordonstrafiken skall bedömas också ur allmänna trafik- och näringspolitiska med flera synpunkter. Det är därför av vikt att vid det fortsatta utredningsarbetet även 1953 års trafikutredning får tillfälle att pröva frågan inom ramen för sitt allmänna utredningsuppdrag. Härigenom torde en allsidig bedömning av de förevarande beskattningsfrågorna kunna erhållas.

Det fortsatta utredningsarbetet kan — med hänsyn bland annat till att det bör grundas på ännu icke påbörjad översiktlig vägplanering på längre sikt — knappast beräknas ge slutligt resultat under de närmaste åren. En tid av tre till fem år kan med sannolikhet komma att förflyta, innan en på detta resultat grundad beskattning av motorfordonstrafiken kan träda i kraft. Frågan blir då hur beskattningen till dess bör gestaltas.

Såsom allmän riktlinje bör fortfarande gälla, att motorfordonstrafiken genom särskild beskattning skall gälda den kostnad, som den orsakar vägväsendet. Några på trafik- eller näringspolitiska skäl grundade avvikelser från denna riktlinje, vilka sträcker sig utöver vad som härvidlag innefattas i gällande beskattningsbestämmelser, är jag för närvarande ej beredd att förorda; motorfordonstrafikens totala andel i vägkostnaderna torde tills vidare i huvudsak böra bestämmas på samma sätt som hittills och bestridas med automobilskattemedel. Jag vill emellertid understryka att motorfordonstrafikens växande dominans på våra vägar otvivelaktigt kommer att medföra att denna fråga upptages till ny prövning. Jag vill ej heller nu föreslå någon utvidgning av skatteobjekten; någon skatt på traktorer, som användes i trafikarbete, och på mopeder utöver bensinbeskattningen har sålunda av skäl, som jag i det följande närmare kommer att beröra, ej upptagits i det av mig här framlagda skatteförslaget.

Vid beräkandet av den framtida utgiftsramen för vägväsendet har jag, efter gemensam beredning med statsrådet Hjalmar Nilson, funnit att en upprustning av vägnätet icke kan uppskjutas. Med den ökning av motorfordonsbeståndet, som jag såsom tidigare anförts ansett mig böra räkna med för den återstående delen av 1950-talet, och vid beaktande av rådande eftersläpning inom väg- och gatubyggnadsverksamheten framstår en fortlöpande utbyggnad av vägar och gator till förbättrad standard såsom ofrånkomlig. En stagnation härvidlag skulle säkerligen inom en icke alltför avlägsen framtid medföra ett kumulerat investeringsbehov av en omfattning, som det skulle bli allt svårare att tillgodose med tillgängliga automobilskattemedel och arbetskraftsresurser. En jämn sysselsättning inom väghållningsverksamheten skulle försvåras. Statsmakterna skulle vid sitt val av lämplig finansieringsmetod för väginvesteringarna till följd av de kumulerade kapitalbehovens storleksordning bli hänvisade till finansiering genom lån, även om en sådan finansieringsmetod i och för sig skulle befinnas olämplig.

Hänsynen till trafiksäkerheten gör vidare en omedelbar upprustning av vägarna aktuell. Ur bilägarnas synpunkt medför dålig vägstandard en ökning i kostnaderna för drivmedel, reparationer, försäkringar samt vagn- och ringslitage. Kostnadsökningen för vägväsendets upprustning i form av skattehöjning motsvaras därför av en minskning i motorfordonstrafikens driftskostnader.

Till utgångspunkt för beräkandet av den skattehöjning, som vägväsendets upprustning under kalenderåret 1955 erfordrar, har jag tagit de anslagsbehov för vägväsendet, som enligt en denna dag på statsrådet Hjalmar Nilsons föredragning anmäld proposition föreligger för budgetåret 1954/55. De anslag, vilka enligt vad jag i det följande närmare kommer att utveckla synes böra under nämnda budgetår avräknas mot automobilskattemedel, uppgår sammanlagt till ca 737 milj. kr. De vid nuvarande skattesatser under budgetåret inflytande automobilskattemedlen har av riksräkenskapsverket beräknats till 665 milj. kr. För att full täckning för utgifterna skall erhållas erfordras till följd härav för ifrågavarande budgetår en höjning av de nuvarande skatterna på motorfordonstrafiken med i genomsnitt ca 11 %. Denna beräkning bygger då på att den utveckling av motorfordonsbeståndet, från vilken jag i det föregående utgått, verkligen kommer till stånd.

Vid angivandet av utgiftsbehovet för budgetåret 1954/55 har jag icke tagit hänsyn till det underskott å automobilskattemedelsfonden, som kan beräknas föreligga vid budgetårets ingång. Detta underskott påverkar således icke skattehöjningens storlek. Ej heller har jag i skattehöjningen inkluderat täckning för de utgifter, vilka kan föranledas av ett eventuellt införande av högertrafik. Om det sätt, på vilket sistnämnda utgifter skall bestridas, torde beslut få fattas vid behandlingen av det förslag, som kan komma att avgivas av 1954 års kommitté för utredning om högertrafik.

För kalenderåren 1955 och 1956 föreligger fastställda flerårsplaner för den statliga vägbyggnadsverksamheten. Jag kan med hänsyn till angelägen-

heten av de byggnadsprojekt, som ingår i dessa planer, icke finna att de av utredningen framlagda investeringsberäkningarna för nämnda byggnadsverksamhet under dessa år saknar godtagbart planlägningsunderlag. Å andra sidan finner jag det i likhet med statsrådet Hjalmar Nilson angeläget att den föreslagna översiktliga planeringen av vägnätets utformning m. m. snarast kommer till stånd. Arbetet på denna planering bör i samordning med de flerårsplaner, som skall fastställas för femårsperioden 1957—61, kunna ge erforderlig ledning för den fortsatta statliga vägbyggnadsverksamheten under de år, som efter budgetåret 1955/56 förflyter intill dess ett på uttömmande utredningar grundat, nytt beskattningsförslag kan träda i kraft.

Den skattehöjning, som nu av mig föreslås, tager såsom jag redan nämnt närmast sikte på att bereda täckning för vägväsendets utgiftsbehov under budgetåret 1954/55. Det avser emellertid också att genom den antagna fortlöpande ökningen av motorfordonsbeståndet möjliggöra fortsatt upprustning av vägväsendet under tiden fram till den tidpunkt då en ny beskattning kan taga vid. Jag vill i anslutning härtill framhålla, att utgifterna för vägväsendet under denna tid får anpassas efter de inflytande automobilskattemedlen. Utgifterna bör sålunda icke få föranleda ökat underskott å automobilskattemedelsfonden. De osäkra förutsättningarna för den av mig här antagna utvecklingen av motorfordonsbeståndet gör att man icke med visshet kan räkna med att intäkten av automobilskattemedel verkligen kommer att uppgå till nu antagna belopp. Vägväsendets utbyggnadstakt måste då också anpassas härefter, såvida ej en påtaglig konjunkturförsämring nödvändiggör en av arbetsmarknadsskäl betingad forcerad byggnadsverksamhet.

Jag vill i förevarande sammanhang understryka nödvändigheten av att väghållningsverksamheten anordnas på sådant sätt, att en jämn sysselsättning i möjligaste mån beredes. Byggnads- och underhållsarbetena bör sålunda tidsmässigt noga planeras och därvid sinsemellan fördelas över hela de förekommande arbetssäsongerna.

Det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till utredningen redovisade vägprogrammet, vilket styrelsen i sitt remissyttrande betecknat såsom innefattande den *minsta* väginvesteringsvolym, som kan ifrågakomma för att betingelser skall skapas för ekonomiskt gynnsamma landsvägstransporter, grundar sig på av styrelsen verkställd beräkning av kostnaderna för det statliga vägväsendet under femårsperioden 1955—1959. Vid bibehållande av nuvarande normer för anslagsavräkning mot automobilskattemedel — med de modifikationer härvidlag som jag i det följande kommer att ange — uppgår de enligt styrelsens beräkning erforderliga minimianslagen till vägväsendet m. m. under nämnda femårsperiod, i den del de avräknas mot automobilskattemedel, till följande i runda tal angivna belopp.

Budgetår	1954/55	1955/56	1956/57	1957/58	1958/59	1954/55- 1958/59
Milj. kr.	735 (737)	790	870	925	975	4 295

De angivna totala anslagsbehoven innefattar en successiv 10-procentig årlig ökning av den del av den med automobilskattemedel bekostade väghållningen, som avser vägbyggnadsverksamheten.

I anslutning härtill må dock erinras om att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen starkt understrukit att man ingalunda härigenom kommer att till 1960 nå den vägstandard som skäligen kunde krävas.

För att i stort sett täcka denna utgiftsram föreslår jag en höjning av beskattningen, vilken enligt vad nyss nämnts för budgetåret 1954/55 utgör ca 11 % och för de efterföljande budgetåren uppgår till omkring 14 %. Frågan om den ändring av skattesatserna som blir erforderlig kommer jag att behandla i ett följande avsnitt. Jag vill emellertid redan här nämna att det högre skatteuttaget för budgetåren 1955/56—1958/59 åstadkommes genom att den höjning av brännoljeskatten, som jag har för avsikt att förorda, icke kommer att påverka skatteintäkterna förrän från och med budgetåret 1955/56 beroende på att uppbörden av denna skatt äger rum i efterhand.

Enligt vad vissa, inom nationalbudgetdelegationen verkställda undersökningar gett vid handen torde den väginvesteringsvolym, som motsvaras av den angivna utgiftsramen, icke vara oförenlig med utvecklingstendenserna på övriga områden av samhällsekonomin och det tänkbara utrymmet för offentliga investeringar under de närmaste åren, även om en något större andel av resurserna än tidigare kan behöva tagas i anspråk för vägändamål. Ej heller synes enligt dessa undersökningar arbetsmarknadsförhållanden behöva lägga hinder i vägen för den ifrågavarande väguppbyggnaden.

Jag övergår härefter till de principer för anslagsavräkningen mot automobilskattemedlen, som bör tills vidare tillämpas. Såsom jag tidigare framhållit torde någon ändring av gällande avräkningsnormer i stort sett icke böra ske för närvarande. Vissa mindre justeringar är dock påkallade.

Vad först beträffar *dels* väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlönings- och omkostnadsanslag, som i årets statsverksproposition avräknats i vad avser ett belopp av 360 000 kr. helt och hållet samt i vad avser anslaget i övrigt till hälften, *dels ock* vägförvaltningarnas avlönings- och omkostnadsanslag, som helt avräknats mot automobilskattemedel, torde — i nära anslutning till den faktiska fördelningen av kostnaderna för väg- och vattenbyggnadsverket på, å ena sidan, väg- och vägtrafikväsendet samt, å andra sidan, verkets övriga verksamhetsområden — i fortsättningen nio tiondedelar av kostnaderna böra avräknas mot automobilskattemedlen. Avräkningsbestämmelsen torde icke, såsom hittills varit fallet, böra i riksstaten fixeras till ett fast belopp utan angivas med sagda relationstal. Därest det faktiska utfallet för ett budgetår under- eller överstiger de i riksstaten upptagna anslagsbeloppen, bör sålunda nio tiondedelar av den i budgetredovisningen upptagna belastningen avräknas. Vidare torde på skäl, som i utredningens betänkande (s. 206) anförts, den sedan länge aktuella ändringen böra vidtagas beträffande anslaget till Reglering av vissa skador inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsområde, att anslaget, som nu icke till någon del avräknas mot automobilskattemedlen, fr. o. m. nästa budgetår helt avräknas. De här förordade ändrade avräkningsbestämmelserna medför en höjning av avräk-

ningsbeloppen i fråga om de till administrativa och diverse ändamål hänförliga anslagen under sjätte huvudtiteln från å årets statsverksproposition angivna 32,7 milj. kr. till ca 33,9 milj. kr.

Vad därefter angår kostnaderna för tjänste- och familjepensioner till befattningshavare vid väg- och vattenbyggnadsverket samt vägarbetare finner jag, i likhet med motororganisationerna, det rimligt att dessa kostnader inräknas bland de kostnader, som helt eller delvis ifrågakommer till avräkning mot automobilskattemedlen. Jag föreslår därför, efter gemensam beredning med chefen för civildepartementet, att av de under tolfte huvudtiteln i årets statsverksproposition upptagna anslagen till det statliga pensionsväsendet mot automobilskattemedel avräknas 700 000 kr. å anslaget till Pensioner åt f. d. befattningshavare i statens tjänst, 5 800 000 kr. å anslaget till Pensioner enligt tjänstepensionsreglementet för arbetare m. m., 200 000 kr. å anslaget till Pensioner åt efterlevande till befattningshavare i statens tjänst samt 700 000 kr. å anslaget till Pensioner åt efterlevande till arbetare i statens tjänst. Sammanlagt kommer härigenom att av nämnda anslag under nästa budgetår avräknas 7,4 milj. kr. mot automobilskattemedlen, vilket motsvarar nio tiondedelar av de totala pensionskostnaderna eller sålunda samma andel, som nyss angivits beträffande avlöningskostnaderna.

1953 års trafiksäkerhetsutredning har till chefen för kommunikationsdepartementet avlämnat ett den 5 januari 1954 dagtecknat förslag till förstärkt trafikövervakning m. m. Förslaget innebär bland annat en avsevärd förstärkning av ordningsstatspolisen och är för närvarande föremål för prövning inom kommunikations- och inrikesdepartementen. Särskild proposition om utbyggnad av statspolisorganisationen kommer senare under innevarande riksdagssession att anmälas. I anledning härav kan anslagsbehovet för ordningsstatspolisens trafikövervakningsverksamhet icke för närvarande definitivt angivas. Frågan om de avräkningsbestämmelser, som bör tillämpas under de skilda anslagen till statspolisorganisationen, kommer att närmare behandlas i den särskilda propositionen, och jag vill här, efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och inrikesdepartementen, endast beröra de huvudprinciper, som bör vara vägledande för avräkningen av anslag till statspolisorganisationen mot automobilskattemedlen.

Merkostnaden för den utbyggnad av statspolisorganisationen, vartill trafiksäkerhetsutredningens förslag kan leda, torde i huvudsaklig överensstämmelse med nämnda förslag böra tillsvidare helt bestridas med automobilskattemedel. För nästa budgetår skulle merkostnaden vid genomförande av trafiksäkerhetsutredningens förslag i dess helhet komma att uppgå till 7 518 000 kr.

I fråga om den nuvarande statspolisorganisationen bör kostnaden för den del av ordningsstatspolisen, som enligt de aktuella förhållandena erfordras för trafikövervakningen, tills vidare helt avräknas mot automobilskattemedel. En översyn och anpassning till dessa förhållanden av de för innevarande budgetår tillämpade avräkningsbestämmelserna kommer i anledning härav att verkställas. I den mån av statspolisintendenten för trafikövervaknings-

Anslagspost	Belopp att avräkna mot automobilskattemedel		
	enligt nuvarande avräknings- system	enligt ut- redningens förslag	enligt det här fram- lagda för- slaget
K r o n o r			
<i>Sjätte huvudtiteln.</i>			
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:			
Avlöningar	3 480 500	6 132 000	5 994 900
Omkostnader	578 000	1 042 000	986 400
Vägförvaltningarna:			
Avlöningar	18 448 000	17 576 000	16 603 200
Omkostnader	3 723 000	3 600 000	3 350 700
De lokala vägnämnderna m. m.	200 000	200 000	200 000
Reglering av vissa skador inom väg- och vattenbygg- nadsstyrelsens ämbetsområde	—	500 000	450 000
Väghållningen på landet samt i städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare:			
Vägunderhållet	230 000 000	230 000 000	230 000 000
Byggande av riksvägar	320 000 000	316 600 000	320 000 000
Nyanläggning av länsvägar			
Nyanläggning av ödebygdsvägar			
Ombyggnad av länsvägar och ödebygdsvägar	2 100 000	2 037 000	2 100 000
Vissa vägbyggnadsarbeten	100	—	100
Väghållningen i städer och stadsliknande samhällen, som är väghållare:			
Bidrag till underhåll av vägar och gator	31 200 000	32 000 000	31 200 000
Bidrag till byggande av vägar och gator	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Enskild väghållning:			
Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.	10 500 000	11 000 000	10 500 000
Bidrag till byggande av enskilda vägar	11 000 000	12 000 000	11 000 000
Diverse ändamål:			
Bidrag till vissa forsknings- och undersökningsarbeten	250 000	750 000	250 000
Vissa kostnader i samband med internationella väg- kongresser	55 000	20 000	55 000
Väg- och vattenbyggnadsverkets civilförsvar m. m.	55 000	3 762 000	55 000
Bidrag till byggande och underhåll av mindre hamnar och farleder	500 000	1 000 000	500 000
Statens bilinspektion:			
Avlöningar	1 834 600	1 845 000	1 834 600
Omkostnader	617 000	575 000	617 000
Utrustning	25 000		25 000
Registrering av motorfordon	—	1 000	—
Bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar	1 530 000	1 400 000	1 530 000
Statens biltrafiknämnd:			
Avlöningar	294 600	387 000	294 600
Omkostnader	41 500	61 600	41 500
Undersökningar rörande vägtrafikolyckor m. m.	161 000	300 000	161 000

Anslagspost	Belopp att avräkna mot automobilskattemedel		
	enligt nuvarande avräknings- system	enligt ut- redningens förslag	enligt det här fram- lagda för- slaget
	K r o n o r		
Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande	300 000	600 000	300 000
Statens väginstitut	-638 300	1 329 000	638 300
Ersättning till postverket för befordran av tjänsteför- sändelser	—	674 000	—
Kommittéer och utredningar genom sakkunniga	—	160 000	—
<i>Andra huvudtitlar.</i>			
Kontrollstyrelsens befattning med bensinskatten	—	15 000	—
Länsstyrelsernas befattning med brännoljeskatten	—	150 000	—
Pensioner åt f. d. befattningshavare i statens tjänst (XII ht)	—	7 400 000	700 000
Pensioner enligt tjänstepensionsreglementet för arbetare m. m. (XII ht)	—		5 800 000
Pensioner åt efterlevande till befattningshavare i sta- tens tjänst (XII ht)	—		200 000
Pensioner åt efterlevande till arbetare i statens tjänst (XII ht)	—		700 000
Statspolisintendenten m. fl.: Avlöningar (XI ht)	10 000 000		5 785 000
Statspolisorganisationen: Inköp av motorfordon m. m. (XI ht)			
Statspolisorganisationen: Underhålls-, drift- och expedi- tionskostnader (XI ht)			
Statspolisorganisationen: Gottgörelse till polisdistrikten (XI ht)			
Statspolisorganisationen: Poliradioväsendet (XI ht) ..			
Statens polisskola: Avlöningar (XI ht)			
Statens polisskola: Utbildningsarvoden m. m. (XI ht)			
Statens polisskola: Omkostnader (XI ht)			
Vissa ersättningar åt befattningshavare vid polisväsen- det (XI ht)			
Bidrag till den lokala polisorganisationen (XI ht) ...		—	
Gottgörelse till fiskerinäringen för av dess utövare erlagd bensinskatt (IX ht)	1 300 000	1 300 000	1 300 000
	728 831 600	761 901 600	737 387 300

¹ Beräknat belopp. Gällande avräkningsbestämmelser överensstämmer principiellt sett i huvudsak med de föreslagna.

ändamål föreslagen utökning av ordningsstatspolisen, som ej innefattas i den av trafiksäkerhetsutredningen föreslagna utbyggnaden, kommer till stånd, synes jämväl kostnaden för denna utökning böra helt avräknas.

Totalt kan de anslagsbelopp, som i enlighet härmed bör under nästa budgetår avräknas mot automobilskattemedlen, i fråga om statspolisorganisationen uppskattas till ca 10 milj. kr. Inom inrikesdepartementet pågående prövning av anslagsbehoven kan emellertid i förening med den nyss angivna översynen av de för innevarande budgetår tillämpade avräkningsbestämmelserna påverka storleken av nämnda belopp.

Vad angår kostnaderna för den lokala polisorganisationens trafikövervakningsverksamhet finner jag åtskilliga skäl tala för att viss del av dessa kostnader bestrides av motorfordonstrafiken. Det är emellertid förenat med betydande svårigheter att på ett tillfredsställande sätt avväga hur en sådan fördelning skall ske. Med hänsyn härtill vill jag icke nu ta ståndpunkt i frågan. Jag har funnit mig så mycket hellre kunna underlåta detta, då jag, såsom jag i det följande närmare skall utveckla, funnit skatten för svensk skifferbensin böra sättas väsentligt lägre än för annan bensin, varigenom ett visst inkomstbortfall av automobilskattemedel uppkommer jämfört med vad som kan beräknas inflyta av sådana medel vid enhetlig skattesats för samtliga flytande motorbränslen. Då motorfordonstrafiken sålunda får svara för en av beredskaps- och näringspolitiska skäl påkallad subventionering av den inhemska motorbränsleindustrien, har jag vid framläggandet av det förevarande skatteförslaget icke velat förordna att någon del av de allmänna statsbidragen till den lokala polisorganisationen avräknas mot automobilskattemedel eller att gällande statsbidragsbestämmelser i förevarande hänseende ändras.

De anslagsbelopp, som i enlighet med vad jag här anfört bör avräknas mot automobilskattemedlen under budgetåret 1954/55, framgår av nyss återgivna sammanställning. För jämförelse har jämväl upptagits 1951 års utrednings avräkningsförslag.

V. Frågan om vägfinansieringen på längre sikt.

Utredningens uttalanden rörande den budgetmässiga anordningen av vägväsendets statliga finansiering.

Utredningen har i sin sammanfattning av betänkandet anfört följande.

En omläggning av nuvarande form för *vägfinansieringen* därhän, att väg- och brobyggnadsverksamheten helt finansierades genom 20-åriga amorteringslån, kan beräknas under de närmaste femton åren medföra en i förhållande till den nuvarande finansieringsformen lindrad beskattning av vägtrafiken. För tiden därefter skulle däremot den totala årliga skattebelastningen bli större än vid nuvarande finansieringsform och efter ett tiotal år komma att med mer än 220 milj. kr. per år, utgörande räntekostnader, överstiga den eljest förekommande belastningen.

En länefinansiering anordnad på det sättet, att nuvarande fordons- och

drivmedelsskatter bibehölles med huvudsakligen hittillsvarande användning, medan ytterligare för väginvesteringar erforderliga medel tillsköttes såsom statslån med 20-årig amorteringstid, skulle — under förutsättning av konstant vägbyggnadsvolym från och med budgetåret 1958/59 och fortsatt skatteintäktsökning av samma omfattning, som nuvarande skattesatser beräknats åstadkomma under femårsperioden 1955—1959 — komma att till år 1981 medföra en oavbruten ökning av lånesumman, som vid sistnämnda tidpunkt beräknats uppgå till 4,5 miljarder kr.

Utredningen har icke funnit sig kunna förorda en omläggning av den nuvarande finansieringsformen under femårsperioden 1955—1959. I stället har jämnhet i den individuella kostnadsbelastningen eftersträfvats i den formen, att motorfordonstrafikens andel i de totala kostnaderna för väghållningen och vägtrafikväsendet under femårsperioden utslagits på det beräknade totala motorfordonsbeståndet under denna period.

De till grund för utredningens sålunda angivna överväganden liggande synpunkterna har närmare redovisats i betänkandets IX kap. (s. 193—200), till vilket jag hänvisar.

I de särskilda yttranden, som avgivits av de sakkunniga med vilka utredningen haft att samråda, har herr Spetz i anslutning till av honom anförda synpunkter på svårigheten att fastställa den totala kostnadsramen för vägväsendet framhållit, att den största osäkerheten i detta avseende naturligt nog gäller de närmaste åren, samt ansett det under sådana omständigheter icke vara möjligt eller erforderligt att nu taga ställning till frågan om eventuell omläggning av principen för finansiering av väginvesteringarna, som i ett annat läge på penningmarknaden och i fråga om möjligheten att forcera dessa investeringar kan visa sig rimlig och framkomlig.

Herr Hagberg har för sin del framhållit.

Frågan om bilbeskattningens höjd sammanhänger även med sättet för finansiering av de föreslagna utgifterna. Härutinnan har utredningen räknat med i princip samma system som för närvarande, alltså direktfinansiering. Utredningen har ställt sig avvisande mot ett lånefinansieringssystem. I den mån utredningen därvid avsett ett system med finansiering över en affärsverksfond, exempelvis på sätt sker för Statens Järnvägars del, delar jag i stort sett utredningens uppfattning. Däremot är jag icke beredd att utan vidare avvisa tanken på en finansiering med tillhjälp av en utjämningsfond. Det förefaller icke otänkbart att motorismen och därmed bilskatteinkomsterna efter hand kommer att växa snabbare än vägutgifterna. I den mån anläggningarna kommer att avse vägar av motorvägstyp, kommer vidare underhållskostnaderna att bli förhållandevis lägre. Det synes därför tänkbart, att man genom lånetillskott under en begränsad tidsperiod, vilka återbetalades i den mån skatteinkomsterna i framtiden överstege utgifterna, kunde erhålla ett system, som fördelade skattebördan mellan generationerna på ett rättvisare sätt än genom det föreslagna direktfinansieringssystemet. Det må erinras om att det för vägväsendets del redan finnes en utjämningsfond. Under efterkrigstiden har denna visserligen fungerat på så sätt, att den i förväg uppsamlat automobilskattemedel, som först under senare år kommit vägväsendet till godo. Under krigsåren räckte emellertid de inflytande automobilskattemedlen icke till för att täcka de utgifter, som skulle avräknas mot dessa medel. Den »skuld», som motorismen härigenom ansågs ha åsamkat sig, har sedermera gäldats.

Remissyttrandena.

Riksräkenskapsverket och *länsstyrelsen i Örebro län* avstyrker vägfinansiering genom lån. Enligt riksräkenskapsverket kan den utjämning i tiden av belastningen på motorfordonstrafiken, som en övergång till lånefinansiering skulle åstadkomma, nås även genom under- respektive överbalansering inom ramen av nuvarande finansieringsmetod. Länsstyrelsen i Örebro län framhåller att framtiden med all sannolikhet kommer att erbjuda så många och svårbemästrade problem på vägväsendets område, att det skulle vara oklokt att vältra över någon del av vägskattebördorna på framtiden. Just med hänsyn till de utomordentliga svårigheterna att förutse den framtida utvecklingen och de framtida förhållandena är det enligt länsstyrelsens mening klokt att genom direktfinansiering klara upp vår egen tids vägproblem.

1953 års trafikutredning uttalar, att det är trafikutredningens avsikt att närmare utreda frågan om vägfinansieringen på lång sikt. I avbidan på resultatet av utredningsarbetet härvidlag kan trafikutredningen icke för närvarande förorda någon omläggning av nuvarande finansieringsform.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har med hänsyn till att finansieringsfrågan kommer att utredas av 1953 års trafikutredning icke ansett sig nu böra närmare ingå på detta spörsmål men påpekar, att en utjämning mellan de olika åren av inkomsterna och utgifterna under automobilskattemedlen icke är någon nyhet utan tillämpats tidigare.

Övriga remissinstanser, som uttalat sig i förevarande spörsmål, har regelmässigt ansett ytterligare utredning erforderlig. *Länsstyrelsen i Södermanlands län* vill ej avvisa tanken på lånefinansiering lika bestämt som utredningen. I likhet med *tre andra länsstyrelser* ifrågasätter länsstyrelsen sålunda huruvida icke, efter utredning, viss del av vägbyggnadskostnaderna bör bestridas med lånemedel. *Sveriges grossistförbund* uttalar, att man icke på ett övertygande sätt visat, att i varje fall en del av nyanläggningskostnaderna bör täckas av löpande skatteinkomster i stället för att finansieras lånevägen.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län samt *Bilverkstädernas riksförbund jämte övriga motororganisationer* anser det angeläget, att en ingående och tillförlitlig undersökning av finansieringsfrågan kommer till stånd, innan ett nytt skattesystem genomföres. Motororganisationerna framhåller vidare.

Nuvarande finansieringsform för vägväsendet innebär att trafikanterna genom bilskatten betalar icke endast dagens vägkostnader utan även framtidens. En rätt kostnadsfördelning i tiden genom amortering och förräntning av de fasta anläggningarna är emellertid en logisk följd av kostnadsansvarighetsprincipen. Vad som är den väsentliga skillnaden är att totalkostnaderna vid en sådan konsekvent tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen kommer att fördelas på ett avsevärt större fordonsbestånd. Vid oförändrad beskattning skulle sålunda ett större vägbyggnadsprogram kunna genomföras, vilket i sin tur genom trafikvinster innebär kostnadssänkningar av betydande storleksordning för trafikanterna. Förslaget om lånefinansiering, som bl. a. tidigare framförts av 1944 års trafikutredning, har av utredningsmannen hänvisats till 1953 års trafikutredning.

Det är rimligt att investeringarna i kommunikationsmedlen som helhet avvägas mot varandra och att det prövas vilka investeringar, som lämpligen bör få företräde, när det gäller lånefinansiering. Såvitt känt är har någon sådan prövning hittills inte kommit till stånd. Först när sådana utredningar verkställts, bl. a. av vilka investeringsobjekt inom vägväsendet som lämpar sig för denna finansieringsform, är det möjligt att komma fram till något så när rättvisa kostnadsjämförelser mellan olika trafikmedel. Förutom de två nämnda finansieringsalternativen finns ytterligare ett, som avser en direktfinansiering med anlåtande av en utjämningsfond. Därvid utgår man från att man under en övergångstid kan ta upp lån, som sedan amorteras under en förhållandevis kort tid. Det är en finansieringsmetod, som kan vara rimlig, om man av allmänekonomiska skäl ställer sig tveksam inför frågan om en övergång till lånefinansiering.

Sveriges lantrbrukförbund anför för sin del följande.

Utredningen avvisar kategoriskt tanken på omläggning av det nuvarande systemet med direktfinansiering till ett system med lånefinansiering. Utan att gå emot utredningen på denna punkt vill förbundet emellertid ifrågasätta om icke närmare bör övervägas frågan om finansiering genom lån under vissa omständigheter, t. ex. under konjunkturer, då fordonsbeståndet icke utvecklas normalt och belastningen på då förefintliga fordon skulle bli alltför kännbar eller då sysselsättningssvårigheter skulle motivera intensifierat bro- och vägbyggnad.

Utredningsmannens memorandum.

I sitt memorandum anför utredningsmannen bland annat.

Utredningen har med utgångspunkt från den i betänkandet angivna kostnadsramen för väghållningen och vägtrafikväsendet beräknat lånebehovet vid finansiering över kapitalbudgeten av de kostnader, som ej kan antagas bli tillsvidare täckta med automobilskattemedel, därest nuvarande skattesatser bibehålles och personbilsbeståndet ökar i den takt, motorbranschens och motorismens intresseorganisationer förutspått. Förutsättningarna för denna beräkning har i övrigt varit desamma som för den i betänkandet under diagram IX: 2 (s. 199) redovisade beräkningen. Till resultat har härvid erhållits, att lånesumman oavbrutet skulle komma att växa till år 1967 och då uppgå till ca 1,5 miljarder kr. År 1976 skulle lånet vara slutamorterat.

Departementschefen.

Av den här lämnade redogörelsen framgår, att frågan om vägväsendets finansiering på längre sikt erfordrar omfattande ytterligare utredning. En på föreliggande utredningsmaterial grundad övergång till lånefinansiering av vägbyggnadsverksamheten har vid betänkandets remissbehandling icke i något fall ifrågasatts. Det torde få ankomma på 1953 års trafikutredning att vid dess behandling av frågorna om motorfordonstrafikens framtida beskattning jämväl på ett uttömmande sätt utreda och taga ställning till frågan om vägväsendets finansiering på längre sikt. Jag har med hänsyn till det anförda icke vid framläggandet av här ifrågavarande skatteförslag funnit mig kunna överväga en omläggning av nuvarande finansieringsform.

VI. Fördelningen av motorfordonstrafikens kostnadsansvar på olika motorfordon.

Utredningens fördelningsförslag.

Beträffande fördelningen av motorfordonstrafikens kostnadsansvar på olika motorfordon har utredningen anfört bland annat följande allmänna synpunkter.

Den grundläggande principen för den svenska automobilbeskattningen har hittills varit, att ägarna till motorfordonen skola gälda den kostnad för vägtrafikväsendet, som fordonen förorsaka. Dels har genom fordonsskatten själva innehavet av motorfordon beskattats, därvid viss del av skatten ansetts utgöra de olika fordonskategoriernas bidrag till kostnaderna för vägbyggnadsverksamheten (jfr s. 47), och dels har genom fordons- och drivmedelskatterna eftersträfvats en beskattning i förhållande till den vägförstöring som de olika fordonen kunna antagas åstadkomma.

Den kostnad för vägtrafikväsendet, som motorfordonen orsaka, har — åtminstone under automobilbeskattningens tidigare skede — betraktats såsom en *merkostnad*. Denna uppfattning har haft sin grund i vägtrafikens historiska utveckling under 1900-talet, under vars första årtionden motorfordonstrafiken tillkom såsom en ny trafikgren, vilken först så småningom kom att helt dominera landsvägstrafiken. Det föll sig därför naturligt, att kostnaderna för vägväsendet i dess skick före motorfordonstrafikens genombrott till en början kommo att uppfattas såsom primära och under alla förhållanden nödvändiga, varför motorfordonstrafiken endast ansågs böra betala den merkostnad, som motorfordonen förorsakade i fråga om väghållningen.

De invändningar, som kunna resas mot uppfattningen att motorfordonstrafiken bör svara endast för den merkostnad den förorsakar, ha redan behandlats i kap. X. Dessa invändningar äro av så vägande natur, att utredningen icke funnit sig kunna godtaga en på merkostnadsbasis grundad kostnadsfördelning mellan motorfordonstrafikanterna och övriga vägtrafikanter. Utredningen har i stället ansett, att kostnadsfördelningen rättvisligen bör ske på det sättet, att motorfordonstrafiken skall svara *dels* för de särkostnader den förorsakar och *dels* för skälig andel i vägtrafikens gemensamma kostnader.

En motsvarande fördelning av kostnadsansvaret synes riktig även vid kostnadsfördelningen mellan olika fordonskategorier och fordonsgrupper inom motorfordonstrafiken. Fördelning på merkostnadsbasis bör sålunda också i förevarande fall undvikas.

I överensstämmelse med vad nyss anförts böra vid kostnadsfördelningen analyseras och utskiljas ifrågakommande *särkostnader*, vilka böra påföras enbart den eller de fordonskategorier (fordonsgrupper, fordonsklasser) som förorsaka desamma. Bland särkostnaderna märkas särskilt kostnader, vilka utgöra en funktion av fordonens tyngd. Dessa kostnader böra enligt utredningens uppfattning bestämmas med tillhjälp av kostnadsökningsteorien.

De för alla motorfordon (vissa fordonskategorier, fordonsgrupper eller fordonsklasser) *gemensamma kostnaderna* torde i princip böra uppdelas på det sättet,

att kostnader, som variera allenast med fordonsantalet — d. v. s. äro oberoende av fordonens tyngd och beskaffenhet i övrigt — fördelas lika (»per capita») mellan samtliga ifrågakommande fordon,

att kostnader, som variera allenast med fordonens körlängder, fördelas efter fordonsmiltalen för ifrågakommande fordon,

att kostnader, som variera med fordonens körlängder och bruttovikter, fördelas efter bruttotonmiltalen för ifrågakommande fordon samt

att kostnader, som variera med fordonens körlängder och totalvikter fördelas efter totalviktsmilen för ifrågakommande fordon.

En stor del av de gemensamma kostnaderna bestämmas emellertid även av andra faktorer än de nu nämnda, bl. a. körhastigheten och fordonsbredderna. Kostnader, som äro en funktion av motorfordonens körhastighet, kunna såsom i det följande närmare avhandlas icke på grundval av vägforskningens hittillsvarande rön säkert fastställas. Möjlighet till visst beaktande av körhastighetens kostnadspåverkan erbjuder dock utrymme-distansteorien, vilken jämväl tager viss hänsyn till fordonsbreddens betydelse för vägkostnadernas storlek. Såsom av den följande framställningen framgår, har utredningen funnit utrymme-distansteorien böra tillämpas i åtskilliga fall, där eljest en fördelning efter allenast fordonens olika vägbreddsbehov (jfr s. 235) eller fordonsmiltal närmast kunnat komma i fråga.

Enligt den med utrymme-distansteorien betecknade fördelningsmetoden fastställes fördelningstal genom multiplikation av den för varje fordonsgupp erforderliga vägbredden med den vägsträcka, som gruppens samtliga fordon årligen tillryggalägger.

Den såsom kostnadsökningsteorien betecknade fördelningsmetoden innebär, att kostnader, som utgör en funktion av fordonens tyngd, bestämmas på det sättet, att kostnadsökningen — med utgångspunkt från en »basfordonsklass» innefattande de lättaste fordonen — för varje successiv fordonsklass uppdelas på denna klass och de klasser, som med hänsyn till fordonstyngden ligger över densamma (se betänkandet s. 243—244 och 277—278).

I den efterföljande framställningen klarlägger utredningen hur ansvaret för vägkostnaderna — uppdelade på olika särkostnader och gemensamma kostnader samt i förekommande fall fördelade på olika i kostnadsposterna ingående kostnadselement — enligt utredningens mening bör fördelas mellan olika fordonskategorier (personbilar, bussar, motorcyklar, lastbilar och släpvagnar) samt vissa däri ingående större fordonsgupper (små och mellanstora personbilar, stora personbilar, enligt gällande automobilskatteförordning skattepliktiga motorcyklar, vanliga lättare lastbilar, vanliga tyngre lastbilar samt specialbilar).

Vägbyggnadskostnaderna har till den del de ansetts vara att hänföra till kostnader för vägens framdragande i plan och profil vid fördelningen betraktats såsom för motorfordonstrafiken gemensamma kostnader, vilka ej kan utsöndras från de totala vägbyggnadskostnaderna och ej heller uppdelas på till olika motorfordonskategorier hänförliga kostnader. Vägbyggnadskostnaderna har uppdelats på undergrundskostnader (terrasseringskostnader) och överbyggnadskostnader. Angående fördelningen av dessa kostnader har utredningen framhållit bland annat följande.

Undergrundskostnaderna äro avhängiga av den standard i fråga om plan, profil och bredd, som avses för den färdiga vägen och denna standard bestämmas i sin tur av motorfordonstrafikens omfattning (trafikintensiteten) och sammansättning samt fordonens bredd och körhastighet. Överbyggnads-

kostnaderna äro beroende av den bärighetsstandard i vilken vägen utföres. Därjämte äro liksom i fråga om undergrunden kostnaderna beroende av vägbredden.

Fördelningen av undergrundskostnaderna har skett med tillämpning av utrymme-distansteorien, vilken ger uttryck för de olika fordonskategoriernas vägbreddsbehov och väganvändning, d. v. s. de faktorer som äro bestämmande för undergrundskostnadernas storlek.

Överbyggnadskostnaderna ha fördelats enligt kostnadsökningsteorien i kombination med utrymme-distansteorien. Dessa kostnader ha sålunda först uppdelats på fordonsklasser i stigande skala efter beräknade axeltryck. De därvid på de olika fordonsklasserna fallande kostnaderna ha i sin tur fördelats enligt utrymme-distansteorien, då endast denna teori möjliggör hänsynstagande till såväl trafikintensitetens som fordonsbreddernas och körhastigheternas inverkan på överbyggnadskostnaderna.

De sålunda angivna fördelningsmetoderna har tillämpats vid fördelningen av kostnaderna för arbeten, som utföres på de egentliga vägbyggnadsanslagen. I fråga om de vägbyggnadskostnader, som avser förstärkning och förbättring av vägar, byggande av broar samt vägbeläggningar, har tillämpats vissa andra fördelningsmetoder.

Kostnaderna för förstärkning och förbättring av vägar har med hänsyn till att de till övervägande delen ansetts vara att hänföra till arbeten föranledda av den tunga motorfordonstrafikens vägförstöring fördelats efter totalviktsmiltalen med samtidigt beaktande av vägbreddsfaktorn. Även kostnaderna för byggande av broar har fördelats på detta sätt.

Kostnaderna för vägbeläggningar och vägbaneunderhåll har fördelats efter bruttotonmiltalen med samtidigt beaktande av vägbreddsfaktorn samt kostnaderna för övriga underhållsåtgärder efter utrymme-distansteorien.

Kostnaderna för vägväsendets och vägtrafikväsendets administration samt för trafiksäkerhetstjänst och trafikövervakning har med vissa undantag fördelats på de olika fordonsgrupperna i samma proportioner som dessa har att delta i väghållningskostnaderna. I de fall undantag gjorts har kostnaderna, beroende på arten av den ifrågakommande verksamheten, uppdelats »per capita» eller efter fordonsmiltalen.

Utredningen framhåller att fördelningen av kostnadsansvaret mellan de olika motorfordonstrafikanterna av naturliga skäl icke kunnat helt frigöras från uppskattningar, skälighetsavgöranden och jämkningar och att det icke utan tidsödande vägtekniska och trafikstatistiska undersökningar för närvarande torde vara möjligt att mera exakt än som sålunda skett fastställa de olika kostnadsandelarnas storlek.

Under framhållande att det förevarande området icke tidigare kartlagts i den utsträckning som skett i betänkandet har utredningen vidare uttalat.

Utredningen vill också betona, att — även om en än större exakthet skulle vara möjlig att ernå i vissa fördelningsfrågor (genom undersökningar på provvägar, insamlande av detaljerad trafikstrukturell statistik samt andra liknande undersökningar av mycket tids- och kostnadskrävande natur) — värdet av denna större exakthet begränsas av de oöverkomliga svårigheterna

som möta att på det förevarande området skipa full *individuell* rättvisa, främst med hänsyn därtill att till storlek och beskaffenhet i övrigt ensartade fordon ofta utnyttjas olika i fråga om körlängder och befordringskapacitet, användas på olika slag av vägar och framföras med skiftande hastighet och körsätt i övrigt. Utredningen har därför ansett det främst vara av vikt att söka så långt möjligt klarlägga den ungefärliga och av individuella variationer mindre beroende kostnadsfördelningen mellan de större trafikant- och fordonsgrupper, vilka erfarenhetsmässigt ha olikartad väganvändning.

Rörande detaljerna i utredningens kostnadsfördelning hänvisas till betänkandet (s. 252—274).

I särskild tablå har utredningen sammanställt resultatet av den verkställda fördelningen av kostnaderna mellan olika fordonskategorier och fordonsgrupper med nu gällande fördelning. Utredningens förslag innebär i förhållande till nuvarande skattenivå en ökad total skattebörd för bussar, tyngre lastbilar, specialbilar och mopeder men en lättnad i den totala skattebördan för personbilar, skattepliktiga motorcyklar, mindre lastbilar och släpvagnar. Tablåen upptar följande procentuella fördelning.

Fordonskategori resp. fordonsgrupp	% av totalkostnaderna	
	enligt av utredningen förordad fördelningsmetod	enligt gällande skattesatser
Personbilar i yrkesm. trafik.....	4,6	5,2
Övriga personbilar, tj. v. högst 1 399 kg.....	30,4	33,0
Övriga personbilar, tj. v. över 1 399 kg.....	11,3	14,6
Bussar.....	9,0	6,9
Motorcyklar, skattepliktiga.....	2,6	3,3
Övriga motorcyklar (mopeder).....	0,7	0,3
Lastbilar, max. last högst 2 000 kg.....	5,6	6,9
Lastbilar, max. last över 2 000 kg.....	29,0	24,7
Specialbilar (inkl. dragbilar med påhängsvagnar).....	5,1	3,3
Släpvagnar (exkl. påhängsvagnar).....	1,7	1,8
Summa	100,0	100,0

Den av utredningen föreslagna 28-procentiga genomsnittliga skattehöjningen medför enligt utredningens fördelningsmetoder en skatteökning för samtliga fordonskategorier och med följande procenttal.

Personbilar.....	ca 12 %
Bussar.....	ca 66 %
Motorcyklar, skattepliktiga.....	ca 4 %
Mopeder.....	ca 213 %
Lastbilar.....	ca 46 %
Släpvagnar.....	ca 20 %

Inom de olika fordonsklasserna har kostnaderna uppdelats likformigt mellan klassens alla fordon (»per capita») varigenom den totalskatt erhållits, som påförts det genomsnittliga fordonet i varje fordonsklass.

Totalskatten per mil för olika fordonskategorier och fordonsklasser vid av utredningen angivna genomsnittliga körlängder har återgivits grafiskt i utredningens betänkande (s. 284—286). I anslutning till redovisningen av dessa diagram anför utredningen såsom exempel på skatteförslagets verkningar att totalskatten för en personbil med en tjänstevikt av högst 999 kg kommer att uppgå till 55 öre per mil samt att skatten därefter stiger med totalvikten och för en brännoljedriven buss i tyngsta fordonsklass till 255 öre per mil och för en yrkesmässig lastbil i tyngsta fordonsklass till i genomsnitt 264 öre per mil.

I de särskilda yttranden, som avgivits av de sakkunniga med vilka utredningen haft att samråda, har herr Spetz under framhållande av sin från utredningsmannen avvikande mening i fråga om utgiftssumman ansett det ingå i uppdraget att taga ställning till frågan om bilbeskattningens ordnande under den av utredningsmannen givna förutsättningen att statsmakterna skulle finna dennes förslag i nämnda hänseende böra genomföras. Herr Spetz har därvid, med reservation för detaljsiffrorna, i princip anslutit sig till utredningsmannens huvudtankegång för beskattningens anordnande.

Herr Hagberg anför följande.

För kostnadsfördelningen mellan motorismen och andra ifrågakommande kostnadsbärare liksom mellan olika slag av motorfordonstrafikanter kan någon på statistisk metodik baserad lösning med anspråk på vetenskaplig exakthet och giltighet sannolikt icke konstrueras. För min del vill jag i detta sammanhang endast framhålla, att man bör anlägga även näringspolitiska och sociala synpunkter. En dylik bedömningsgrund förordades på sin tid av 1937 års automobilskatteutredning och har sedan dess tillämpats av statsmakterna. Jag vill därför ifrågasätta, huruvida någon större anledning till ändring i fördelningsreglerna föreligger. I vart fall synes den av utredningen företagna fördelningsgrunden medföra en belastning för den tyngre lastbilstrafiken, om vars skälighet ur ovannämnda synpunkter tveksamhet kan råda.

Remissyttrandena.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför bl. a. följande beträffande fördelningen av motortrafikens kostnadsansvar på olika motorfordon.

Vid sina överväganden har styrelsen funnit, att det ej är möjligt, att med utgångspunkt från vägtekniska synpunkter erhålla ett entydigt svar på frågan om kostnadernas fördelning mellan olika fordonsgrupper — lika lite som mellan motortrafikanter och andra trafikanter. Även om erforderliga premisser voro kända, vilket f. n. ej är förhållandet, torde det ej vara möjligt att komma längre än till två gränsvärden, mellan vilka kostnadsansvaret bör förläggas. Frågan var mellan dessa gränser ansvaret slutligen skall läggas, får bedömas ur andra synpunkter än de vägtekniska; den bör i sista hand bedömas i ett större trafikpolitiskt sammanhang. Detta förhållande minskar emellertid icke angelägenheten av att få de vägtekniska premisserna utredda och klarlagda, då det utan tillgång till dessa icke är möjligt att bestämma de aktuella gränsvärdena.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redovisar i sitt yttrande en av styrelsen verkställd jämförande fördelningsberäkning, i anslutning till vilken en mera ingående granskning skett av de fördelningsmetoder, som utredningen tillämpat. Beträffande styrelsens uttalanden i dessa delar ävensom resultatet av styrelsens beräkning hänvisas till det utdrag ur utredningsmannens memorandum, som återgives i det följande.

Den av styrelsen verkställda kostnadsfördelningen avviker väsentligt från utredningens. Styrelsen anför härom bland annat följande.

Det är särskilt att lägga märke till att för bussar och tyngre lastbilar, i fråga om vilka utredningens procenttal ligga över fördelningen enligt nu utgående skatt, styrelsens beräkning ger procenttal under denna. Ehuru styrelsen bestämt hävdar, att grunden för den av styrelsen genomförda beräkningen i vart fall icke är osäkrare än den, varpå utredningens resultat bygger, anser styrelsen emellertid beräkningens premisser ej vara tillräckligt kända för att styrelsen skulle föreslå skattens omläggning på grundval av det av styrelsen framräknade resultatet.

Statens väginstiutts, järnvägsstyrelsens, 1953 års trafikutrednings samt Bilverkstädernas riksförbunds jämte övriga motororganisationers uttalanden i kostnadsfördelningsfrågan återgives i det följande i samband med utredningsmannens memorandum.

Utöver nämnda uttalanden anför motororganisationerna bland annat följande.

Fördelningen av skatten mellan olika fordonskategorier bör däremot anses vara en näringspolitisk fråga om betryggande garantier föreligger för att de olika kategorierna belastas fullt ut med sina särkostnader. Detta är enligt organisationernas mening fallet vid nuvarande fördelning. Den hittills fungerande fördelningen har, såvitt organisationerna har sig bekant, dessutom icke föranlett några invändningar från de grupper, som har att betala skatten bortsett vad gäller den mindre tillfredsställande formen för kontroll av inbetalning av brännoljeskatt. Då därtill näringslivet, taxesystemet och transportstrukturen anpassats efter en viss skattefördelning synes särskilt starka skäl erfordras för en radikal ändring i denna fördelning. Det måste vara ett minimikrav, att nackdelar och fördelar av en ändring grundligt utredes och utförligt motiveras innan en ändring vidtages. Så har icke skett i föreliggande betänkande.

Beträffande skäligheten av att den tunga trafiken får bära en ökad andel av kostnaderna för väghållningen har utöver vad som anförts i det föregående uttalanden gjorts av ett flertal remissinstanser.

Överståthållarämbetet uttalar, att ämbetet i stort sett intet har att erinra mot utredningens fördelning av kostnadsansvaret mellan olika trafikantgrupper men ifrågasätter helt allmänt om så vittgående konsekvenser bort tagas av de framkomna utredningsresultaten, som skett vid fördelningen av skattebeloppen mellan de olika fordonsklasserna och de olika fordonen inom dessa.

Länsstyrelsen i Stockholms län framhåller bland annat följande.

Det i betänkandet förebrogta utredningsmaterialet synes dock giva stöd för en skatteomfördelning med tyngdpunkten något förskjuten mot den

tyngre trafiken. Utredningen synes emellertid härvidlag ha gått för långt, särskilt i fråga om bussarna men även beträffande lastbilarna.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län framhåller att länsstyrelsen erfarenhetsmässigt kommit till den uppfattningen, att det ur vägstodssynpunkt är motiverat med en avsevärd skärpning av skatten för den tyngre trafiken. De krav på förbättringar, som denna trafik ställer och som i olika sammanhang framförts till länsstyrelsen, och det underhåll av vägbanorna, som den medför, är synnerligen kostnadskrävande. Det är angeläget, att de som anskaffar och brukar tunga motorfordon på ett för deras kalkyler avgörande sätt även får bidra till den för dessa motorfordon nödvändiga upp rustningen av vägarna och för underhållet av desamma; endast härigenom kan en rätt balans upprätthållas mellan fordonstyngd och vägstandard. Länsstyrelsen, som förklarar sig övertygad om att det är motiverat att öka skattebelastningen på den tunga trafiken, anser sig emellertid icke kunna bedöma huruvida den av utredningen föreslagna höjningen är riktig.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anser att utredningen vid sin kostnadsfördelning bygger på mycket osäkra utredningar, vilket manar till stor försiktighet vid fördelningen.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län anser i likhet med utredningen att den tyngre trafiken bör bära den drygare anparten av vägstoderna men att den ej får belastas så att genom en oskäligt hög och olämpligt avvägd beskattning direkt menliga verkningar uppstår.

Länsstyrelsen i Örebro län framhåller att enligt dess mening den tunga trafiken bör — med hänsyn till att denna trafik i så hög grad sliter vägarna och nödvändiggör gedignare och dyrare väg- och brobyggnader — bära en större del av bördan än vad nu är fallet.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län förordar att skatten för små och medelstora bilar sättes lägre än vad utredningen föreslagit, och att de skattebelopp, som därigenom går förlorade, i stället uttages genom en höjning av skatten på de tyngre personbilarna. I övrigt har länsstyrelsen intet att erinra mot fördelningen av kostnadsansvaret på olika motorfordon.

Länsstyrelsen i Hallands län uttalar följande.

Länsstyrelsen har svårt att bedöma om utredningens förslag ger ett rättvisare resultat än den nuvarande fördelningen. Utredningen har själv framhållit att fördelningen av naturliga skäl icke kunnat helt frigöras från uppskattningar, skälighetsavgöranden och jämkningar. Beträffande det tekniska sambandet mellan fordon och väg, som är grunden för särkostnadernas fördelning, torde inga slutgiltiga forskningsresultat ännu föreligga. De gemensamma kostnaderna, som utgöra huvuddelen, synas vidare till stor del icke påverkas av fordonens egenskaper eller utnyttjande. Av utredningen förefaller det emellertid klarlagt, att den tyngre trafiken ur vägtekniska synpunkter bör belastas hårdare än vad för närvarande är fallet.

Länsstyrelsen i Kalmar län anför följande.

Länsstyrelsen vill — — — icke ha sagt, att de tyngre lastbilarna och bussarna enligt utredningens förslag skulle komma att bära en större del av den beräknade skattebördan, än vad som är vägtekniskt motiverat; vid en

fördelning av motorfordonstrafikens kostnadsansvar i enlighet med olika fordonskategoriers och fordonsgruppers vägstandardskrav, vägslitning och väganvändning kommer otvivelaktigt ansvaret i första hand att drabba den tunga landsvägstrafiken. Det sätt, varpå ansvarsfördelningen närmare genomförts i förslaget, är emellertid såvitt länsstyrelsen kan bedöma icke helt tillfredsställande. Länsstyrelsen anser sig icke böra ingå på någon detaljkritik av de fördelningsmetoder, utredningen tillämpat, utan vill endast framhålla, att dessa i vissa fall synes vara grundade på beräkningar och antaganden, som knappast motsvara de faktiska förhållandena.

Svenska lokaltrafikföreningen har i sitt yttrande anfört följande beträffande av utredningen tillämpade fördelningsmetoder.

Enligt föreningens mening synas de krav på vägnätets utbyggnad och förbättring (vägbeläggningar m. m.), som nu framställas, mera vara att hänföra till ökat antal lätta fordon på vägar och gator än till den tunga trafikens krav på ökad bärighet. De anordningar, som måste vidtagas för denna intensitetsökning med sina starka säsongmässiga toppar, vari busstrafiken har ingen eller endast helt obetydlig del, äro synnerligen kostnadskrävande. Det torde därjämte vara så, att en väg, som bygges för intensiv men lätt trafik, med hänsyn till våra klimatiska förhållanden (tjalsäkerhet) enligt gällande normer erhåller sådan bärighet, att denna nära nog är tillräcklig även för den tunga trafik, som där skall framföras. Den tunga trafiken medför i sådana fall inga eller synnerligen obetydliga merkostnader.

Den tabell på sid. 277 i betänkandet, som använts för fördelning av **ö v e r b y g g n a d s k o s t n a d e r n a**, måste enligt föreningens mening få ett helt annat utseende. Basfordonet skulle då bli ett fordon med c:a 4 000—5 000 kg axelbelastning. Enligt föreningens mening synes det under dessa omständigheter oriktigt att belasta busstrafiken med särkostnader annat än för huvudvägarna. Kostnaderna för bygdevägar, ödebygdsvägar, enskilda vägar med statsbidrag och statsbidragsberättigade vägar och gator i sin helhet skulle fördelas som gemensamma kostnader. Tablå XI: 23 sid. 278 skulle härigenom få ett annat, mera rimligt utseende. Att busstrafiken skall belastas med 17,7 % av överbyggnadskostnaderna för bygdevägar, ödebygdsvägar och enskilda vägar, där sådan trafik ej framgår, kan ej vara ett rimligt uttryck för dess kostnadsansvarighet i dessa fall.

Föreningen vill därjämte uttrycka sitt starka tvivel på att rättvisa fördelningsmetoder använts för fördelning av **k o s t n a d e r n a f ö r b r o b y g g n a d e r**, vägförbättringar och vägbaneunderhåll. Det mest anmärkningsvärda synes vara, att utredningen utan vidare överflyttat väg-institutets försöksresultat 1937 från fuktig grusväg — utvisande att vägsli-taget på dylik väg är proportionellt mot bruttotonmilen — att gälla även belagd vägbana.

De använda fördelningsmetoderna synas i samtliga dessa fall ha belastat busstrafiken med kostnadsandelar, som ej stå i rimlig proportion till dess kostnadsansvarighet.

Föreningen anser, att de lätta fordonens kostnadsansvar är väsentligt större än utredningen funnit, och det är måhända ej osannolikt, att redan nuvarande avvägning mellan den lätta och tunga trafikens skattebördor skulle visa sig gynna den lätta trafiken, om hänsyn togs till alla de omständigheter, som nu framkalla krav på vägväsendets upprustning. Så är åtminstone förhållandet i våra större städer, där de flesta problemen av kostnadskrävande art kunna härledas från ökad trafikintensitet och ökat fordonsantal och där vägar och gator redan ha erforderlig bärighet.

De kostnader, som härvid varit föremål för fördelning, äro i huvudsak för motorfordonstrafiken gemensamma kostnader. Enligt vetenskapligt-ekonomiskt betraktelsesätt är en rättvis fördelning av gemensamma kostnader ett olösligt problem, och varje försök till sådan fördelning förutsätter godtyckliga antaganden. I betänkandet säger utredningen också, att uppskattningar, skälighetsavgöranden och jämkningar måste företagas, men utsäger samtidigt att även om det funnes tillgång till material att lägga till grund för dessa fördelningsfrågor, individuell rättvisa vore svår att skipa. Föreningen delar denna utredningens uppfattning beträffande svårigheterna att fördela de gemensamma kostnaderna men finner det då märkligt, att utredningen givit sig in på ett problem, som från början måste bedömas som omöjligt att lösa så att rimliga krav på rättvisa uppfylles. Med någon ändring av utgångspunkterna torde, som föreningen antytt, ett helt motsatt resultat kunna framräknas beträffande fördelningen av kostnaderna mellan den lätta och tunga trafiken.

Sveriges industriförbund konstaterar att utredningen vid sin fördelning av kostnadsansvaret på olika fordonskategorier och fordonsklasser kommit fram till resultat, vilka skulle medföra, att särskilt busstrafiken och den tunga lastbilstrafiken skulle få sina skatter avsevärt höjda och anför i anslutning härtill.

De kostnadsteorier som ligga till grund för den föreslagna, mycket genomgripande omfördelningen äro emellertid icke godtagbara, och den fördelning som skett måste betecknas som godtycklig. Utredningen har föreställt sig, att det skulle gå att fördela icke blott de på de olika vägtrafikanterna fallande särkostnaderna utan även de gemensamma kostnaderna efter några objektiva eller vetenskapligt grundade (vägtekniska) metoder. Enligt Industriförbundets mening är emellertid en fördelning av för vägtrafikanterna gemensamma kostnader, såsom större delen av kostnaderna för vägens framdragande i plan och profil, kostnader för snöröjning etc., icke möjlig efter några ekonomiskt-vetenskapliga eller objektiva (vägtekniska) grunder. Vid fördelningen av dessa kostnader, som utgöra huvudparten av totalkostnaderna för vägväsendet, är det ofrånkomligt att göra en skönmässig avvägning, varvid verkningarna inom näringslivet böra ägnas den största uppmärksamhet. Av särskild vikt är att varsamhet iakttages vid ändringar i motorfordonsbeskattningen, så att större rubbningar i näringslivets transport- och tillverkningskalkyler och i sysselsättningen undvikas. Industriförbundet finner, att utredningen icke övertygande kunnat visa, att de grunder, efter vilka 1937 års bilbeskattningsutredning utformade sitt förslag, böra frångås.

Flertalet remissinstanser har i större eller mindre utsträckning ingått på frågan om de näringspolitiska verkningarna av den kostnadsfördelning mellan och skattehöjning för olika fordonsklasser, som utredningen föreslagit. Därvid har bland annat framhållits, att en så pass genomgripande omläggning av beskattningen, som föreslagits, icke bör genomföras med mindre de närings- och trafikpolitiska konsekvenserna därav klarlagts samt att synpunkter av denna art bör beaktas vid skatteavvägningen. Jag kommer i det följande att behandla denna fråga.

Utredningsmannens memorandum.

Utredningsmannen har vid sitt memorandum fogat en av utredningens vägtekniske expert, byrådirektören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen E. Hasselquist utarbetad promemoria angående i remissyttrandena framförda synpunkter på väghållningskostnadernas fördelning mellan olika fordonskategorier. Ur innehållet i promemorian må här återgivas följande.

Allmänna synpunkter på kostnadsfördelningen.

Utredningen har hänfört 75 % av *vägbyggnadskostnaderna* och ca 40 % av *vägunderhållskostnaderna* till gemensamma kostnader och fördelat desamma olika fordonskategorier emellan enligt utrymme-distansteorien d. v. s. med beaktande av fordonens breddbehov och årliga körlängder.

Resterande 25 % av *vägbyggnadskostnaderna* har av utredningen hänförs till vägens överbyggnad och fördelats såsom särkostnader, varigenom varje fordonskategori endast har att deltaga i kostnaden för en överbyggnad av den tjocklek, som erfordras för ifrågavarande kategori. Fördelningen av kostnaderna för de särskilda skikten av överbyggnaden har skett på grundval av utrymme-distansteorien.

Kostnaderna för *vägbaneunderhållet*, utgörande 60 % av vägunderhållskostnaderna samt kostnaderna för *vägbeläggningar* har fördelats på grundval av bruttotonmilen och med beaktande av vägbreddsbehovet för de olika kategorierna.

Kostnaderna för *förstärkning och förbättring av vägar* samt kostnaderna för *byggande av broar* har fördelats på grundval av totalviktsmilen och med beaktande av vägbreddsbehovet för de olika kategorierna.

Såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som motororganisationerna synes ha godtagit utredningens i det föregående angivna uppdelning av vägbyggnadskostnaderna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sålunda icke framfört någon erinran i denna del och motororganisationerna anger att de gemensamma kostnaderna variera mellan 65 och 80 % av vägbyggnadskostnaderna.

Beträffande vägunderhållskostnaderna konstaterar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att vägbaneunderhållet påverkas av många faktorer, som icke är eller med tillräcklig säkerhet kan sägas vara beroende av trafikens tyngd, samt att fördelningen av kostnaderna för detsamma därför ej bör ske på det sätt som utredningen föreslagit. Vid den av styrelsen verkställda överslagskalkylen synes utrymme-distansteorien ha tillämpats. Motororganisationerna har däremot i likhet med utredningen funnit att 60 % av vägunderhållskostnaderna är beroende av fordonens tyngd.

I det följande kommer att redovisas *dels* vissa allmänna uttalanden av remissinstanserna rörande av utredningen tillämpade metoder för kostnadsfördelningen *dels* under särskilda rubriker (Överbyggnad, Förstärkning och förbättring av vägar etc.) den kritik, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförts beträffande utredningens fördelningsmetoder. Med hänsyn till att styrelsen i denna kritik, utom i vad avser överbyggnadskostnaderna, fränkänner fordonstyngden betydelse vid fördelningen har det syntts särskilt angeläget att i dessa delar närmare belysa de överväganden, som legat till grund för utredningens förslag till fördelning. Beträffande fördelningen av överbyggnadskostnaderna har en närmare undersökning visat att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anmärkningar i denna del, oaktat den starkt kritiska inställningen, i sak endast innebär att utredningen utgått från att

motorcyklarna skall deltaga i en mindre andel av överbyggnadskostnaderna än personbilarna medan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett att de bör deltaga i lika stor andel av överbyggnadskostnaderna som personbilarna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har icke gått närmare in på principerna för fördelningen av de gemensamma kostnaderna, men har vid en av styrelsen utförd jämförande beräkning tillämpat utrymme-distansteorien och gör i anslutning härtill följande uttalande:

»Bland de antaganden som utredningen gjort ha bl. a. vägbreddsfaktorn och körlängden väsentlig betydelse för resultatet. Ehuru även riktigheten av dessa antaganden kan ifrågasättas, har styrelsen bibehållit utredningens siffror vid den efterföljande beräkningen, som i huvudsak syftar till vissa klarlägganden av, hur bärighetsfrågans inverkan på kostnadsansvaret kan variera med olika beräkningsförutsättningar.»

Statens väginstitut framhåller till en början att institutet icke sedan år 1937, då institutet biträdde 1937 års automobilskatteutredning, varit inkopplad på frågan om beskattningen av motorfordon. Institutet har emellertid genom sin allmänna forskningsverksamhet på vägområdet likväl kunnat följa utvecklingen.

Vad beträffar fördelningen av skattebördan på olika fordonskategorier framhåller institutet att en stor del av kostnaderna är gemensamma för alla kategorier medan andra kostnader är påtagligt beroende av trafikens mängd och beskaffenhet, såsom vägslitningen, överbyggnadens tjocklek, vägbreddens m. m. Sistnämnda kostnader kan enligt institutet principiellt uppdelas efter kostnadsansvarighetsprincipen.

Beträffande fördelningen av de gemensamma kostnaderna anför institutet följande:

»Men när det gäller de gemensamma kostnaderna synes denna princip icke vara tillämplig, utan sådana kostnader synas fast mer böra fördelas efter den nytta trafikanterna ha därav. Detta synes vara två motsatta principer, den ena avseende kostnadsansvaret, den andra nyttan. I själva verket synes emellertid såväl kostnadsansvaret som nyttan kunna bedömas efter samma faktorer: fordonets årliga körlängd, fordonets vikt och fordonets breddbehov.

Den årliga körlängden är ett uttryck för fordonets användning av vägnätet; såväl fordonets slitning av vägbanan som dess nytta av vägarna stå i direkt proportion till dess användning av vägnätet.

Betr. fordonets vikt gäller väsentligen samma sak. Större tyngd ställer större krav på bärigheten och större last innebär större ekonomisk nytta av vägarna.

Även fordonets breddbehov inverkar på liknande sätt, såväl vad gäller kostnadsansvaret som nyttan.

1951 års utredning har verkställt fördelningen av skattebördan på olika fordonskategorier med hänsyn till de nämnda faktorerna, fordonets årliga körlängd, fordonets vikt och fordonets breddbehov. Detta är enligt institutets uppfattning en riktig princip.»

Väginstitutet anför slutligen att institutet, ehuru det i flera avseenden icke kunnat godtaga utredningens detaljberäkningar, funnit att den relativa inbördes fördelningen av skattebördan i utredningens förslag i stort synes skälig. Institutet stöder sig härvid på en bedömning utförd med hänsyn till nyttan och kostnadsansvaret.

Järnvägsstyrelsen anför följande beträffande fördelningen av de gemensamma kostnaderna:

»En viktig fördelningsgrund för vissa gemensamma kostnader utgör den av utredningen angivna formeln: utrymme \times distans, analog med den av

1944 års trafikutredning föreslagna formeln: tid \times yta. Denna utrymme-distansformel kan anses motsvara en förenklad, praktisk tillämpning av den av utredningen angivna fördelningsmetoden med »förmedlade primärkostnadstal» (s. 234—235). Denna senare fördelningsmetod bygger på en tillämpning av merkostnadstankegångar och brukar i företagsekonomisk teori vanligen rekommenderas när det gäller »public-utilities.» — — — —

»Den av bilskatteutredningen använda fördelningsmetoden, med dess detaljerade uppdelning och analys av de gemensamma kostnaderna på däri ingående kostnadsposter och försök till bestämmande av de kostnadsbestämmande trafiktekniska storheterna i olika fall, synes enligt styrelsens mening i princip få anses användbar för en relativt tillfredsställande bestämning av de olika fordonsklassernas kostnadsansvar. I sin principiella uppläggning visar metoden stora likheter med vissa av de metoder, som för järnvägarnas del förordats av 1942 års järnvägskostnadsutredning (SOU 1949: 5 och 14) t. ex. uppspaltningen av den totala kostnadsmassan i olika delkostnader, för vilka delkostnader därefter de kostnadsbestämmande faktorerna bestämmas; den statistiska beräkningen av driftstorheter och kostnader, särskilt för separatredovisningen av kostnaderna för olika trafikslag.

Då nuvarande bilbeskattning i sina grunddrag utformades av 1937 års bilskatteutredning togs viss hänsyn till vägtekniska synpunkter men förslaget utformades i fråga om de tyngre fordonen med beaktande av trafikpolitiska synpunkter, varigenom skattläggningen för dessa tyngre fordon blev lindrigare än som motsvarade deras kostnadsansvar enligt den utredning, som statens väginstitut verkställde i samband med 1937 års bilskatteutredning. Väginstitutet uttalade då att starka skäl talade för att skatteprogressionen för de tyngre fordonen gjordes ännu kraftigare än enligt institutets utredning. Ur allmän transporthushållningssynpunkt synes dylika avvikelser från kostnadsansvarighetsprincipen, varigenom skattebördan lindras för de tyngre fordonen samtidigt som skattebördan i motsvarande mån skärpes för övriga fordon olämpliga, då de medföra en snedvridning av konkurrensförhållandena på transportmarknaden. Detta har också framhållits av 1944 års trafikutredning i dess betänkande (SOU 1947: 85, s. 149): 'Ett gynnande av de tyngre fordonen såsom i viss utsträckning synes förekomma vid den svenska bilbeskattningen, framstår — — — som oriktig.' Att kostnadsansvarigheten för de tyngre fordonen på ett adekvat sätt kommer till uttryck vid skattläggningen framstår för styrelsen som synnerligen angeläget ur allmän transporthushållningssynpunkt.»

1953 års trafikutredning uttalar följande:

»1953 års trafikutredning finner att man i det förevarande betänkandet kommit till samma resultat som 1937 års automobilskatteutredning och 1944 års trafikutredning nämligen att de lättare motorfordonen vid hittillsvarande beskattningssystem bära en ur vägteknisk synpunkt alltför stor andel av de totala kostnaderna för vägväsendet.» — — — —

»I detta sammanhang förtjänar att uppmärksammas det i betänkandet (s. 122 f.) gjorda uttalandet, att det under alla omständigheter synes oriktigt, att en i näringspolitiskt syfte eventuellt genomförd subvention av den tyngre motorfordonsstrafiken skall betalas av de lättare fordonen.»

Motororganisationerna anför följande:

»Utredningen har i likhet med organisationerna ansett att kostnadsfördelningen bör ske på det sättet, att de olika fordonskategorierna skall svara

dels för de särkostnader de förorsakar och dels för en lämpligt avvägd andel i vägtrafikens gemensamma kostnader.

Såsom emellertid inledningsvis anförts har utredningen felaktigt utgått från att de gemensamma kostnaderna kan fördelas efter »rättvisa» fördelningsnycklar. Ohållbarheten i detta ställningstagande har enligt organisationernas mening väl dokumenterats i bifogade¹ sakkunnigutlåtande från professor Carsten Welinder.» — — — — —

»Organisationerna finner i likhet med professor Welinder utredningens behandling av fördelningen av kostnadsansvaret olika motorfordonskategorier resp. motorfordon emellan ur teoretiskt-ekonomiska synpunkter helt otillfredsställande, bl. a. därför att utredningen trots det vara möjligt att på objektiva vägtekniska grunder fördela för vägtrafiken som helhet gemensamma kostnader.

De supplementära framförallt näringspolitiska principer, som på detta område är ofrånkomliga utöver kostnadsansvarighetsprincipen har utredningen sålunda ansett sig kunna undvara. Som framgår av professor Welinders utlåtande är detta icke möjligt och man tvingas för lösningen av problemet att uppställa och motivera subjektiva förutsättningar, där den nuvarande beskattningen tages till utgångspunkt och där återverkningarna inom näringslivet av eventuella förändringar i beskattningen resp. fordonsgruppernas ekonomiska bärkraft intager framträdande plats.» — — — — —

»Utredningens tankegång (s. 254) att fordonens hastighet, trafiksammanställning, trafikintensitet och fordonsbredd är normerande för vägbredden är riktig, men härav följer icke att man kan spjälka upp de olika fordonskategoriernas vägbreddsbehov på sätt som angivits i tabellen. Detta förutsätter nämligen att det finns ett direkt samband mellan ett enskilt fordons vägbreddsbehov och vägens aktuella bredd, vilket icke är fallet.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande rörande vissa speciella fördelningsfrågor.

Överbyggnadskostnader.

När det gällt att fördela överbyggnadskostnaderna mellan olika fordonskategorier har utredningen utgått från antagandet att för olika hjultryck erforderlig tjocklek av vägens överbyggnad är proportionell mot kvadratroten ur respektive hjultryck. Utredningen har därvid framhållit, att ett dylikt beräkningssätt ej tager hänsyn till frekvensen av olika axeltryck och ej heller till körhastigheten men att en fördelning av överbyggnadskostnaderna på detta sätt sannolikt ställer sig gynnsam för den tunga trafiken.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför härtill, att de bärighetsutredningar som legat till grund för antagandet uteslutande avse amerikanska förhållanden och att dessa i många avseenden kan vara mycket olika de svenska. Enligt styrelsens mening synes det redan av denna anledning tveksamt, om tillräckligt stöd förefinnes för att tillämpa antagandet på sätt som skett.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför i fortsättningen:

»Vid en beräkning av erforderlig tjocklek av överbyggnaden måste man ha klart för sig, att en viss minsta tjocklek måste finnas oberoende av trafikens karaktär och omfattning. — — — När utredningen då hänför 20 % av överbyggnadskostnaden till samtliga fordon innebär detta att mindre än 20 % av överbyggnadstjockleken skulle vara gemensam. Styrelsen anser på erfarenhetsmässiga grunder att detta är för litet.»

¹ Ej bilagt.

Styrelsen har under framhållande av den osäkerhet, som f. n. föreligger i frågan, genomfört en beräkning motsvarande utredningens och har därvid använt sig av en inom statens väginstitut utarbetad metod för dimensionering av överbyggnadens tjocklek. Enligt den sålunda genomförda beräkningen skulle 34 % av överbyggnadskostnaden utgöra en för samtliga motorfordon gemensam kostnad. I övrigt ger den av styrelsen tillämpade metoden »i och för sig ungefärligen samma relation mellan tjocklekarna på överbyggnaderna vid olika hjultryck som den av utredningen använda metoden».

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och utredningens uppfattning beträffande den för samtliga motorfordon gemensamma kostnadens andel av överbyggnadskostnaden skiljer sig huvudsakligen därutinnan att motorcyklarna enligt styrelsens mening fordra samma överbyggnad som personbilarna medan utredningen ansett det motiverat att för motorcyklarna räkna med en något mindre överbyggnad än för personbilar. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgår den gemensamma kostnad i vilken motorcyklarna bör deltaga till 34 % av totala överbyggnadskostnaden och enligt utredningen till 20 %. Personbilarna bör enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen deltaga i 34 % av totala överbyggnadskostnaden och enligt utredningen i 30 %.

Med hänsyn till att starka skäl måste anses föreligga för att i förevarande sammanhang räkna med en enklare överbyggnad för en väg avsedd enbart för motorcykeltrafik än för en väg avsedd för personbilstrafik måste utredningens ställningstagande i denna del anses fullt motiverat. Beträffande den avvikelse, som föreligger mellan av styrelsen angivna 34 % och utredningens 30 % synes densamma med hänsyn till den osäkerhet, som — enligt vad utredningen också givit uttryck för — föreligger vid kalkyler av denna art, icke vara av sådan art att det ena procenttalet kan tillmätas större värde än det andra. Utredningen har sålunda i princip grundat sina beräkningar på ungefärligen samma minsta överbyggnadstjocklek som den vilken styrelsen på erfarenhetsmässiga grunder ansett riktig.

Beträffande fördelningen av överbyggnadskostnaderna i övrigt har styrelsens beräkning i enlighet med vad styrelsen också uttalat givit ungefärligen samma resultat som utredningens. Riktigheten av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande att utredningens fördelningsmetod med hänsyn till olikartade förhållanden icke skulle vara tillämplig i Sverige synes sålunda kunna ifrågasättas.

Förstärkning och förbättring av vägar.

Beträffande fördelningen av kostnaderna för förstärkning och förbättring av vägar har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit att det, med hänsyn till den användning anslaget till Förstärkning och förbättring av vägar fått, icke finnes anledning att tillämpa annan fördelningsgrund för detta anslag än för de andra vägbyggnadsanslagen.

Utredningen har i denna del anfört följande:

»Anslagen till förstärkning och förbättring av vägar användas till helt övervägande del för förstärknings- och förbättringsarbeten å huvudvägar, vilka arbeten i huvudsak äro föranledda av den tunga motorfordonstrafikens vägförstöring. Då kostnaderna för dessa arbeten — ehuru delvis avseende ombyggnadsföretag — till mycket stor del äro att hänföra till förstärkningsåtgärder, har utredningen icke funnit sig här kunna tillämpa samma fördelningsmetod som för den tidigare behandlade vägbyggnads-

verksamheten. En fördelning enligt utrymme-distansteorien och kostnadsökningsteorien på i det föregående angivna grunder synes ej ge tillräckligt uttryck för den tunga motorfordonstrafikens verkliga kostnadsansvar. Icke heller kunna förstärknings- och förbättringsarbetena helt behandlas såsom överbyggnadskostnader. Utredningen har därför funnit lämpligt att uppdelat ifrågakostnader efter totalviktsmiltalen multiplicerade med den för olika fordonskategorier och fordonsgrupper ifrågakommande vägbreddsfaktorn. — — — De fördelningstal, som härvid erhållas, giva en mindre kostnadsbelastning för den tunga trafiken än den fördelning, som i det föregående använts för överbyggnadskostnaderna.»

Utredningen har i enlighet härmed påfört lastbilar lastande mer än 2 000 kg 41,4 % av kostnaderna för förstärkning och förbättring av vägar. Vid en fördelning enligt utrymme-distansteorien i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag skulle denna kategori lastbilar påföras 23,5 % av kostnaderna och vid samma fördelning som för överbyggnadskostnaderna 46,2 %.

Såsom framgår av det föregående har utredningen — ehuru medveten om att förstärknings- och förbättringsarbetena i många fall ur teknisk synpunkt är att jämföra med de vägbyggnadsarbeten, som kommer till utförande på de egentliga vägbyggnadsanslagen — ansett att den tunga trafiken bör påföras större andel av kostnaderna för förstärkning och förbättring av vägar än vad som föreslagits för vägbyggnader i övrigt. Enligt utredningens uppfattning kan det icke bestridas att de omfattande vägbyggnadsarbeten, som utföras med medel från anslaget till förstärkning och förbättring av vägar, till helt övervägande del avse vägar vilka icke ha den bärighet, som krävs för den tunga trafiken och till följd härav blivit exceptionellt dyra i underhåll. Det torde icke heller kunna bestridas att den tunga trafiken under de senaste årens svåra tjällossningsperioder bidragit till att skadeverkningarna på vägarna blivit väsentligt större än vad som skulle varit fallet därest endast lättare trafik framgått.

Utredningen har sålunda ansett det fullt motiverat att den tunga trafiken belastas med en väsentlig andel av kostnaderna för förstärkning och förbättring av vägarna. Detta bestyrkes ytterligare genom de uttalanden, som under en följd av år gjorts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samband med styrelsens anslagsäskanden.

I sina petita för budgetåret 1951/52 uttalar sålunda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att

»förstärkningsarbetena, som genom ökning av därtill avsett anslag, kunna ökas under innevarande budgetår, måste ytterligare forceras, om de mest påträngande behoven av ökad bärighet hos vägarna skola kunna tillgodoses inom rimlig tid.»

Behovet av ökade anslag till förstärkning och förbättring av vägar har av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen motiverats även med att den höjning av det generellt tillåtna största hjultrycket från 2,5 ton till 3,0 ton som genomfördes år 1952 medför ökade, stundom oproportionerligt stora underhållskostnader och därför dålig ekonomi sett i varje fall på längre sikt samt äventyrar vägarnas och broarnas bestånd (petita 1951/52).

Vidare uttalar styrelsen i sina petita för budgetåren 1948/49 och 1949/50:

»Under nu rådande förhållanden torde det nämligen vara särskilt angeläget, att transportarbetet effektiviseras för underlättande av en produktionsökning. Sålunda måste bland annat landets vägar givas sådan standard, att större och tyngre transportenheter kunna framgå å vägarna året runt. Då vägarnas nuvarande standard icke tillnärmelsevis svarar mot tra-

fikens krav, är det synnerligen påkallat, att åtgärder snarast vidtagas för vägarnas upprustning.» (petita 1948/49)

»Styrelsen vill här endast framhålla att det måste vara angeläget, att vägnas och broarnas standard snabbt förbättras så att transportarbetet kan effektiviseras för underlättande av en särskilt i nuvarande läge betydelsefull produktionsökning.» (petita 1949/50)

I bilaga till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petita för budgetåret 1949/50 uttalas följande:

»En höjning av det tillåtna hjultrycket 2,5 ton skulle icke innebära någon trafikekonomisk vinst för personbilstrafiken. Däremot är en sådan höjning av mycket stor betydelse för lastbils- och omnibustrafiken. — — — Transportkostnaderna minska sålunda med cirka 20 % i det fall medellasten kan ökas från 2 000 till 3 000 kg.»

Ur styrelsens petita för budgetåret 1950/51 må anföras:

»Den fordonspark, som numera insättes i trafik har, såsom framgår av det föregående, en helt annan sammansättning än tidigare. Kravet på en högre vägstandard har härigenom skärpts jämfört med tiden före kriget. Härtill kommer att man har att räkna med en fortgående ökning av antalet lastbilar.»

Brobyggnader.

Utredningen har beträffande brobyggnadskostnaderna fördelat dessa efter samma grund som förstärknings- och förbättringsarbetena, d. v. s. på grundval av totalviktsmilen och motiverar detta bl. a. med de omfattande ombyggnads- och förstärkningsarbeten, som utföras i fråga om klenbäriga broar och vilka såsom regel äro direkt förorsakade av de höga axeltrycken inom denna trafik.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalar i denna del:

»Beträffande broarna kan icke utan närmare utredning om kostnadernas beroende av trafiklasten klargöras huru fördelningen av kostnaderna bör ske. I totala investeringsbeloppet ingå de dock med relativt liten del. Vid sådant förhållande har styrelsen ansett sig vid den här genomförda överslagsberäkningen kunna tillämpa utrymme-distansteorien.»

Professorn vid tekniska högskolan, Wästlund, har i ett på uppdrag av motororganisationerna avgivet utlåtande ansett 60 % av brobyggnadskostnaderna vara att hänföra till gemensamma kostnader och 40 % till kostnader beroende av totalvikten.

I utredningen har 41,4 % eller under 5-årsperioden ca 115 milj. kronor påförts lastbilar lastande mer än 2 000 kg. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fördelningsmetod skulle i stället 15,2 % påföras ifrågavarande lastbilar och enligt professor Wästlunds fördelningsmetod med tillämpning av utrymme-distansteorien för fördelningen av de gemensamma kostnaderna 26 % (72 milj. kronor).

Om man utgår ifrån att den av professor Wästlund angivna fördelningsgrunden är den ur rent teknisk synpunkt riktiga, skulle sålunda lastbilstrafiken genom utredningens fördelningsmetod påföras en merkostnad av ca 8 milj. kronor per år.

I sina petita för budgetåret 1948/49 redovisar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en inventering av landets brobestånd avseende 9 655 broar. Inventeringen utvisade att 33 % av de undersökta broarna måste förstärkas eller ombyggas för att desamma skulle kunna upplåtas för 2,5 tons hjultryck och

43 % för att tillåta 3,0 tons hjultryck samt slutligen 61 % för att tillåta 4,0 tons hjultryck. Det må här tilläggas att vid inventeringen förutsatts, att broarnas bärformåga icke är nedsatt till följd av att desamma befinna sig i dåligt tillstånd, vilket emellertid var fallet beträffande ett stort antal broar. Enligt styrelsens uttalande var läget därför betydligt ogynnsammare än vad ovannämnda värden gävo vid handen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför i anslutning till denna redovisning att betydande trafikinskränkningar till men för transportväsendet även torde bli en följd av ett försenat ombyggnadsprogram.

I sina petita för budgetåret 1949/50 anför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen följande:

»För att nyttotrafiken (i främsta rummet omnibus- och lastbilstrafiken) på vägarna icke skall för starkt hämmas av för trafiksäkerheten vittgående trafikinskränkningar å många av landets broar, måste en kraftig och snabb upprustning av brobeståndet genomföras.»

Beträffande betydelsen ur näringspolitisk synpunkt av en höjning av brostandarden hänvisas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens i det föregående under rubriken »Förstärkning och förbättring av vägar» återgivna uttalanden.

Mot bakgrunden av att flerårsplanen för byggande av broar upprättats i första hand med beaktande av bärighetssynpunkter och sålunda ur trafiktekniska synpunkter angelägna brobyggnader i stor utsträckning fått stå tillbaka synes den av utredningen verkställda fördelningen ge en riktigare fördelning av kostnadsansvaret än en på enbart tekniska grunder verkställd fördelning.

Då enligt den i det föregående omnämnda redovisningen icke mindre än ca 4 150 broar vid denna tidpunkt (1947) behövde byggas om för att desamma skulle kunna upplåtas för det numera generellt tillåtna hjultrycket 3,0 ton synes en merkostnad för lastbilstrafiken, som medger ombyggnad av i runt tal 160 mindre broar per år utöver dem, för vilka kostnaderna bestridas av lastbilstrafiken tillsammans med övrig trafik, icke oskäligen.

V ä g b e l ä g g n i n g a r.

Utredningen har vid fördelningen av kostnaderna för vägbeläggningar tillämpat bruttotonmilteorien (se betänkandet s. 245—246).

Denna fördelningsmetod avvisar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bl. a. under hänvisning till av Dansk Vejlaboratorium under 1930-talet genomförda undersökningar om slitningen på permanenta vägbeläggningar. Enligt dessa var, såsom styrelsen också anför, avnötningen för alla beläggningar mindre på lastbilsbanorna än på personbilsbanorna *per ton* räknat.

Detta förhållande anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påvisa att det icke kan vara motiverat att fördela kostnaderna på grundval av ett antagande att beläggningarnas underhåll och livslängd står i direkt proportion till en förmodad förslitning genom trafiken. I enlighet härmed har styrelsen vid fördelningen av kostnaden för beläggningar tillämpat utrymme-distans-teorien och sålunda ansett att någon hänsyn till fordonstyngden icke bör tagas i detta sammanhang.

Enligt utredningens fördelningsmetod påföres lastbilar lastande över 2 000 kg 36,2 % av beläggingskostnaderna och enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens metod ca 15 %. (Tages hänsyn endast till körlängden blir procenttalet 12 %).

Utredningen har framhållit att utöver av väginstitutet redovisade undersökningar (1937) avseende vägslitningen något material som nu möjliggör

en bedömning av väglitningen beroende av trafikintensiteten, fordonens tyngd och hastighet icke finnes att tillgå. Utredningen har emellertid funnit en fördelning grundad på bruttotonmilen motiverad.

Den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åberopade danska undersökningen, vilken finnes redovisad i 1937 års automobilskatteutredning, utvisade att den genomsnittliga lastbilen med en bruttovikt 2,5 ggr större än den genomsnittliga personbilens på betong åstadkom en förslitning som var 1,9 ggr större än personbilens. På asfalt utvisade undersökningarna att den genomsnittliga lastbilen med en bruttovikt som var 3,0 ggr större än den genomsnittliga personbilens åstadkom en förslitning som var 2,0—2,2 ggr större än personbilens.

Här föreligger sålunda ett klart samband mellan fordonsvikt och förslitning. Detta samband uttryckes också av Vejlaboratoriet enligt formeln

$$S = k \times M^{\frac{2}{3}}, \text{ där}$$

S = avnötningen i mm för 1 000 motorfordon per dygn per m vägbredd

k = en konstant beroende av beläggningen

M = fordonets vikt.

Vejlaboratoriet påpekade särskilt att provvägen var rak, varför den ökade slitningen på grund av inbromsning och acceleration icke kommit till uttryck.

Den genomsnittliga lastbilen vid undersökningarna hade så ringa bruttovikt som 3,75 ton. Den genomsnittliga bruttovikten för lastbilar lastande mer än 2 000 kg beräknad på grundval av utredningens uppgifter är ca 6 ton. Med tillämpning av formeln ovan skulle en sådan bil slita ca 2,8 ggr mer än en personbil med en totalvikt av 1,3 ton. Enligt utredningen påföres lastbilar lastande mer än 2 000 kg 3 ggr större kostnad än vad som skulle vara fallet efter en fördelning enbart efter fordonsmilen. Den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen refererade utredningen ger sålunda snarast belägg för att utredningens fördelningsmetod är riktig.

Med hänsyn till att den genomsnittliga lastbilen numera är väsentligt tyngre än vid tiden för de danska undersökningarna och lastbilarna på grund härav i mycket stor utsträckning äro utrustade med fler än två axlar samt med tvillingmonterade däck på bakhjulen, måste man räkna med att den yta som förslits är väsentligt större än vad som var fallet vid de danska undersökningarna. Detta förhållande synes ytterligare motivera att bruttovikten utan reduktion lägges till grund för fördelningen. En fördelning enbart på grundval av utrymme-distans i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag synes sålunda icke motiverad.

För en fördelning på grundval av bruttovikten talar än mer det förhållandet att det icke torde kunna bestridas att en beläggning, som till följd av bristande bärighet i vägkroppen eller till följd av klimatförhållanden skadats, uppbygges och förstöres väsentligt snabbare om den utsättes för tung trafik. Detta medför att förstärkningsarbeten och ny beläggning måste komma till utförande i ett tidigare skede än vad som annars skulle varit fallet.

V ä g b a n e u n d e r h å l l.

Vägbaneunderhållet har av utredningen angivits till 59,5 % av det totala vägunderhållet. Dessa kostnader har av utredningen fördelats på grundval av bruttotonmilen.

Gentemot detta framhåller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att de resultat, som framkommer av väginstitutets undersökningar år 1937, knappast torde stå sig längre. Vägbaneunderhållet påverkas sålunda av många fakto-

rer, som icke är eller med tillräcklig säkerhet kan sägas vara beroende av trafikens tyngd. På denna grund synes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid sin jämförande beräkning ha tillämpat fördelning enligt utrymme-distans. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sålunda vid sin fördelning icke tagit någon som helst hänsyn till fordonstyngden.

Utredningen har påfört lastbilar lastande mer än 2 000 kg 36,4 % av kostnaderna för vägbaneunderhållet. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fördelningsmetod blir kostnadsandelen i stället ca 15 %. Om fördelningen skett enbart efter distansen och utrymmesfaktorn sålunda utelämnats, skulle i stället 12 % ha påförts ifrågavarande lastbilar.

Såsom också anförts i utredningen har något senare material än det som erhöles vid väginstitutets ifrågavarande undersökningar icke funnits att tillgå. Utredningen har dock ansett starka skäl tala för en fördelning av ifrågavarande kostnader på grundval av bruttotonmilen. Att i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bortse från fordonstyngden i detta sammanhang synes icke motiverat. Detta bestyrkes jämväl av ett uttalande i det yttrande över betänkandet, som avgivits av motororganisationerna, enligt vilket den av fordonens tyngd beroende kostnadsandelen (= vägbaneunderhållet) beräknats till ca 60 % av de totala underhållskostnaderna (enligt utredningen 59,5 %).

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande i denna punkt bör jämväl sammanställas med i det föregående refererat uttalande i styrelsens petita för budgetåret 1951/52 där höjningen av det generellt tillåtna hjultrycket från 2,5 ton till 3,0 ton beräknades medföra »ökade, stundom oproportionerligt stora underhållskostnader».

I sina petita för budgetåret 1952/53 anför styrelsen vidare att lastbilar-nas genomsnittliga tyngd ökar, vilket förhållande är av stor betydelse, när det gäller att bedöma behovet av underhållsåtgärder.

Statens väginstitut anförde i sin till 1937 års automobilskatteutredning lagda utredning att

»den del av vägenderhållskostnaden, som är beroende av trafikens mängd och beskaffenhet, bör utgå i form av en *vägslitningsavgift*, beräknad i förhållande till fordonens vägslitning. Denna vägslitning ökas med fordonens tyngd och körlängd. Den kan med sannolik approximation beräknas vara proportionell mot det utförda transportarbetet av fordonens totala vikt i genomsnitt eller med andra ord av tonmålet. Att så synes böra vara förhållandet bestyrkes av proven på Ängbyvägen samt av vissa överbäganden. Vid beräkning av tonmålet bör fordonens egenvikt + genomsnittlig last vara bestämmande och har i det följande genomsnittlig last räknats lika med halva lastförmågan.»

Även om i likhet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anført grusvägsbanornas kvalitet förbättrats sedan väginstitutets undersökningar gjordes är därmed icke sagt att bruttovikten bör fränkännas betydelse vid fördelningen av kostnaderna för vägbaneunderhållet. Utredningen har i avsaknad av nyare forskningsresultat varit hänvisad till de tidigare undersökningarna. Då den nuvarande beskattningen i princip är grundad på resultatet av dessa undersökningar innebär utredningens förslag i denna del icke någon ändring av gällande beskattningsnormer.

Sammanfattning.

Av redogörelsen i det föregående framgår att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, järnvägsstyrelsen samt 1953 års trafikutredning i princip accepterat av utredningen föreslagen fördelningsmetod (ut-

rymme-distans) för de gemensamma väghållningskostnaderna, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen dock med viss reservation. Motororganisationerna ha i denna punkt tagit bestämt avstånd från den föreslagna fördelningsmetoden.

Ifrågavarande fördelningsmetod har av utredningen tillämpats för 75 % av vägbyggnadskostnaderna och 40 % av vägunderhållskostnaderna. Någon erinran mot dessa procenttal har icke anförts i ifrågavarande yttranden. Organisationerna, som verkställt egna beräkningar i denna del har angivit ungefärligen samma procenttal.

Då det gäller kostnaderna för överbyggnad, förstärkning och förbättring av vägar, byggande av broar, vägbeläggningar och vägbaneunderhåll har av ovannämnda remissinstanser endast väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och motororganisationerna ingått på en närmare granskning av utredningens fördelningsmetoder. Statens väginstitut har anmält att institutet i flera avseenden icke kan godtaga utredningens detaljberäkningar eller förutsättningarna för dem, men att institutet likväl finner att den relativa inbördes fördelningen av skattebördan i utredningens förslag i stort synes skälig.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i samband med sitt yttrande verkställt en överslagsberäkning rörande fördelningen av ovannämnda kostnader varvid styrelsen genomgående — med undantag för överbyggnadskostnader — tillämpat utrymme-distansteorien. Härvid kommer icke fordons-tyngden till uttryck vid fördelningen av brobyggnadskostnader, beläggningskostnader och kostnader för vägbaneunderhåll varjämte den tunga trafiken kommer att belastas med en mycket ringa del av kostnaderna för förstärkning och förbättring av vägar. Styrelsens resultat i vad avser den slutliga fördelningen avviker därför helt från utredningens.

Beträffande fördelningen av *överbyggnadskostnaderna* skiljer sig styrelsens och utredningens uppfattning endast i vad avser frågan om motoreyklarna böra påföras lika stor andel av överbyggnaden som personbilarna eller icke. Utredningen har i denna del ansett det befogat att motoreyklarna endast deltaga i 2/3 av den överbyggnadskostnad i vilken personbilarna har att deltaga.

Kostnaderna för *förstärkning och förbättring av vägar* bör enligt utredningen till 41,4 % påföras lastbilar lastande mer än 2 000 kg. Med tillämpning av den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angivna fördelningsmetoden blir motsvarande procenttal 23,5 %. Det synes med hänsyn till de motiv, som föreligger för förstärknings- och förbättringsarbetena, vilka till ca 70 % är att hänföra till mera omfattande arbeten å huvudvägar, starkt kunna ifrågasättas huruvida den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angivna fördelningsmetoden kan anses ge ett ens tillnärmelsevis riktigt uttryck för den tunga trafikens kostnadsansvar i denna del. Det synes emellertid böra uppmärksammas att motororganisationerna i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett förstärknings- och förbättringsarbetena böra fördelas efter samma grunder som övriga vägbyggnadskostnader. Utredningens uppfattning att den tunga trafiken bör påföras större andel av förstärknings- och förbättringskostnaderna än som skulle vara motiverat på rent vägbyggnadstekniska grunder har sålunda icke delats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och motororganisationerna.

Även vad beträffar kostnaderna för *brobyggnader* föreligger en väsentlig avvikelse mellan den kostnadsandel, som enligt utredningen bör påföras lastbilar lastande mer än 2000 kg, och den kostnadsandel, som med tillämpning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fördelningsmetod bör påföras ifrågavarande bilar. Utredningen anger här 41,4 % och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens metod ger 15,2 %. I detta fall har väg- och vattenbyggnadsstyrel-

sen helt bortsett från fordonstyngdens inverkan på brobyggnadskostnaderna medan utredningen, ehuru medveten om att viss del av brokostnaderna ur brobyggnadsteknisk synpunkt är att anse såsom gemensamma kostnader, ansett starka skäl tala för att fördela brokostnaderna helt på grundval av fordonens totalvikter. Framför allt har den av den tyngre trafiken påfordrade ökningen av broarnas bärighet med åtföljande stora kostnader för ombyggnad och förstärkning av broarna i ett tidigare skede än vad som annars skulle varit fallet ansetts motivera en annan fördelningsgrund än den rent tekniska. Då såsom framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petita för budgetåret 1948/49 icke mindre än ca 4 150 broar vid denna tidpunkt måste ombyggas för att tillåta en höjning av hjultrycket från 2,5 till 3,0 ton, synes det skäligt att i första hand den tunga trafiken belastas med kostnaderna för ifrågavarande ombyggnader. Att i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fördelningsmetod endast påföra de tyngre lastbilarna 15 % av brobyggnadskostnaderna, synes under dessa förhållanden orealistiskt. Den merkostnad för den tunga trafiken utredningens fördelningsmetod medför innebär att lastbilarna påföras en extra kostnad av 8 milj. kronor per år motsvarande kostnaden för byggandet av 160 mindre broar. Mot bakgrunden av det stora ombyggnadsbehov, som föreligger, ävensom med hänsyn till att vid uppgörandet av flerårsplanerna för byggande av broar de trafiktekniska synpunkterna helt får stå tillbaka för bärighetssynpunkterna, synes den av utredningen verkställda kostnadsfördelningen fullt motiverad.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har bl. a. under hänvisning till en av Dansk Vejlaboratorium under 1930-talet verkställd undersökning ansett att fordonstyngden icke är av sådan betydelse för slitningen av belagda vägbanor att hänsyn bör tagas till densamma vid fördelningen av kostnaderna för *vägbeläggningar*. Då emellertid den av styrelsen refererade undersökningen i verkligheten utvisar ett klart samband mellan fordonstyngd och vägslitning, synes styrelsens uttalande i denna del svårförståeligt. Den av utredningen antagna fördelningsmetoden, grundad på fordonens bruttovikter, synes här ge ett avsevärt riktigare uttryck för den tunga trafikens kostnadsansvar än den av styrelsen tillämpade utrymme-distansteorien.

Även beträffande kostnaderna för *vägbaneunderhållet* har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fränkänat fordonstyngden betydelse och tillämpat en fördelning enligt utrymme-distansteorien. Utredningen har i denna del grundat sin fördelning på av statens väginstitut i samband med 1937 års automobilskatteutredning verkställda undersökningar. Ifrågavarande undersökningar låg till grund för det beskattningsförslag, som då framlades och kan i huvudsak anses ligga till grund för nu gällande beskattning. Utredningens förslag i denna del innebär sålunda icke någon principiell ändring av den nuvarande fördelningen av ifrågavarande underhållskostnader.

Det bör även påpekas att den av utredningen här tillämpade fördelningen efter bruttotonmilen endast kommit till användning vid fördelning av kostnader för vägbaneunderhåll och vägbeläggningar medan densamma utomlands rekommenderas för samtliga väghållningskostnader. De av utredningen i övrigt använda fördelningsmetoderna medför — med undantag av fördelningen efter totalviktsmil — en väsentligt mindre kostnadsandel för den tunga trafiken än en fördelning efter bruttotonmilen.

Av efterföljande uppgifter hämtade ur väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande framgår hur skattebördan fördelar sig mellan olika fordonskategorier enligt nu gällande skattesatser, enligt utredningens förslag och enligt den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genomförda beräkningen.

Fordonskategori	Andel av totalskatten (%)		
	enligt nu gällande skattesatser	enligt utredningens förslag	enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genomförd beräkning
Personbilar i yrkm. trafik	5,2	4,6	5,1
Övriga personbilar, tj. v. högst 1 399 kg	33,0	30,4	41,2
Övriga personbilar, tj. v. över 1 399 kg	14,6	11,3	13,0
Bussar	6,9	9,0	5,4
Motorcyklar (skattepliktiga)	3,3	2,6	4,9
Övriga motorcyklar (mopeder)	0,3	0,7	1,3
Lastbilar, max. last högst 2 000 kg	6,9	5,6	6,6
Lastbilar, max. last över 2 000 kg	24,7	29,0	19,0
Specialbilar (inkl. dragbilar med påhängsvagnar)	3,3	5,1	3,4
Släpvagnar exkl. påhängsvagnar	1,8	1,7	0,1
Summa	100,0	100,0	100,0

Såsom av tablan framgår avviker den av styrelsen beräknade kostnadsfördelningen väsentligt från utredningens. Styrelsen anför härom följande:

»Det är särskilt att lägga märke till att för bussar och tyngre lastbilar, i fråga om vilka utredningens procenttal ligga över fördelningen enligt nu utgående skatt, styrelsens beräkning ger procenttal under denna. Ehuru styrelsen bestämt hävdar, att grunden för den av styrelsen genomförda beräkningen i vart fall icke är osäkrare än den, varpå utredningens resultat bygger, anser styrelsen emellertid beräkningens premisser ej vara tillräckligt kända för att styrelsen skulle föreslå skattens omläggning på grundval av det av styrelsen framräknade resultatet.»

Av efterföljande tabla framgår den procentuella ökningen respektive sänkningen av totalskatten för olika fordonskategorier enligt utredningens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkningar. Procenttalen avse *nuvarande skattenivå*.

Fordonskategori	Ökning (+) resp. sänkning (-) av totalskatten	
	enligt utredningen	enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genomförd beräkning
	%	%
Personbilar, samtliga	- 12	+ 12
Personbilar, tj. v. högst 1 399 kg	- 8	+ 25
Motorcyklar, skattepliktiga	- 21	+ 48
Bussar	+ 30	- 22
Lastbilar, max. last över 2 000 kg	+ 17	- 23
Släpvagnar	- 6	- 94

I belysning av de procenttal, som här redovisats, ävensom den jämförelse som i det föregående gjorts mellan de beräkningsgrunder, som använts av utredningen respektive väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framstår styrelsens beräkningar såsom föga realistiska.

Såsom framgår av det föregående har styrelsen emellertid icke ansett premisserna för den av styrelsen verkställda beräkningen tillräckligt kända för att styrelsen skulle vilja föreslå skattens omläggning på grundval av det av styrelsen framräknade resultatet.

Styrelsen har med hänsyn härtill ansett att vid det nu aktuella beslutet om beskattningen några genomgripande förändringar av nuvarande förhållanden icke bör ske. För att full täckning skall uppnås för kostnaderna för vägväsendet under åren 1955—1957 föreslår styrelsen en höjning av nuvarande skatter med ca 10 %.

Med hänsyn till den kritik, som anförts mot utredningens fördelningsmetoder synes det i jämförande syfte angeläget att sammanfattningsvis redovisa de resultat som i U. S. A. nåtts vid en del av de omfattande undersökningar och utredningar, som där pågått under en lång följd av år.

The Interim Committee for the Study of Motor Transportation¹, Oregon, har under 15 år bedrivit ingående väg- och trafiktekniska studier och framlagt dessa i en år 1947 avgiven rapport.

Enligt denna är 66 $\frac{2}{3}$ % av vägbyggnadskostnaderna att hänföra till gemensamma kostnader. Resterande 33 $\frac{1}{3}$ % jämte viss andel av de gemensamma kostnaderna har ansetts bära påföras fordon med en bruttovikt överstigande 1 800 kg. De gemensamma kostnaderna fördelas därvid på grundval av bruttotonmilen, vilket med utgångspunkt från utredningens bruttotonmildfördelning medför att den tunga trafiken skulle belastas med totalt ca 70 % av vägbyggnadskostnaderna.

En motsvarande undersökning avseende vägbyggnadskostnaderna inom *Department of Public Works²* i Kalifornien har resulterat i en beräknad kostnadsandel av 55 % för den tunga motorfordonstrafiken. Merkostnaden för den tunga trafiken beräknades i detta fall till 22,2 %. I denna undersökning innefattades i begreppet »tunga fordon» alla fordon med hjultryck större än 1,8 ton.

Till jämförelse kan nämnas att enligt utredningens fördelningsmetod den tunga trafiken belastas med 43 % av vägbyggnadskostnaderna.

Beträffande underhållskostnaderna kan nämnas att den ovan refererade kaliforniska undersökningen hänför 45 % av dessa kostnader till den tunga biltrafiken. Den av utredningen tillämpade fördelningsmetoden ger för dessa kostnader 43 %.

Såväl i USA som Europa har en fördelning av kostnaderna efter bruttotonmilen många förespråkare.

Denna fördelningsgrund tillämpades sålunda av *The Board of Investigation and Research* i dess betänkande »Public Aids to Domestic Transportation» (1945). Sedermera har den använts av *Dr James C. Nelson* i betänkande med förslag till beskattning av motorfordonstrafiken (*Financing Washington's Highways, Roads and Streets, 1948*) samt i år 1948 och 1950 framlagda betänkanden avseende delstaterna Illinois och New York (jfr »A Highway Improvement Program for Illinois» och »Highway Finance and Taxation in New York.»).

Vidare rekommenderas den av *Sir H. Osborne Mance*, chef för *The Institute of Transport* under åren 1949—50 och medlem av *The Transport and Communications Commission*, UN (Road International nr 8, 1953).

¹ Report of the Legislative Interim Committee for the Study of Motor Transportation in Oregon (s. 62); *The Motor Transportation Act and the Fees and Taxes by the Road Users for the Highway Facilities Provided by State of Oregon.*

² Rapport avgiven av »the Subcommittee of the Standing Committee on Transportation of the Senate to the California Legislature», 1949 (s. 34 o. 40).

Den kommission, Motorafgiftskommissionen, som i Danmark tillsatts för att förbereda en revision av lagstiftningen rörande motorfordonsbeskattningen och finansieringen av vägutgifterna avser, enligt vad som erfarits, att instundande vår framlägga sitt betänkande. I kommissionen, som består av 22 ledamöter, är — utom ministeriet för offentliga arbeten, finansministeriet, justitieministeriet, riksdagen och vejdirektoratet m. fl. statliga institutioner — ekonomisk expertis samt ett flertal organisationer representerade, bland vilka senare märkes motororganisationerna och näringslivets organisationer. Betänkandet, som för närvarande föreligger i ett tryckt utkast, utmynnar i ett förslag om beskattning av motorfordonstrafiken på grundval av totalvikten och körlängden. Den fordonsskatt, som därvid föreslås visar i vad avser såväl progressionen i skatteskalen som storleken av skattesatserna mycket stora likheter med det av bilskatteutredningen framlagda förslaget.

Med tillämpning av bruttotonmilteorien skulle den tunga trafiken belastas med 56,4 % av totalkostnaderna. Den av utredningen på en analys av alla ingående kostnadsposter grundade fördelningen ger 44,8 %.

Beträffande den av utredningen föreslagna progressiviteten i skatteskalen kan hänvisas till följande uttalande i utredningen:

»Jämföres kostnadsansvaret för en genomsnittlig personbil med tjänstevikt över 1 399 kg med kostnadsansvaret för den genomsnittliga lastbilen i lastklasserna 4 001—5 000 kg, 5 001—6 000 kg och över 6 000 kg bli förhållandena mellan ansvarsbeloppen respektive $\frac{1}{3,9}$, $\frac{1}{6,4}$ och $\frac{1}{8,9}$. Den tidigare (s. 228) omnämnda, på uppdrag av The Ohio Program Commission år 1951 av Herbert D. Simpson verkställda utredningen, vilken bland de delstatliga vägfinansieringsundersökningarna i U. S. A. intager en framträdande plats, resulterade i skatteförslag i vilket motsvarande förhållanden utgjorde $\frac{1}{6,0}$, $\frac{1}{8,1}$ och $\frac{1}{10,6}$, d. v. s. genomgående ett jämfört med personbilarna högre kostnadsansvar för lastbilarna än vad som erhållits enligt utredningens fördelningsmetod. För lastbilar med egen vikt av 9 000 kg (totalvikt ca 20 000 kg) är enligt det amerikanska förslaget relationstalet $\frac{1}{19,2}$, d. v. s. samma relationstal som enligt utredningens skatteförslag erhålles vid en körlängd av ca 6 700 mil med en lastbil av ifrågavarande storlek i yrkesmässig trafik. Det av statens väginstitut i samband med 1937 års automobilskatteutredning framlagda skatteförslaget ger med här antagna genomsnittliga körlängder och under antagande att drivmedelsskatt uttages motsvarande en bensinskatt av 12 öre per liter förhållandena $\frac{1}{3,9}$, $\frac{1}{5,4}$ och $\frac{1}{6,7}$.

Enligt nu gällande skattesatser bli motsvarande förhållanden $\frac{1}{3,4}$, $\frac{1}{4,6}$ och

$\frac{1}{5,7}$. Utredningens förslag överensstämmer sålunda med väginstitutets förslag i vad avser lastbilar med lastförmåga 4 001—5 000 kg men medför jämfört med detta förslag en kraftigare progression i beskattningen av lastbilar med lastförmåga över 5 000 kg. Det bör dock poängteras att väginstitutet vid framläggandet av sitt förslag framhöll att — ehuru detsamma innebar en ökning av fordonsskatten i relativt stark progression för tyngre lastbilar och bussar — starka skäl talade för att progressionen gjordes ännu kraftigare. Ifrågavarande uttalande gjordes vid en tidpunkt, då den tunga

trafiken ännu icke nått sådan omfattning, att den nämnvärt påverkade den tekniska utformningen av vägarna. I dagens läge medför den intensiva tunga trafiken väsentliga kostnadsökningar för utförandet av vägarna med den bärighetsstandard, som kräves för denna trafik, varför en starkare progression än den av väginstitutet föreslagna synes än mera motiverad.»

Härutöver kan nämnas att enligt en undersökning publicerad i »Blue Print» (febr. 1950) en av The College of Engeneering and Architecture of the University of Nebraska utgiven publikation det *genomsnittliga* tunga motorfordonet (max. last 10 ton) bör betala 26 gånger mer per mil än personbilar då det gäller vägbyggnadskostnaderna och 13 gånger mer per mil, då det gäller samtliga väghållningskostnader. Som jämförelse kan nämnas att enligt bilskatteutredningen lastbilar lastande över 6 000 kg bör betala ca 4 gånger mer per mil än personbilar med tjänstevikt överstigande 1 399 kg.

Departementschefen.

På grundval av betänkandets data rörande körlängder och drivmedelsförbrukning har inom finansdepartementet beräknats, att ca 44 % av motorfordonstrafikens totala skattebördas skulle, om nuvarande skattesystem oförändrat bibehålles, under budgetåret 1954/55 falla på bussar, lastbilar och släpvagnar. Utredningen har föreslagit en omfördelning av skattebördan i riktning mot ökad skattebelastning på den tyngre motorfordonstrafiken, innebärande att i stället ca 53 % under nämnda budgetår skulle komma att falla på bussar, lastbilar och släpvagnar. Samtidigt föreslår utredningen en genomsnittlig skattehöjning av 28 %.

Såsom jag tidigare anfört torde med den fordonsprognos och det vägbyggnadsprogram, varifrån jag här utgår, erfordras en genomsnittlig skattehöjning av 11 % för budgetåret 1954/55 och 14 % för efterföljande år inom femårsperioden. När det gäller att avgöra hur denna höjning lämpligen bör fördelas på olika motorfordon, har jag — med hänsyn till att utredningens beskattningsförslag synes böra ytterligare överarbetas samt eventuellt revideras med beaktande av närings- och trafikpolitiska synpunkter — icke ansett mig nu böra taga slutlig ståndpunkt till den av utredningen föreslagna omfördelningen av skattebördan. Jag har emellertid på grundval av såväl det framlagda utredningsmaterialet som de i remissyttrandena anförda erfarenhetsgrundade synpunkterna på den tyngre motorfordonstrafikens vägstandardskrav och vägförslitning funnit starka skäl tala för att de tyngre fordonen bör bära en större andel av vägstnaderna än som för närvarande är fallet. En viss förskjutning i denna riktning liksom också en starkare skatteprogression efter fordonstyngden än hittills synes därför nu påkallad men bör i avbidan på resultatet av det ytterligare utredningsarbetet hållas inom sådana gränser, att den icke mera avsevärt påverkar den allmänna driftkostnadsnivån inom gods- och persontrafiken.

Vid utarbetandet av det i följande avsnitt framlagda förslaget till ändrade skattesatser har dessa synpunkter beaktats. Trots den ökning av de tyngre fordonens kostnadsandel som härigenom kommer till stånd medför likväl personbilarnas successivt ökade relativa andel i motorfordonsbestän-

det, att allttjämt ca 44 % av de beräknade skatteintäkterna för femårsperioden 1955—59 uttages genom beskattning av bussar, lastbilar och släpvagnar samt ca 56 % genom beskattning av övriga motorfordon. Med hänsyn till att säkra hållpunkter för bedömning av mopedernas väganvändning ännu icke föreligger samt med beaktande av de synpunkter, som ligger till grund för gällande befrielse från fordonsskatt för mopeder, har jag icke funnit mig för närvarande böra föreslå någon beskattning av dessa fordon i annan form än drivmedelsbeskattningens, ehuru jag i princip delar den av utredningen framförda uppfattningen att mopederna bör under samma förutsättningar som övriga motorfordon delta i vägstnaderna.

VII. Beskattningens fördelning på fordons- och drivmedelsskatter.

Utredningens fördelningsförslag.

I förevarande hänseende får jag hänvisa till betänkandets XII och XIII kap. (s. 288—307 och 328—335).

Rörande motiven till införandet av särskild beskattning å motorbrännolja har utredningen anfört bland annat.

Till följd av den ökande användningen av skattefria brännoljor såsom drivmedel för bilar beslöt 1935 års riksdag — i anledning av propositionen nr 143 — att skatt skulle utgå med 7 öre för liter å sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgick någon skatt enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62). Rörande skattens belopp uttalade föredragande departementschefen i propositionen, att vid en skattesats av 7 öre per liter så stor besparing vid brännoljedrift jämfört med bensindrift syntes uppkomma — efter avdrag av skälig kostnad för amortering och underhåll och under förutsättning av skäligt utnyttjande av fordonen — att brännoljedrift fortfarande komme att innefatta en verklig ekonomisk fördel. För att underlätta den ytterligare utvecklingen av den inhemska industrien för tillverkning av brännoljemotorer samt bereda lättnad för fordonsägare, som redan anskaffat brännoljedrivna bilar och måhända kalkylerat driftens räntabilitet på grundval av skattefrihet för drivmedlet, beslöt riksdagen att beskattningen skulle träda i kraft först den 1 januari 1937.

Vidare har utredningen framhållit följande.

Vid avvägningen mellan fordons- och bensinskatterna synes i princip böra eftersträvas ett proportionsförhållande, som möjliggör att huvuddelen av totalskatten uttages genom bensinskatt — detta med hänsyn till att huvudparten av fordonens totala kostnadsansvar är hänförlig till väganvändningen. En sådan avvägning motverkar icke det i direktiven angivna syftet att lägga den relativa ökningen av de tyngre fordonens totalskattbörda på fordonsskatten. I och med att totalskatterna tagas till utgångspunkt vid fastställandet av fordons- och drivmedelsskatternas storlek kommer det förhållandet, att de tyngre fordonens specifika bensinförbrukning divergerar från totalskatteansvaret per mil med ökande fordonsstorlek, att — såsom nyss antytts — avsevärt öka den relativa fordonsskatten för de tyngre fordonen.

Vid fastställandet av den skattesats, efter vilken brännoljeskatt skall uttagas, har utredningen utgått från de totalskattebelopp, som uträknats för brännoljedrivna fordon i olika lastklasser (se tablå XI: 24). Med denna utgångspunkt bör skattesatsen för brännolja sättas högre än för bensin i samma mån som den specifika förbrukningen av brännolja för visst fordon är mindre än dess förbrukning av bensin skulle varit vid bensindrif. Vid tekniska jämförelser, som gjorts mellan diesel- och bensinmotorer vid lika bruttovikt hos respektive fordon, har alltefter körhastigheten redovisats en drivmedelsförbrukning hos dieselmotor av förkammartyp om 65—75 % av bensinmotorerna samt hos dieselmotor med direktinsprutning om 50—60 % av bensinmotorerna. Utredningen har ansett sig kunna räkna med att brännoljan till följd av sitt högre värmevärde har en effekt — i körsträcka räknat — som är omkring 33 % större än bensinens, vilket med utredningens ovannämnda utgångspunkt skulle medföra att skattesatsen för brännolja bör vara 33 % högre än för bensin.

Från den yrkesmässiga biltrafikens sida har anförts, att den hittills gällande, i förhållande till bensinskattesatsen lindrigare beskattningen av brännolja från början skulle ha varit motiverad av att brännoljedrivna bilar huvudsakligen användes i allmän trafik-tjänst (yrkesmässig trafik), vilken ansågs bära gynnas genom en lindrigare drivmedelsbeskattning. Departementschefens uttalanden i propositionen om brännoljeskattens införande ge i och för sig ej belägg för att överväganden av angiven art motiverat den lägre skattesatsen för brännolja. Bortsett härifrån kan emellertid brännoljedrift icke längre sägas huvudsakligen förekomma inom den allmänna trafik-tjänsten (se kap. VIII), och även om så vore fallet är det med utgångspunkt från utredningens på kostnadsansvarighetsprincipen och nyttokostnadsteoriens grundade fördelning av kostnadsansvaret icke motiverat, att av trafikpolitiska skäl beskatta brännolja lindrigare än bensinen.

De för innevarande budgetår beräknade totala fordons- och drivmedels-skatteerna fördelar sig enligt utredningen med ca 33 % på fordonsskatten och ca 67 % på drivmedelsskatteerna.

Utredningen har såsom inledningsvis omnämnts föreslagit att skatten på bensin skulle höjas från 28 till 32 öre och skatten på motorbrännolja från 23 till 43 öre, allt per liter. Skattehöjningen har föreslagits träda i kraft den 1 januari 1955.

Remissyttrandena.

De av utredningen föreslagna principerna för avvägningen mellan olika beskattningsformer (fordons- och drivmedelsskatter) har endast behandlats av ett fåtal remissinstanser. *Länsstyrelsen i Örebro län* anför i förevarande hänseende följande.

Beträffande frågan om beskattningens uppdelning på fordonsskatt och drivmedelsskatt vill länsstyrelsen rent allmänt uttala, att den finner det riktigtast att tyngdpunkten lägges på den förra. För nyttotrafiken, framförallt i glest bebodda områden med stora avstånd, betyder varje höjning av drivmedelsskatten en förhållandevis mycket större belastning än för den övriga biltrafiken. Den medför också en ojämnare fördelning av transportkostnaderna. Enligt länsstyrelsens mening bör eftersträvas en transportkostnads-

utjämning olika landsdelar emellan. Utredningen har försökt göra en avvägning emellan fordonsskatt och drivmedelsskatt. Länsstyrelsen, som inser att någon höjning av drivmedelsbeskattningen från av utredningen anförda premisser måhända ej kan undvikas, vill blott uttala, att om en justering på denna punkt befinnes kunna ske, bör det bli i riktning mot sänkt drivmedelsskatt.

I motsättning härtill framhåller *länsstyrelsen i Gävleborgs län*, att det beträffande bensindrivna fordon icke synes vara något att erinra mot att såsom hittills lägga den rörliga skatten på drivmedlen eller att eftersträva proportionstal, som möjliggör att huvuddelen av totalskatten uttages genom bensinskatt.

I övrigt må i angivna hänseende hänvisas till i betänkandet (s. 289—290) refererade uttalanden av vissa länsstyrelser.

Beträffande den av utredningen föreslagna skattesatsen på motorbrännolja har åtskilliga remissinstanser, i samband med framförda invändningar mot den av utredningen föreslagna genomsnittliga skattehöjningens storlek, gjort erinringar, därvid framhållits bland annat att en beskattning av brännoljan i föreslagen omfattning skulle — i förening med den lindrigare beskattningen av bensin per volymenhet räknat — medföra olägenheter av beredskapsmässig samt närings- och handelspolitisk natur. Sålunda anför *riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap* följande.

Användningen av motorbrännolja såsom drivmedel för motorfordon har enligt förslaget blivit avsevärt fördyrad. Ur rent beredskapsmässiga synpunkter erbjuder emellertid motorbrännoljan stora fördelar såsom drivmedel jämfört med bensinen. Såsom i betänkandet framhållits, är effekten per volymenhet hos motorbrännoljan avsevärt större än hos bensinen, vilket är fördelaktigt för beredskapslagringen av drivmedel. Beredskapslagring av motorbrännolja är även billigare än lagring av bensin, såtillvida att anspråken på lagringsutrymmenas utformning ur säkerhetssynpunkt äro betydligt lägre för det förstnämnda bränslet. Slutligen behöver motorbrännoljan icke omsättas lika ofta som bilbensin, vilket ävenledes är av betydelse för kostnaderna för beredskapslagring. Vid lagring av motorbrännolja uppkomma ej heller samma svinnkostnader som vid lagring av bilbensin.

Vid kostnadernas fördelning bör sålunda beaktas önskvärdheten av att användningen av stora lastbilar och släpvagnar eller av motorbrännolja såsom drivmedel icke motverkas. Det bör därför enligt riksnämndens mening övervägas, huru dessa önskemål kunna förenas med vad som ur övriga synpunkter kan befinnas lämpligt och riktigt.

Även *försvarsstaben* påpekar, att motorbrännolja är mer ekonomisk ur lagringssynpunkt än bensinen. *Svenska petroleuminstitutet* anför bland annat följande.

Storleksordningen av de för dieselfordon föreslagna fordonsskatterna och de nya, för fordonsägarna betungande, uppbördsbestämmelserna kan förväntas medföra en omvärdering från trafikanternas sida i fråga om i vilka fall det kan löna sig att anskaffa dieselfordon. I varje fall kommer de sistnämnda att bli lönsamma först vid en avsevärt längre årlig körsträcka än hittills. Mot en dylik utveckling talar vid en objektiv bedömning följande skäl, som icke synes ha beaktats av utredningen.

1. Fob-priset för motorbrännolja ligger som regel cirka 25 % under fob-priset för bensin, för närvarande 11,29 öre per liter motorbrännolja att jämföra med 14,37 öre per liter för bensin.

2. Utöver det ökade inköpspriset tillkommer ytterligare kostnadsförhöjningar under bränslets handhavande inom landet. Hamnavgifterna för bensin är i många fall mer än dubbelt så höga som för motorbrännolja. Transport av bensin i järnvägsvagnar kostar enligt gällande taxor avsevärt mer än transport av motorbrännolja. Ännu mer framträder skillnaden, när man jämför utgifterna för lagring av bensin, respektive motorbrännolja. En importlagringscistern på 5 000 m³ för motorbrännolja torde för närvarande kunna uppföras för cirka 40: — kr. per m³. En cistern av samma storlek för bensin kostar i dag 35—40 % mer på grund av föreskrifter om invallning m. m. Skillnaden utgör för blott *en* dylik medelstor lagringscistern cirka 75 000: — kr., och vid övergång till bensin torde åtskilliga sådana cisterner behöva byggas respektive byggas om. Merkostnader av högst betydande storleksordning — enligt inom branschen gjorda beräkningar uppgående till icke mindre än 25 miljoner kr. vid full övergång till bensindrift — uppkommer även vid lagring hos återförsäljare och storförbrukare på grund av att motorbrännolja kan lagras betydligt enklare än bensin. Dessutom kan — med hänsyn till skillnaden i fråga om eldfarlighet — motorbrännolja distribueras enklare än bensin, vilket för oljeföretagen och deras kunder medför lägre utgifter för distributionsanordningar för motorbrännolja.

3. En mycket betydelsefull faktor är svinnförlusten, som på den lättflyktiga bensinen är betydligt större än för motorbrännoljan såväl vid oceantransport som vid lagring och inlandsdistribution. Enbart svinnet inom landet för den tänkta nytillkommande bensinmängden har beräknats kosta 700 000: — kr. per år.

4. Inom petroleumbranschen gjorda beräkningar tyder på att bensinen skulle medföra en merkostnad av 8,6 öre för varje liter motorbrännolja, som ersättes med bensin. Om man utgår från den av utredningen beräknade förbrukningen per den 1 januari 1955 och förutsätter, att motorbrännolja skulle för trafikändamål helt ersättas av bensin, innebär denna prisskillnad ett ökat inköpspris av minst 24 miljoner kr. per år i olika utländska valutor. Eftersom förbrukningen av motordrivmedel kan beräknas komma att öka, får man utgå från att denna utgiftspost jämväl kommer att ytterligare öka.

De länsstyrelser, som uttalat sig i frågan, finner det angeläget att skatterna på bensin och motorbrännolja avväges så, att risk icke föreligger att en ur nationalekonomisk synpunkt eventuellt önskvärd utveckling till förmån för de brännoljedrivna bilarna hämmas. Den av utredningen föreslagna skattesatsen för brännolja synes medföra fara för övergång till bensindrift. I denna riktning uttalar sig sålunda länsstyrelserna i *Södermanlands*, *Västerbottens* och *Norrbottens* län.

Länsstyrelsen i Kronobergs län förordar närmare utredning rörande vilket eller vilka motorbränslen, som ur samhällliga synpunkter bör komma till användning, och om av sådana skäl någon gradering eller premiering bör äga rum. Skulle det därvid befinnas, att de huvudsakligen brukade bränslena, bensin och brännolja, kan vara jämställda och finnes ej andra skäl för gradering, bör en likartad beskattning ske. Måste då beskattningen

av någotdera bränslet avsevärt höjas för ernående av paritet, synes skäligheten kräva, att denna förhöjning först så småningom och i rimliga ansatser inträder för undvikande av besvärliga omställningar för näringslivet. *Sveriges industriförbund* understryker också, att varje förändring i relationerna mellan bensin- och brännoljebeskattningen bör ske med största varsamhet.

Bilverkstädernas riksförbund och övriga motororganisationer anser, att utredningens förslag innebär en mycket stor ökning av brännoljeskatten, som sprängvis skulle förändra de ekonomiska betingelserna för den transportverksamhet inom buss- och lastbilområdet, som övergått till brännoljedrift.

Länsstyrelsen i Stockholms län förordar i principiell överensstämmelse med utredningen en höjning av brännoljeskatten. Vid skattehöjningens slutliga bestämmande synes emellertid i görlig mån böra tillses, att ej dieselmotorerna blir oekonomiska i drift vid jämförelse med bensinmotorerna.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet anser att nuvarande relation mellan skattesatserna på bensin och motorbrännolja bör bibehållas och framhåller bland annat följande.

Det är förenat med vissa ekonomiska fördelar att vid framför allt tunga transporter använda brännoljedrivna bilar. Sålunda är drivmedelsförbrukningen per körd mil lägre än vid bensindrift. Drivmedelsåtgången är därjämte mera avhängig av motorns arbetsprestation vid brännoljedrift än vid användande av bensinbil, som har en mera likartad förbrukning per mil oavsett om motorn belastas hårt eller ej. Av avgörande betydelse vid val av bil har ofta varit, att förgiftningsrisken på grund av avgaser är mindre vid brännoljedrift än bensindrift. Vid de omfattande bergrumsarbeten, som ägt rum de senare åren för försvarsändamål eller elförsörjning, har det merendels varit förbjudet att använda bensinlastbilar i transporttunnlar. Endast de åkare som innehafvt eller anskaffat brännoljedrivna lastbilar ha sålunda fått körningar. Detta förhållande har på ett icke oväsentligt sätt medverkat till en ökad övergång till brännoljedrivna bilar.

Om sålunda ovannämnda skäl i första hand medverkat till att trafikutövarna i stor omfattning börjat använda dieselbilar, så ha icke oväsentliga nackdelar av framför allt ekonomisk natur även varit förknippade med brännoljedrift. Dessa ha varit så stora, att Statens Priskontrollnämnd på sin tid icke ansåg sig böra medgiva högre maximitaxa för bensinlastbilar än för diesellastbilar, när drivmedelsskatten den 1 april 1948 höjdes med 27 öre för bensin och endast 20 öre för brännolja. Man ansåg nämligen att det högre anskaffningsvärdet på diesellastbilar, de dyrare reparationerna och reservdelarna, den jämförelsevis högre tjänstevikten m. m. gjorde att brännoljebilen även vid ganska avsevärda körsträckor per år var föga billigare för bilägaren än bensinbilen. Vid för genomsnittsbilen representativa årliga körlängder eller kortare årliga körsträckor visade det sig vid detta tillfälle, att bensinbilens billigare fasta kostnader var ur kostnadssynpunkt betydelsefullare för den enskilde bilägaren än dieselbilens lägre drivmedelskostnad.

Man kan sålunda konstatera, att dieselbilen visserligen medför vissa ekonomiska fördelar vid framför allt tunga och drivmedelsslukande transporter men att andra särskilda utgifter är förknippade med brännoljedrift.

Med hänsyn till ovanstående är det sålunda icke någon överdriven pessi-

mism att beteckna ett genomförande av bilskatteutredningens intentioner i här berört avseende som ett dråpslag mot den yrkesmässiga lastbilstrafiken, i synnerhet då enbilsägarna.

Om man därjämte tager hänsyn till de i övrigt stora vådorna ur såväl trafikekonomisk som nationalekonomisk synpunkt genom denna exempellöst höga beskattning av brännolja, accentueras ytterligare nödvändigheten av att tidigare relationer i beskattningen av de olika drivmedlen icke ändras. Brännoljan är billigare och drygare vid användning och sålunda är det ett nationalekonomiskt intresse att icke ovidkommande skattetekniska eller trafikpolitiska aspekter förhindrar användandet av detta drivmedel. Det är vidare billigare att lagra samt mindre eldfarligt och hälsovådligt. Diesel-driften är den ekonomiskt naturliga vid tung lastbilstrafik såväl som vid motsvarande användning i båtar, rälsbussar eller vissa stationära motorer. Dess ökade användning bör därför stödjas i stället för att försvåras eller rent av omöjliggöras.

Liknande synpunkter anmäles jämväl av *biltrafiknämnden*.

Departementschefen.

Vad först angår frågan om den inbördes storleken av bensin- och brännoljeskatterna torde jag få erinra om att vid införandet av brännoljeskatten år 1935 denna sattes 3 öre lägre än bensinskatten och att detta motiverades med att brännoljedrift skulle även efter skattläggningen innefatta en verklig ekonomisk fördel för ägaren till en brännoljedriven bil. Man torde vid denna skatteavvägning icke ha utgått från en så stor skillnad i effekthänseende mellan brännoljedrift och bensindrift, som den som nu föreligger. Enligt vad 1951 års utredning framhållit kan man räkna med att brännoljan har en effekt, i körsträcka räknat, som är omkring 33 procent större än bensinens. Riktigheten härav har icke ifrågasatts av remissinstanserna, vilka emellertid framhållit att vissa olägenheter skulle uppkomma, därest en avsevärt höjd brännoljeskatt skulle föranleda en övergång i större utsträckning från brännolje- till bensindrift.

Enligt min mening är den nuvarande differensen i skatterna på bensin och brännolja — d. v. s. 5 öre per liter räknat — icke längre sakligt motiverad. Då såsom förut nämnts brännoljan har högre effekt borde skatten på brännoljan rättvisligen — såsom ock föreslagits av 1951 års utredning — sättas förhållandevis högre än på bensinen. Ett bibehållande av den nuvarande relationen mellan bensinskatt och brännoljeskatt skulle i själva verket innebära att de brännoljedrivna fordonen erhöle en fortsatt dold subvention i jämförelse med de bensindrivna. De skäl, som vid skattens införande kunde anföras för en sådan subventionering, torde icke längre äga giltighet.

Å andra sidan bör skatten på brännoljan icke höjas i sådan omfattning att en övergång kan befaras från brännolje- till bensindrift i sådana fall där brännoljedrift ur andra synpunkter är den lämpligaste. Vidare måste den omständigheten beaktas att en på en gång vidtagen alltför kraftig höjning av brännoljeskatten — även om en sådan höjning kan anses motiverad ur

synpunkten att erhålla en riktigare avvägning mellan bensin- och brännolja-skatterna — kunde medföra så betydande förskjutningar i driftkostnadsläget för de brännoljedrivna bilarna att anpassningssvårigheter kunde uppkomma.

Med hänsyn härtill har jag funnit, att skattesatsen för bensin och brännolja bör tills vidare vara en och samma per volymsenhet.

Det torde få ankomma på 1953 års trafikutredning att utreda, huruvida en mera genomgripande förändring av relationen mellan bensin- och brännolja-skatterna bör framdeles komma till stånd. Härvid bör även närmare redovisas de konsekvenser som ur beredskaps-, närings- och trafikpolitiska synpunkter kan uppkomma, därest skatten på brännolja sättes högre än skatten på bensin.

Det av 1951 års utredning föreslagna inarbetandet av brännolja-skatt i fordonsskatten har jag icke ansett mig för närvarande böra förorda.

Vid övervägandet av den skattesats för bensin och motorbrännolja, som vid den av mig förordade skattehöjningen bör ifrågakomma, har jag funnit skatten lämpligen böra bestämmas till 32 öre per liter, vilket innebär en höjning med 4 öre för bensinen och 9 öre för brännoljan. Såsom jag i det följande kommer att utveckla, bör emellertid skatt för inhemsk skifferbensin tillsvidare endast utgå med 7 öre per liter. Höjningen av bensinskatten föreslås träda i kraft den 1 juli 1954. För att bereda innehavare av brännoljedrivna bilar skälig tid till anpassning efter det driftkostnadsläge, som uppstår genom den föreslagna skattehöjningen på brännolja, föreslår jag att denna höjning träder i kraft den 1 januari 1955 samt att första uppbörden av den förhöjda skatten skall äga rum först efter utgången av budgetåret 1954/55. Vidare kommer jag i det följande att föreslå att skatten på motorsprit bestämmas till 7 öre per liter.

De sålunda höjda drivmedelsskatterna har inom finansdepartementet beräknats under budgetåret 1954/55 ge en skatteintäkt av ca 495 milj. kr. De skattemedel, som i övrigt erfordras för täckande av utgifterna på automobilskattemedlens specialbudget under nämnda budgetår, har jag funnit böra uttagas genom höjning av *dels* fordonsskattens grundavgift för personbilar, bussar och lastbilar med 10 kr., d. v. s. från 100 till 110 kr., *dels* fordonsskattens tilläggsavgifter för bussar och lastbilar med efter tjänstevikten stigande belopp och *dels* fordonsskatten för tyngre släpvagnar.

Såsom jag tidigare antytt talar starka skäl för att en ökad progressivitet i beskattningen av tyngre motorfordon genomföres. Jag har därför funnit mig böra föreslå, att tilläggsavgiften för bussar med tjänstevikt av högst 5 000 kg bibehålles oförändrad vid 33 kr. för varje påbörjat hundratal kg av tjänstevikten, minskad med 900 kg, medan tilläggsavgiften för bussar med högre tjänstevikt höjes från 33 till 55 kr. för den del av tjänstevikten som överstiger 5 000 kg. Likaledes föreslår jag, att tilläggsavgiften för lastbilar bibehålles vid 37 kr. för varje påbörjat hundratal av tjänstevikten, minskad med 900 kg, då det gäller tjänstevikter icke över 3 000 kg, medan för lastbi-

lar med högre tjänstevikt tilläggsavgiften bör höjas till 64 kr. för varje påbörjat hundratal kg av den del av tjänstevikten, som ligger mellan 3 000 och 7 000 kg, samt 120 kr. för varje påbörjat hundratal kg av den del av tjänstevikten, som överstiger 7 000 kg. För släpvnagnar slutligen föreslår jag att nuvarande fordonsskatt, 80 kr., vid totalvikt understigande 1 000 kg bibehålles oförändrad, att fordonsskatten vid totalvikt 1 000—1 499 kg sänkes från nuvarande 160 kr. till 120 kr., att fordonsskatten vid totalvikt 1 500—1 999 kg sänkes från nuvarande 240 kr. till 160 kr., att fordonsskatten vid totalvikt 2 000—2 999 kg sänkes från nuvarande 320 kr. till 240 kr., att nuvarande fordonsskatt, 400 kr., vid totalvikt 3 000—4 999 kg bibehålles oförändrad, att fordonsskatten vid totalvikt 5 000—7 999 kg höjes från nuvarande 480 kr. till 560 kr., att fordonsskatten vid totalvikt 8 000—10 999 kg höjes från nuvarande 560 kr. till 720 kr., att fordonsskatten vid totalvikt 11 000—13 999 kg höjes från nuvarande 560 kr. till 880 kr. samt att fordonsskatten vid totalvikt överstigande 13 999 kg höjes från nuvarande 560 kr. till 1 200 kr. Den ändrade skatteavvägningen för de mindre släpvnagnarna överensstämmer i princip med utredningens förslag.

För jämförelse har i följande uppställning sammanställts dels nuvarande fordonsskatt för bussar och lastbilar, dels den av utredningen för bensindrivna bussar och lastbilar i icke yrkesmässig trafik föreslagna fordonsskatten, omräknad efter tjänstevikt, och dels den av mig här föreslagna fordonsskatten för bussar och lastbilar.

Tjänstevikt kg	Bussar, fordonsskatt; kr			Lastbilar, fordonsskatt; kr		
	nu- varande	enligt ut- redningens förslag	enligt det här framlagda förslaget	nu- varande	enligt ut- redningens förslag	enligt det här framlagda förslaget
under 901 ..	—	—	—	100	216	110
1 001	—	—	—	174	216	184
1 501	331	312	341	359	240	369
2 001	496	348	506	544	264	554
2 501	661	456	671	729	492	739
3 001	826	600	836	914	720	951
3 501	991	804	1 001	1 099	1 212	1 271
4 001	1 156	1 044	1 166	1 284	1 980	1 591
4 501	1 321	1 272	1 331	1 469	3 204	1 911
5 001	1 486	1 560	1 518	1 654	3 672	2 231
5 501	1 651	2 076	1 793	1 839	4 212	2 551
6 001	1 816	2 520	2 068	2 024	4 860	2 871
6 501	1 981	2 880	2 343	2 209	5 400	3 191
7 001	2 146	3 252	2 618	2 394	6 048	3 567
8 001	2 476	3 828	3 168	2 764	7 236	4 767
9 001	2 806	3 972	3 718	3 134	8 424	5 967

Det är att märka att de förhöjda tilläggsavgifterna avses skola utgå endast för den del av bussarnas och lastbilarnas tjänstevikter, som överstiger 5 000 resp. 3 000 kg. Om jämförelse göres med nuvarande tilläggsavgifterna, bör sålunda tilläggsavgifternas sammanlagda belopp fördelas likformigt på den del av tjänstevikten, som överstiger 900 kg. En sådan jämförelse visar, att exempelvis en buss med tjänstevikt av 6 001 kg vid förslagets genomförande får en genomsnittlig tilläggsavgift av 38 kr. per 100 kg tjänstevikt mot nuvarande 33 kr. samt bussar med resp. 7 001 och 8 001 kg tjänstevikt tilläggsavgifter av resp. 40 och 42 kr. mot nuvarande 33 kr. För lastbilar med tjänstevikter om resp. 4 001, 5 001, 6 001 och 7 000 kg blir enligt förslaget de genomsnittliga tilläggsavgifterna resp. 46, 51, 53 och 55 kr. mot nuvarande 37 kr. Lastbilar med tjänstevikt överstigande 7 000 kg får för den del av tjänstevikten, som ligger över nämnda kg-tal, en ytterligare förhöjd tilläggsavgift. Den ökning i progressiviteten, som härigenom inträder, gör sig emellertid särskilt märkbar endast för de allra tyngsta fordonen. För lastbilar med tjänstevikter om resp. 8 001 och 9 001 kg blir sålunda de genomsnittliga tilläggsavgifterna resp. 65 och 71 kr.

Den ökning av skatteprogressionen, som jag föreslår för lastbilar med tjänstevikt överstigande 7 000 kg, kommer endast att beröra ett mindre antal fordon. Sålunda fanns enligt det centrala bilregistrets uppgifter den 1 oktober 1952 blott 232 lastbilar i tjänsteviktsskassen 7 000—7 999 kg, 39 lastbilar i tjänsteviktsskassen 8 000—8 999 kg samt 31 lastbilar med tjänstevikt överstigande 8 999 kg. Progressionsökningen motiveras av den omständigheten, att våra vägar icke mera generellt kan upplåtas för högre axeltryck än 6 ton samt att fordon med högre axeltryck därför medför särskild påfrestning på och förslitning av vägarna.

Totalt sett innebär skattehöjningen en genomsnittlig ökning med ca 17 % av fordonsskatten för bussar och lastbilar samt 11 % för släpvagnar. Skattebeloppen blir därigenom icke av sådan storleksordning, att jag funnit en uppdelning av skatteuppbörden på flera uppbördsterminer erforderlig.

Den förhöjda fordonsskatten har inom finansdepartementet beräknats för budgetåret 1954/55 medföra en total skatteinkomst av ca 245 milj. kr. Tillsammans skulle fordons- och drivmedelsskatterna sålunda komma att inbringa ca $(245 + 495 =)$ 740 milj. kr. Såsom jag förut anfört uppgår de anslagsposter, vilka avsetts skola bestridas med automobilskattemedlen, till ca 737 milj. kr. Av de beräknade bilskattemedelsinkomsterna skulle sålunda sistnämnda belopp disponeras för att täcka anslag å driftbudgeten. Återstoden, ca 3 milj. kr., torde få tillföras budgetutjämningsfonden och där redovisas å automobilskattemedlens specialbudget.

En överslagsberäkning av de under budgetåren 1954/55—1958/59 vid antagen utveckling av motorfordonsbeståndet och här föreslagen skattehöjning inflytande automobilskattemedel ger jämförd med de tidigare, på grundval av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägprogram av mig angivna anslagsbehoven under nämnda budgetår till resultat följande balans.

	Budgetår					
	1954/55	1955/56	1956/57	1957/58	1958/59	1954/55— 1958/59
	Miljoner kronor					
Anslagsbehov	737	790	870	925	975	4 297
Automobilskattemedelsintäkter	740	811	862	909	955	4 277
Intäktsöverskott (+) resp. intäktsunderskott (-)	+ 3	+ 21	- 8	- 16	- 20	- 20

Det för femårsperioden angivna totala underskottet av 20 milj. kr. har beräknats med utgångspunkt bland annat från den brännoljeskatt, som vid nuvarande uppbördssystem kan vara att påräkna. Med den effektivisering av skattekontrollen i fråga om brännoljebeskattningen, varom jag i det följande kommer att framlägga förslag, torde det emellertid vara att förvänta en viss ökning av skatteintäkterna. Härigenom kan utgifter och inkomster under femårsperioden 1955—1959 antagas komma att i stort sett balansera varandra.

Den föreslagna fördelningen av beskattningen på fordons- och drivmedelskatter medför för femårsperioden att nuvarande proportion mellan dessa skatter bibehålles.

Mot de av utredningen i betänkandet föreslagna skattesatserna har, såsom jag tidigare angivit, från ett flertal remissinstansers sida framförts erinringar med hänsyn till uppgivna näringspolitiska konsekvenser av den omfattande skattehöjning, som utredningen föreslagit. Jag vill i anledning härav framhålla, att de mot utredningens skatteförslag riktade erinringarna i detta hänseende utvisat betydande överdrifter. I vissa fall torde vid beräkandet av den inträdande transportkostnadsökningen ha kalkylerats med användning av större lastbilar än som normalt torde nyttjas för ifrågakvarande slag av transporter. Ser man vidare till transportkostnadsökningens andel i varupriserna får den av utredningen föreslagna skattehöjningen i regel andra proportioner än de framförda erinringarna gett vid handen. Sålunda bör t. ex. en i remissyttrandena förekommande uppgift om att den höjda beskattningen skulle medföra en fördyring av trämassa med 6 kr. per ton ses mot bakgrunden av aktuella massapris av ca 550 kr. för oblekt sulfatmassa, 600 kr. för oblekt sulfitmassa och 770 kr. för blekt massa, varför prisfördyringen skulle röra sig om 0,8—1,1 %. När det exempelvis gjorts gällande att mejerihanteringens transportkostnader skulle stiga med 7 %, bör denna uppgift sammanställas dels med de nuvarande transportkostnaderna, vilka enligt uppgift uppgår till i genomsnitt 1,86 öre per kg för mjölkuppsamlingen och 2,0—2,5 öre per kg för mjölkdistributionen, som omfattar ca 30 % av all mjölk, och dels med de varierande konsumentpriserna, i Stockholm utgörande för standardmjölk i lös vikt 43 öre per liter och i flaska 48 öre per liter. En transportkostnadsökning av ca 0,2 öre för liter utgör mindre än 0,5 % av dessa priser och synes därför kunna betecknas som relativt obetydlig.

Den skattenivå, som det av mig här framlagda skatteförslaget tager sikte på, är i förhållande till den av utredningen föreslagna väsentligt lägre. Såvitt jag kunnat finna, bör en sådan begränsad skattehöjning icke kunna föranleda erinringar av nyss angivet slag. Till belysande härav vill jag hänvisa till en inom finansdepartementet verkställd jämförelse mellan de föreslagna skattesatserna och skattebelastningen under vissa tidigare år, då motorfordonstrafiken hade att bära viss tilläggsbeskattning, vilken icke i och för sig medfört näringspolitiska återverkningar av nämndvärd omfattning (se Bilaga). Vid en granskning av jämförelsen synes den för de tidigare åren angivna skattebelastningen böra bedömas med hänsyn till dåvarande penningvärde.

VIII. Beskattningen av vissa inhemska motorbränslen.

A. Motorsprit.

Utredningens förslag.

Med hänvisning till att utredningen förordat att skattesatsen för bensin höjes med 4 öre, d. v. s. från 28 till 32 öre för liter, har utredningen (s. 341 o. ff) ansett sig böra förorda en höjning av skattesatsen för motorsprit med 3 öre, d. v. s. från 3 öre till 6 öre för liter. Av utredningens motivering för detta förslag må här återgivas följande.

Utredningen har vid sina överväganden rörande frågan om beskattningen av motorsprit visserligen funnit, att om denna fråga bedömes endast ur vägtekniska synpunkter, anledning icke föreligger att beskatta motorspriten lägre än bensinen. En beskattning av denna storleksordning skulle emellertid uppenbarligen få till resultat, att sulfitspritindustrien icke skulle kunna få avsättning för en stor del av sin produktion och därför råka i svårigheter med driftinställelser som följd. Med hänsyn härtill — och då det ej heller kan bortses från det förhållandet att sulfitspritindustrien nått sin nuvarande storlek huvudsakligen tack vare att staten under 1940-talet på olika sätt stimulerat industriens utbyggnad — har utredningen i detta fall ansett sig nödsakad att frångå sin principiella inställning i fråga om beskattningen av bl. a. drivmedlen inom motorfordonstrafiken. Utredningen har sålunda i förevarande hänseende funnit sig böra intaga den ståndpunkten, att en skattläggning av motorspriten utöver vad den ekonomiskt kan bära icke kan anses förenlig med de principer, som böra vara vägledande då det gäller att tillvarata eller förädla inom landet tillgängliga råvaror.

AB Vin- och spritcentralen har från och med den 1 oktober 1953 sänkt sitt försäljningspris på motorsprit till oljebolagen med 4 öre per liter, vilket i sin tur medfört att oljebolagen sänkt försäljningspriset på lättbentyl med 1 öre per liter. Priset på bentyl, som enligt den s. k. researchmetoden håller 90 oktän, har härigenom blivit detsamma som för bensin av 86 oktän och endast 1 öre högre än för bensin av 80—83 oktän.

Ehuru försäljningsmöjligheterna för lättbentyl i nuläget (oktober 1953) kunna te sig mindre goda, torde dock motorspriten vid en bensinskatt av 28 öre per liter kunna på längre sikt bära en skatt av 3 öre per liter. Den nuvarande prisskillnaden mellan bensin av 80—83 oktän och lättbentyl på 1 öre per liter kan icke anses hindra att en tillräcklig avsättning av motorsprit uppnås. Prisskillnaden grundar sig på av statens priskontrollnämnd verk-

ställda priskalkyler, enligt vilka skillnaden mellan oljebolagens anskaffningskostnader för bensin och för motorsprit för närvarande uppgår till 1,318 öre per liter.

Utredningen har räknat med att skillnaden i anskaffningskostnaderna bör kunna uppgå till 1,0 à 1,1 öre per liter utan att mera avsevärda avsättnings-svårigheter behöva uppstå. Den möjliga skattebelastningen på motorspriten skulle då vid en bensinskatt av respektive 30, 32 och 35 öre per liter komma att uppgå till respektive 4, 6 och 9 öre per liter.

Vid beräkningen av sistnämnda skattesatser har utgångspunkten varit ett cifpris på bensin av 18,00 öre per liter, vilket av priskontrollnämnden beräknats på grundval av i medio oktober 1953 aktuella uppgifter. Priset innebär en sänkning med 0,11 öre av det pris, som ingår i vid nämnda tidpunkt gällande priskalkyler. Sänkningen beror på minskade fraktkostnader. Efter den förut omnämnda, från och med den 1 oktober 1953 inträdda prissänkningen utgör motorspritpriset 46,49 öre för liter. Denna sänkning, som tillkommit efter omprövade kalkyler och icke innebär någon särskild prisrabatt från spritfabrikernas sida, grundar sig huvudsakligen på lägre bränslekostnader. Blandningskostnaden anges liksom tidigare till 3 öre per liter motorsprit, motsvarande 0,71 öre per liter lättbentyl. Den för närvarande utgående motorspritskatten, 3 öre per liter, blir med hänsyn tagen till temperaturkorrektionen 3,04 öre. I lättbentyl ingående 75 viktsprocent bensin motsvarar 76,5 volymsprocent. Beräkningen av skattesatserna framgår av följande tablå.

Försäljningspriset på bensin och motorsprit vid olika beskattningsalternativ

I. Nu gällande stopp-priser i 0-zon.

Bensin	öre/lit.	Lättbentyl	öre/lit.
Cifpris	18,11	0,765 (18,11 + 28,84) =	35,92
Tull, skatt, hamnavgifter och temp.- korrektion	28,84	0,235 (46,49 + 3,04) =	11,64
Marginaler	12,05		0,71
			12,05
	59,00		60,32

II. Bensinskatt 30 öre, motorspritskatt 4 öre.

Cifpris	18,00	0,765 (18,00 + 30,87) =	37,39
Tull, skatt etc.	30,87	0,235 (46,49 + 4,05) =	11,88
Marginaler	12,05		0,71
			12,05
	60,92		62,03

Ökas skatten till 5 öre, blir kalkylpriset 62,27 öre.

III. Bensinskatt 32 öre, motorspritskatt 6 öre.

Cifpris	18,00	0,765 (18,00 + 32,90) =	38,94
Tull, skatt etc.	32,90	0,235 (46,49 + 6,08) =	12,35
Marginaler	12,05		0,71
			12,05
	62,95		64,05

Ökas skatten till 7 öre, blir kalkylpriset 64,29 öre.

Bensin	öre/lit.	Lätthentyl	öre/lit.
IV. Bensinskatt 35 öre, motorspritskatt 9 öre.			
Cifpris	18,00	0,765 (18,00 + 35,94) =	41,26
Tull, skatt etc.	35,94	0,235 (46,49 + 9,12) =	13,07
Marginaler	12,05		0,71
			12,05
	65,99		67,09

Ökas skatten till 10 öre, bli kalkylpriset 67,33 öre.

Utredningen har räknat med att en kvantitet om ca 20 000 kbm motorsprit årligen skall vinna avsättning under tiden 1955—1959. Vid en skattesats av 6 öre för motorsprit och 32 öre för bensin uppstår härigenom under nämnda tid en minskad skatteinkomst om 26 milj. kr. i förhållande till vad som skulle inflyta om i stället för motorsprit endast bensin försålades.

Remissyttrandena.

Frågan om beskattningen av motorsprit har närmare berörts endast i de yttrandena, som avgivits av *kontrollstyrelsen*, *kommerskollegium* och *riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap*.

Kontrollstyrelsen erinrar om att styrelsen i tidigare sammanhang som sin principiella mening uttalat, att skatten på motorsprit borde utgå med samma belopp som skatten på bensin. *Kontrollstyrelsen* anför vidare.

Kontrollstyrelsen kan icke dela utredningens farhågor att en skatt å motorsprit till samma belopp som å bensin skulle föranleda driftsinställelser vid sulfitspritindustrin. Även om en dylik beskattning av motorspriten skulle ha till följd att avsättningsmöjligheterna för motorsprit minskades, torde nämligen enligt styrelsens mening spriten åtminstone på längre sikt kunna finna avsättning inom andra områden.

De totala leveranserna av sulfitsprit från spritfabrikerna har efter andra världskrigets slut rört sig omkring 75 milj. liter årligen, varav under de olika tillverkningsåren från cirka 16 och upp till cirka 42 milj. liter levererats som motorsprit. De totala leveranserna har sålunda varit tämligen konstanta under åren men användningen av sulfitspriten har växlat starkt bl. a. beroende på den utsträckning, i vilken sulfitsprit behövt tagas i anspråk för förtäringssändamål.

Under senare år har spriten fått ökad användning inom spritindustriens egen kemisk-tekniska fabrikation. Sålunda användes under tillverkningsåret 1945/46 cirka 8 milj. liter, varefter användningen under de följande åren ökats till ungefär det dubbla. Dessutom har sprit under senare år importerats för dylikt ändamål i ej obetydlig omfattning. Man torde kunna förvänta en fortsatt utveckling av den kemisk-tekniska industrien med sprit som råvara, varigenom en del av den kvantitet sprit, som för närvarande tagas i anspråk för motordrift, skulle kunna vinna avsättning inom industrien.

Sulfitspritfabrikerna har genom krisavtalen tillförsäkrats full amortering för sina anläggningar. Kostnaderna för amortering och ränta å anläggningsskapitalet för de fabriker, som tillverkar motorsprit, är efter utgången av år

1952 sålunda icke längre aktuella. Även rent bokföringsmässigt sett torde sulfitspritfabrikerna till största delen ha avskrivit ifrågavarande anläggningskostnader. Kostnaden för maskinanläggningar får antagas vara helt avskriven, och av kostnaderna för byggnader torde för avskrivning återstå endast smärre belopp. Styrelsen vidhåller därför sin vid tidigare tillfällen uttalade principiella inställning att skatten på motorsprit bör utgå med samma belopp som skatten på bensin.

Att sulfitspritindustrin emellertid för närvarande har vissa svårigheter bör man dock icke bortse från. Konkurrensen med utländsk sprit inom kemisk-tekniska industrien och med högoktanig bensin för motordrift, vilken bensin på senare tid blivit i större utsträckning tillgänglig till fördelaktiga priser, har blivit besvärande. Härtill kommer, att det trots riksnämndens för ekonomisk försvarsberedskap förut nämnda uttalande möjligen kan anses önskvärt att för beredskapsändamål understödja tillverkningen av motorsprit som komplement till en lagerhållning av bensin. Vid en långvarig avspärrning med efter hand förbrukade lager kan det bli nödvändigt att lita till en sådan tillverkning. Om av dessa skäl ett fortsatt stöd åt spritfabrikationen bör lämnas i form av en låg beskattning av motorspriten på sätt utredningen föreslagit, kan det ifrågasättas om man därvid icke bör utgå från att skattelindring ges för endast visst antal år, förslagsvis fem, under vilken tid spritindustrin får möjlighet att genom rationalisering och utvidgning av avsättningsområdet söka anpassa sig till ett läge utan skattnedsättning.

Kommerskollegium ansluter sig helt till utredningens ståndpunkt att en skatteläggning av motorspriten utöver vad den ekonomiskt kan bära icke är förenlig med de principer, som bör vara vägledande då det gäller att tillvarata eller förädla inom landet tillgängliga råvaror.

Riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap yttrar bland annat följande.

Riksnämnden kan för sin del icke finna, att den omständigheten att ett fordon drives med bränsle, framställt ur inhemsk råvara, i och för sig motiverar, att den vägfärdande befrias från honom eljest åvilande andel i vägkostnaderna. Skulle utredningens förslag i denna del godtagas, torde skattelindring även böra medgivas för skifferbensin, framställd inom landet. Utredningen har ansett, att det ej heller kan bortses från det förhållandet att sulfitspritindustrin nått sin nuvarande storlek huvudsakligen tack vare att staten under 1940-talet på olika sätt stimulerat industriens utbyggnad. Riksnämnden vill häremot erinra, att det icke varit ovanligt att inhemsk ersättningsproduktion under krigsåren fått statligt stöd genom avsättningsgaranti eller på annat sätt, utan att staten därför ansetts skyldig att, sedan den garanterade amorteringen av anläggningskostnaderna genomförts, stödja produktionen även i fortsättningen.

Vad utredningen anfört i denna fråga föranleder ej riksnämnden att frånga sin tidigare vid olika tillfällen framförda uppfattning, att det ur beredskapssynpunkt ej är motiverat att i fredstid lägga ned betydande summor för att med konstlade medel uppehålla en, fredsmässigt sett, för stor spritproduktion; allra helst som detta, av skäl som framgår av riksnämndens i betänkandet refererade yttrande, icke i och för sig medför någon säkerhet för att motsvarande mängder motorsprit stå till förfogande då de verkligen behövas. En betydligt bättre beredskap erhålles på billigare sätt genom bombskyddad lagring av importerade drivmedel.

Departementschefen.

Den av utredningen föreslagna skatteavvägningen innebär, att skillnaden i skatt mellan bensin och motorsprit skulle komma att uppgå till (32 — 6 =) 26 öre för liter. För närvarande är denna skillnad endast (28 — 3 =) 25 öre. Jag delar utredningens uppfattning att motorspritsens nuvarande avsättningsläge motiverar att skatten å motorsprit sättes lägre än skatten å bensin. Tillräckliga skäl att vid en höjning av bensinskatten till 32 öre för liter öka skillnadsbeloppet från 25 till 26 öre, anser jag dock icke föreligga. Godtages det tidigare framlagda förslaget om en höjning av bensinskatten till 32 öre för liter, förordar jag sålunda att skatten å motorsprit fastställs till 7 öre för liter.

Jag vill tillägga att jag med detta förslag icke tagit någon principiell ställning till frågan om motorspritsens beskattning på längre sikt. Ett dylikt ställningstagande förutsätter att sulfitspritindustriens framtida avsättningsförhållanden jämväl upptages till bedömande. Innan detta kan ske bör emellertid en översyn på detta område komma till stånd. Jag har för avsikt att hemställa om Kungl. Maj:ts bemyndigande att igångsätta en sådan utredning. Jag kan i detta sammanhang nämna att behovet av utredning rörande hit hörande frågor även gjort sig gällande vid det inom 1952 års tulltaxekommitté pågående arbetet med en revision av tullsatserna på sprit.

B. Skifferbensin.

I detta sammanhang torde jag efter samråd med chefen för handelsdepartementet få till behandling upptaga en av Svenska skifferoljebolaget i skrivelse den 16 januari 1954 gjord framställning om befrielse under fem år, räknat från den 1 juli 1954, från skyldighet att erlägga bensinskatt. Innan närmare redogörelse lämnas för skrivelsens innehåll torde beträffande bolagets verksamhet få nämnas följande.

Bolaget bildades år 1941 för att genom utvinning av olja ur skiffertillgångarna i östra Närke medverka till försörjningen med flytande bränsle. Bolagets anläggningar förlades till Kvarntorp i Ekeby socken, Örebro län. År 1943 överfördes ett till marinförvaltningen hörande skifferoljeverk vid Kinne-Kleva till bolaget. Sedermera har driften vid Kinne-Kleva nedlagts.

Vid skifferoljeverket i Kvarntorp tillverkades från produktionens början till och med räkenskapsåret 1945/46 — d. v. s. i stort sett under den tid då avspärrningens verkningar gjorde sig gällande — sammanlagt i runt tal 252 000 m³ råolja, varav utvanns ca 65 000 m³ bensin. Under räkenskapsåret 1944/45, då produktionen vid Kvarntorp nådde sin största omfattning, uppgick utvinningen av bensin till nära 33 000 m³. Det bör nämnas, att bolaget icke förrän år 1944 fick egen anläggning för raffinering av bensin.

Frågan huruvida driften vid Kvarntorp skulle fortsätta, sedan efter kriget importen av olja och bensin kunnat frigöras, har övervägts vid skilda

tillfällen. Senast skedde detta år 1949, då särskilt tillkallade utredningsmän, Kvarntorpsutredningen 1948, avgav utlåtande angående bolagets framtida verksamhet. Vid denna tidpunkt gick driften av skifferoljeverket vid Kvarntorp med en icke obetydlig årlig förlust. Efter utbyggnad av anläggningarna enligt en av utredningen framlagd plan skulle emellertid produktionen ökas väsentligt och ett årligt driftöverskott före avskrivningar och vissa räntor kunna påräknas. Ehuru driftöverskottet icke väntades bli tillräckligt för den oundgängligen erforderliga förnyelsen av anläggningarna, föreslog utredningen, att driften vid skifferoljeverket i Kvarntorp skulle fortsätta och att anläggningarna skulle utbyggas enligt den framlagda planen. Förslaget motiverades med att ifrågavarande verksamhet var betydelsefull ur beredskapssynpunkt och att kostnaderna för staten vid utbyggnad och fortsatt drift av skifferoljeverket beräknades bli lägre än om driften skulle fortsätta utan utbyggnad av anläggningarna eller om driften skulle nedläggas och anläggningarna hållas i funktionsdugligt skick. Kvarntorpsutredningens förslag biträdades i princip av Kungl. Maj:t i prop. nr 143 till 1949 års riksdag. Härvid åberopades i främsta rummet de av utredningen anförda beredskapskålen samt utsikterna till förbättrad driftsekonomi. Till stöd för förslaget framhöll föredraganden i propositionen vidare att den betydelsefulla forskningsverksamhet, som skifferoljebolaget bedrev, skulle få avbrytas om driften nedlades. I fråga om statens kostnader för den fortsatta verksamheten anfördes, att det icke var osannolikt, att medel för den oundgängligen erforderliga förnyelsen av anläggningarna framdeles skulle få tillföras bolaget. Från bolagets sida hade föreslagits, att detta skulle ske genom att bolaget för viss tid skulle erhålla befrielse från skyldighet att erlægga bensinskatt. Med hänsyn till vad som anförts av vissa remissinstanser, innebärande i huvudsak, att en dylik befrielse skulle innebära ett förtäckt understöd åt bolaget och ge en skev bild av dess ekonomi, ansågs bolagets förslag icke kunna tillstyrkas. Framdeles erforderliga medelstillskott till bolaget avsågs i stället skola i vanlig ordning anvisas över riksstaten. Kungl. Maj:ts i propositionen framlagda förslag bifölls av riksdagen, som även anvisade medel till skifferoljeverkets utbyggnad och drift i viss utsträckning. Efter förslag av Kungl. Maj:t anvisade sedermera 1950 och 1952 års riksdagar ytterligare medel för samma ändamål.

Sedan skifferoljebolagets tillkomst har bolaget från anslag å kapitalbudgeten erhållit sammanlagt i runt tal 95 milj. kronor. Härav har ca 51 milj. kronor sedermera avskrivits i statens räkenskaper. Återstående oavskrivet belopp uppgår alltså till ca 44 milj. kronor, varav 23 milj. kronor utgör bolagets nuvarande aktiekapital och ca 21 milj. kronor lån av staten. Å driftbudgeten har till bolagets verksamhet anvisats i runt tal 25 milj. kronor. Sammanlagt har sålunda skifferoljebolaget av statsmedel tillförts omkring 120 milj. kronor.

I förenämnda framställning den 16 januari 1954 angående befrielse för bolaget från skyldighet att erlægga bensinskatt lämnar bolaget inlednings-

vis en sammanfattande redogörelse för den tidigare utvecklingen av dess verksamhet. Bolaget berör bl. a. de principer, som under krigsåren tillämpades i fråga om prissättningen vid sådan inhemsk produktion, som i likhet med bolagets ansågs särskilt viktig för försörjningen. Därvid framhålles, att priserna i allmänhet fick sättas så, att de medgav amortering och förrentning av investerat kapital på kort sikt. Beträffande de produkter, som framställdes vid skifferoljeverket vid Kvarntorp, tillämpades emellertid enligt bolaget delvis andra grunder. Sålunda sattes till en början priserna för dess produktion av olja och bensin så, att täckning erhöles för självkostnaden vid en mera långfristig amortering av kapitalet. År 1944 ändrades principerna för prissättningen såtillvida, att täckning skulle erhållas endast för de löpande driftkostnaderna samt forsknings- och utvecklingskostnader. Samtidigt efterskänktes emellertid omkring hälften av det av staten i företaget nedlagda kapitalet för att möjliggöra en betydande engångsavskrivning av tillgångarna.

I fortsättningen anför bolaget i huvudsak följande.

Det av Kvarntorpsutredningen förordade utbyggnadsprogrammet för skifferoljeverket vid Kvarntorp har genomförts under tiden t. o. m. räkenskapsåret 1952/53. Produktionen, som nu förlöper enligt de av utredningen uppställda förutsättningarna och väl överensstämmer med den förutberäknade, utgör f. n., för år räknat, 25 000 m³ bensin, 68 000 m³ eldningsolja, 27 000 ton svavel, 9 500 ton gasol och vissa kvantiteter gas. Gasen användes f. n. såsom bränsle men skulle med bättre ekonomiskt utbyte kunna utnyttjas för tillverkning av kalksalpeter enligt vad som anförts bl. a. i prop. nr 100/1952.

Sedan Kvarntorpsutredningens beräkningar gjordes har emellertid det allmänna kostnadsläget stegrats avsevärt mera än prisläget för bolagets produkter. I fråga om produktpriserna, som i stort sett bestäms av läget på världsmarknaden, har under det senaste året tendensen varit vikande. Detta har oförmånligt inverkat på bolagets rörelse. I dagens läge kan endast ett mindre överskott före avskrivningar påräknas. Att under nu rådande ovissa konjunkturutsikter göra en tillförlitlig bedömning av de framtida rörelseresultaten är knappast möjligt. Under antagande att någon nämnvärd förändring av bolagets konkurrensvillkor icke inträder under den närmaste femårsperioden, kan under denna period bolagets förluster efter avskrivningar beräknas uppgå till omkring 5 milj. kronor årligen. Det är visserligen icke uteslutet, att verksamhetens ekonomiska resultat kan genom ytterligare rationalisering, fortsatt utveckling av de tekniska metoderna och upptagande av lämpliga biprodukttillverkningar så förbättras, att förluster i sinom tid kan undvikas. Innan man nått så långt erfordras emellertid stödåtgärder för att bolaget skall erhålla nödvändiga reinvesteringsmedel, motsvarande förlusterna efter avskrivningar eller omkring 5 milj. kronor per år, ävensom medel för genomförande av smärre, i och för sig räntabla nyinvesteringar av rationaliseringskaraktär, som är motiverade av den tekniska utvecklingen och som kan bidra till att förbättra rörelseresultatet.

De nyinvesteringar av detta slag, som bolaget planerat för den närmaste framtiden, beräknas draga en kostnad av i runt tal 10 milj. kronor. Vidare bör bolagets behov av rörelsemedel — som ökats till följd av verksamhetens expansion och som f. n. till övervägande delen är tillgodosett genom upplåning i affärsbank — täckas av eget kapital i vart fall så länge rörelsen icke är i företagsekonomisk bemärkelse räntabel. För sistnämnda ändamål räknar bolaget med ett sammanlagt kapitalbehov av ca 23,5 milj. kronor.

I det följande anför bolaget, att det kan ifrågasättas huruvida det ekonomiska stöd åt bolaget, som sålunda är erforderligt, bör ges i form av anslag i riksstaten eller på annat sätt. Bolaget erinrar om att tillkomsten, utbyggnaden och den fortsatta driften av skifferoljeverket vid Kvarntorp motive-rats av önskemålet att göra landet mindre beroende av importen av flytande bränsle, d. v. s. av beredskapsskäl. Under hänvisning härtill ifrågasätter bolaget, huruvida icke även motorfordonstrafiken, på sätt hittills varit fallet beträffande stöd åt motorsprittillverkningen, borde mera direkt deltaga i de kostnader, som sammanhänger med ifrågavarande beredskap. Bolaget framhåller, att den av 1951 års motorfordonsskatteutredning uppgjorda kalkylen rörande de kostnader för vägväsendet m. m., som anses böra bäras av motorfordonstrafiken, icke upptar kostnader för beredskapsåtgärder i fråga om drivmedel i annan mån än att i kalkylen räknas med fortsatt nedsättning av skatten på motoralkohol. Detta innebär enligt bolaget, att belopp motsvarande nämnda nedsättning kommer att upptagas genom övriga skatter på motorfordonstrafiken.

Bolaget framhåller vidare, att det ekonomiska stöd åt bolaget, som en skattebefrielse för skifferbensin skulle innebära, kan till sitt totalbelopp angivas i bolagets årsredovisning och att detsamma därför icke synes kunna betecknas såsom en dold subvention.

Departementschefen.

Beträffande bolagets behov av ekonomiskt stöd må erinras, att det år 1949 vid behandlingen av frågan om bolagets framtida verksamhet framhölls, att rörelsen — som då gick med ett årligt underskott före avskrivningar — efter viss utbyggnad av skifferoljeverket vid Kvarntorp visserligen kunde beräknas komma att lämna ett driftsöverskott men att detta icke med säkerhet kunde väntas bli tillräckligt för den oundgängligen erforderliga förnyelsen av anläggningarna. Det förutsågs sålunda, att kapitaltillskott till bolaget framdeles kunde bli nödvändiga. Av beredskapsskäl samt med hänsyn dels till det betydelsefulla forsknings- och försöksarbete, som bedrevs inom bolaget, dels till utsikterna till förbättrad driftsekonomi ansågs likväl driften böra fortsätta och den planerade utbyggnaden fullföljas.

Skifferoljeverkets utbyggnad har nu slutförts och, enligt vad bolaget uppgivit, medfört i stort sett den förutberäknade produktionsökningen. En förbättring av driftsekonomien har också inträtt, i det att de löpande driftskostnaderna numera täcks av rörelsens intäkter. Det ekonomiska resultatet har

emellertid påverkats av den under de senaste åren inträffade, för bolaget ogynnsamma förskjutningen i relationen mellan å ena sidan kostnadsnivån — som för bolagets del i övervägande grad bestäms av arbetarlönerna och endast i ringa mån röner inflytande av priserna på råvaror och bränslen — samt å andra sidan de av världsmarknaden beroende priserna på bolagets produkter. Bolaget anser sig i vart fall för den närmaste femårsperioden icke kunna räkna med nämnvärda driftsöverskott före avskrivningar. För att driften skall kunna upprätthållas måste till följd härav erforderliga medel för anläggningarnas förnyelse helt eller till större delen tillföras bolaget. Medelsbehovet för detta ändamål beräknas uppgå till ca 5 milj. kronor om året. Härjämte har bolaget anmält behov av medel till vissa investeringar — som kan väntas medföra ytterligare förbättring av driftsekonomin — och för ökning av rörelsekapitalet.

Vid bedömningen av skifferoljebolagets hemställan om befrielse från skyldighet att erlægga skatt för den bensin, som tillverkas av bolaget, ligger det nära till hands att dra en parallell med den lättnad i skattehänseende som sedan länge beretts tillverkarna av motorsprit. Det gäller sålunda i båda fallen ett av beredskapsskäl betingat stöd åt inhemsk produktion, som under normala förhållanden icke är konkurrenskraftig gentemot importerade produkter. Jag har därför ansett mig böra föreslå, att skatten å bensin, som tillverkas av bolaget genom utvinning ur skiffer, bestämmas till 7 öre per liter. Sett ur synpunkten att inkomsterna av automobilskattemedel skulle blivit större, därest denna skattenedsättning ej kommit till stånd, kan förfarandet betraktas som en subventionering, som bekostas med automobilskattemedel. Motorfordonstrafiken beredes dock, som jag i annat sammanhang berört, compensation genom att icke nu belastas med någon del av de allmänna statsbidragen till den lokala polisorganisationen. Jag vill vidare framhålla att upprätthållandet av driften i Kvarntorp ävensom det hos skifferoljebolaget bedrivna forskningsarbetet, som syftar till vidareutveckling av skifferoljeutvinningen icke minst på längre sikt avser att komma motorfordonstrafiken tillgodo. Det kan ej bestridas att det även ligger i motortrafikens intresse att en beredskap upprätthålles i fråga om tillverkning av inhemska drivmedel.

Då ifrågavarande stöd icke bör få karaktären av en förtäckt subvention, förutsätter jag, att det mot skattelättnaden svarande beloppet, som vid bolagets nuvarande produktion beräknas komma att uppgå till i runt tal 6 milj. kronor per år, särskilt anges i bolagets offentliga årsredovisning. Såsom framgår av de uppgifter, som lämnats i det föregående, synes nämnda belopp vara tillräckligt för att täcka bolagets behov av medel för anläggningarnas förnyelse samt för konsolidering av bolaget i viss utsträckning.

IX. Utredningens promemoria angående traktorskatt.

Utredningens förslag.

I skrivelse den 30 december 1953 har utredningen uttalat, att den i betänkandet rörande beskattningen av motorfordonstrafiken föreslagna skattehöjningen, som för vissa tyngre motorfordon vore av avsevärd storlek, kunde tänkas leda till en antalsmässigt ökad och i fråga om graden av utnyttjande intensifierad användning av traktortåg för trafikarbete på vägar och gator, som helt eller delvis vore bekostade med allmänna medel. En dylik utveckling vore en följdverkan, som icke åsyftats med det framlagda skatteförslaget, och denna följdverkan syntes böra uppmärksammas vid förslagens behandling. Frågan om bestämmandet av traktortrafikens andel i det allmännas kostnader för väghållningen och vägtrafikväsendet samt om lämplig form för uttagande av kostnadsansvaret bleve härigenom aktuell. Vid skrivelsen har fogats en stencilrad promemoria rörande beskattningen av traktorer, som användes i trafikarbete, utmynnande i förslag om införande från och med den 1 januari 1955 av en speciell traktorskatt.

I promemorian har inledningsvis intagits vissa uppgifter beträffande det nuvarande traktorbeståndet och dess antagna utveckling. Antalet traktorer i drift under den gångna delen av 1950-talet framgår av följande tablå.

	Produktionsåret			Den 15 dec. 1953
	1950/51	1951/52	1952/53	
I jord- och skogsbruk samt trädgårdsskötsel använda traktorer (jordbrukstraktorer, inkl. s. k. epatraktorer) drivna med				
bensin	8 850	9 375	9 850	11 275
brännolja	11 275	13 300	15 375	18 250
fotogen	52 125	60 000	67 100	69 850
andra drivmedel	—	—	—	350
Summa	72 250	82 675	92 325	99 725
Övriga traktorer, drivna med				
bensin	—	—	—	1 225
brännolja	—	—	—	1 350
fotogen	—	—	—	2 525
andra drivmedel	—	—	—	25
Summa	—	—	—	5 125
Totalsumma traktorer	—	—	—	104 850

Beträffande den framtida antalsutvecklingen inom traktorbeståndet har utredningen, efter samråd under hand med jordbrukets utredningsinstitut, funnit i följande tablå angivna prognos antagbar.

Den 1 januari år	Antal jordbruks- traktorer	Antal övriga traktorer	Summa traktorer
1955	109 000	5 400	114 400
1956	116 000	5 600	121 600
1957	121 000	5 800	126 800
1958	126 000	6 000	132 000
1959	131 000	6 200	137 200
1960	136 000	6 400	142 400

Beträffande utformningen av en beskattning av traktortrafiken har utredningen framhållit bland annat följande. En särskild beskattning av traktortrafiken borde icke begränsas till att omfatta allenast traktortåg utan borde taga sikte på traktorer, vilka framfördes på väg. Då beskattningen emellertid avsåge att bestrida traktortrafikens andel i det allmännas vägkostnader borde icke ifrågakomma att skattlägga andra traktorer än sådana, som framfördes på allmänna eller statsbidragsberättigade enskilda vägar. Av praktiska skäl syntes härutöver den ytterligare begränsningen böra göras, att beskattningen endast omfattade traktorer som framfördes på allmän väg eller gata. Skattskyldighet borde dock icke grundläggas av enbart ett tillfälligt framförande av traktor kortare sträcka på allmän väg eller gata vid körning till eller från dess användningsplats inom område som icke utgjordes av allmän väg eller gata, såsom mellan en gårds ägor, eller ock till eller från försäljningsställe eller reparationsverkstad för traktorer.

I anslutning till det anförda har i promemorian framlagts förslag till beskattning av traktorer innebärande i huvudsak följande. Fordonsbeskattning av bensindrivna jordbrukstraktorer kunde icke förordas. För brännolja- och fotogendrivna jordbrukstraktorer borde uttagas en enhetlig fordonsskatt (traktorskatt) av 72 kr. per år. För bensindrivna trafiktraktorer borde utgå traktorskatt med 132, 204 respektive 336 kronor för år beroende på traktorns tjänstevikt. Traktorskatt för brännolja- och fotogendrivna trafiktraktorer borde utgå med 360, 564 respektive 780 kronor, likaledes beroende på tjänstevikt. Den genomsnittliga årliga körlängden på allmänna vägar och gator har av utredningen uppskattats för jordbrukstraktorer till 60 mil och för trafiktraktorer till 400 mil. Utredningen har rörande den föreslagna beskattningen närmare anfört följande.

De bensindrivna jordbrukstraktorernas årsförbrukning av bensin har enligt den senaste jordbrukskalkylen beräknats uppgå till i genomsnitt 1 570 liter per traktor under år 1954. Genom successiv ny- och ersättningsinsättning av mera driftsekonomiska traktorer kan den genomsnittliga årsförbrukningen under åren 1955—1959 beräknas nedgå till i genomsnitt 1 500 liter. Den bensinskatt, som kommer att erläggas för denna årsförbrukning, uppgår vid en skattesats av 32 öre per liter till 480 kr. Härav skall enligt utredningens i betänkandet SOU 1953: 34 avgivna förslag restitueras 325 kr. På traktorägaren stannande skattebelopp utgör då (480 — 325 =) 155 kr. Med ledning av diagram XI: 25 i betänkandet och den antagna genomsnittliga körlängden på väg kan det totala kostnadsansvaret för en bensindriven jordbrukstraktors väganvändning uppskattas till i genomsnitt maximalt (1,40 kr. × 60 =) 84 kr. Ehuru jordbrukstraktorernas körlängder på väg kunna för-

väntas öka under åren 1955—1959, torde med hänsyn till det anförda icke tills vidare föreligga anledning till uttagande av fordonsskatt (traktorskatt) för bensindrivna jordbrukstraktorer. En på statistiskt material grundad, mera ingående undersökning av jordbrukstraktorernas körlängder på väg erfordras emellertid för att deras vägkostnadsansvar skall kunna bestämmas mera exakt. Oavsett utfallet av en dylik undersökning finner utredningen det av praktiska skäl lämpligast att de bensindrivna jordbrukstraktorernas vägkostnadsansvar uttages i samband med en på sådan undersökning grundad justering av restitutionsbeloppet, varigenom särskild fordonsbeskattning åtminstone tills vidare undviks. Utredningen kan därför icke förorda någon fordonsbeskattning av de bensindrivna jordbrukstraktorerna.

De brännolja- och fotogendrivna jordbrukstraktorernas genomsnittliga vägkostnadsansvar har beräknats i följande tablå, i vilken den maximala totalskatten per mil beräknats med ledning av diagram XI: 25 i betänkandet.

Tjänstevikt kg	Totalvikt med släpfordon kg	Maximal total-skatt per mil kr.	Årligt vägkostnadsansvar kr.
högst 1 299	3 200	0,90	54
1 300—2 499	5 400	1,40	84
över 2 499	8 200	1,95	117

Det helt övervägande antalet traktorer tillhöra tjänsteviktgruppen om 1 300—2 499 kg. Vissa av de brännolja- och fotogendrivna traktorerna erfordra startbensin. En mindre del av totalskatten för dessa traktorer erlägges sålunda i form av bensinskatt. Med hänsyn härtill och då den i tablå angivna totalskatten per mil torde böra i någon mån reduceras till följd av traktorernas begränsade körhastighet, synes en enhetlig fordonsskatt (traktorskatt) av 72 kr. per år, inkluderande brännoljeskatt, för alla brännolja- och fotogendrivna jordbrukstraktorer, som framföras på väg, vara skälig.

De bensindrivna trafiktraktorernas vägkostnadsansvar och fordonsskatt (traktorskatt) vid en bensinskatt av 32 öre per liter framgå av följande tablå.

Tjänstevikt kg	Totalvikt med släpfordon kg	Maximal total-skatt per mil kr.	Årligt vägkostnadsansvar kr.	Bensinskatt kr. (körning 400 mil)	Traktorskatt kr. (avrundat belopp)
högst 1 299	3 200	0,90	360	230	132
1 300—2 499	5 400	1,40	560	358	204
över 2 499	8 200	1,95	780	448	336

De i tablå angivna traktorskatterna äro avrundade till jämna 12-tal. De ha däremot icke reducerats med hänsyn till den begränsade körhastigheten, enär genomsnittskörlängden beräknats i underkant, varigenom en viss reduktion av vägkostnadsansvaret redan åstadkommits.

Traktorskatten för *de brännolja- och fotogendrivna trafiktraktorerna*, vilken avses inkludera viss brännoljeskatt, kommer med angivna beräkningsgrunder att helt motsvara det i tablå angivna vägkostnadsansvaret och blir sålunda efter avrundning till jämna 12-tal följande:

Tjänstevikt kg	Traktorskatt kr.
högst 1 299	360
1 300—2 499	564
över 2 499	780

Den i dessa traktorskattebelopp inkluderade myckenhet brännolja (fotogen), vilken såsom redan beskattad bör få avdragas vid fastställandet av den i vägtrafik förbrukade drivmedelskvantitet, för vilken brännoljeskatt efter deklaration skall erläggas, har beräknats enligt följande uppställning:

Tjänstevikt kg	Avdragsgill kvantitet brännolja eller fotogen; lit.
högst 1 299	600
1 300—2 499	900
över 2 499	1 100

Någon skillnad i avdragskvantiteterna har ej gjorts i fråga om brännolja, å ena, samt fotogen, å andra sidan, ehuru den specifika förbrukningen av drivmedel är olika för brännoljedrivna och fotogendrivna traktorer. I stället har ett medelvärde för drivmedelsförbrukningen beräknats för varje tjänsteviktsgroup. Förfaringssättet innebär, att de brännoljedrivna trafiktraktorerna bli i viss mån gynnade och de fotogendrivna trafiktraktorerna i motsvarande mån missgynnade. En kostnadsutjämning mellan samtliga trafiktraktorer i fråga om de skattefria drivmedelsavdragen har emellertid synt vara att föredraga framför införandet av skilda skattesatser på motorbrännolja och fotogen.

I fråga om traktortrafikens vägkostnadsandel har utredningen slutligen uttalat att i traktorskatt under åren 1955—1959 kunde beräknas inflyta ca 37 milj. kr. eller i genomsnitt ca 7,4 milj. kr. per år. Av angivna 37 milj. kr. beräknades på jordbrukstraktorer belöpa ca 29,8 milj. kr., vilka — i den mån de vore att hänföra till utgifter för jordbruket — enligt nuvarande system kompenenserades via jordbrukskalkylen. Vid den i betänkandet SOU 1953: 34 antagna kostnadsramen under åren 1955—1959 skulle traktorernas totala vägkostnadsansvar enligt här angivna beräkningsgrunder kunna uppskattas till ca 41,5 milj. kr. Detta belopp inginge i den andel (ca 22 %) av det allmännas kostnader för väghållningen och vägtrafikväsendet, som icke belöpte på motorfordonstrafiken utan förorsakade på det allmänna stannande kostnader. Ett uttagande av traktortrafikens vägkostnadsansvar genom särskild beskattning syntes förutsätta att intäkterna av denna beskattning användes för att reducera sistnämnda kostnader.

Remissyttrandena.

Över utredningens promemoria har, efter remiss yttrandena avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, statens jordbruksnämnd, statspolisintendenten, länsstyrelserna i Stockholms, Göteborgs och Bohus, Malmöhus och Västernorrlands län, Svenska vägföreningen, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges industriförbund samt Sveriges lantbruksförbund. Infordrade yttrandena har vidare avgivits av generalpoststyrelsen i vad gäller uppbördsförfarandet samt av Föreningen Sveriges landsfiskaler och Föreningen Sveriges stadsfiskaler i de delar förslaget berör polis- och åklagarväsendet. Härjämte

har Skogsbrukets motortransportkommitté inkommit med en skrivelse i ärendet.

Utredningens förslag har i huvudsak tillstyrkts eller lämnats utan erinran av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus samt Västernorrlands län* samt av *statspolisintendenten*.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har uttalat att det rent principiellt föreläge skäl att traktortrafiken på allmän väg deltog i kostnaden för den allmänna vägghållningen. Frågan huruvida man i nuvarande läge borde låta denna princip leda till en särskild beskattning av trafiken vore beroende av hur man bedömde traktortrafikens omfattning och utveckling. Skulle den bedömas vara av liten omfattning och icke väntas öka, så föreläge vissa skäl att även i fortsättningen låta denna gå fri från särskild beskattning. Styrelsen hade emellertid den uppfattningen, att traktortrafiken redan fått så stor omfattning, att det borde vara fullt berättigat att liksom för biltrafiken uttaga särskild skatt av densamma. — Beträffande bestämmandet av traktorskattens storlek ville styrelsen uttala att det vore ännu svårare än ifråga om motorfordonsbeskattningen att finna en riktigt avvägd beskattning. Detta berodde på dels svårigheten att bedöma traktorernas skäliga kostnadsansvar dels det förhållandet, att traktorerna sysselsattes med trafikarbete i betydligt mera skiftande omfattning än bilarna; för en del traktorer komme trafikarbetet på allmän väg att vara helt obetydligt eller intet alls. Styrelsen ville med hänsyn härtill för sin del tillstyrka att skatten nu tillmättes relativt låg och att denna fråga upptoges till vidare behandling i samband med den bedömning av bilskatten på längre sikt, som styrelsen tillstyrkt i sitt yttrande över utredningens betänkande med förslag till beskattning av motorfordonstrafiken.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har erinrat om att utredningen beräknat traktorernas andel i kostnaderna för vägghållningen och vägtrafikväsendet under femårsperioden 1955—1959 till cirka 41,5 miljoner kronor. Denna kostnadsandel vore enligt länsstyrelsens uppfattning absolut sett så betydande, att det icke syntes försvarbart att utan tungt vägande skäl låta den stanna på det allmänna. Från motorfolkets sida gjordes också med fog gällande att icke blott de utan även alla andra, som droge nytta av vägarna, skulle betala sin andel i kostnaderna. Länsstyrelsen har emellertid samtidigt uttalat att beskattningen i vad gällde jordbrukstraktorer bleve verkningslös i den mån kompensation lämnades via jordbrukskalkylen.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har uttalat att det måste anses rimligt att fordonsskatt lades å traktorer, som användes i trafikarbete. Även om frågan om traktorskattens definitiva utformning syntes böra samordnas med motorfordonsbeskattningen i övrigt, hade länsstyrelsen därför — med hänsyn till de förhållandevis låga skattebelopp som av utredningen föreslagits i ovannämnda promemoria — ej funnit skäl framställa några erinringar mot att utredningens förslag lades till grund för en provisorisk utformning av traktorskatten.

Länsstyrelserna i Stockholms och Malmöhus län, Sveriges industriförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska vägföreningen samt Sveriges automobilhandlareförbund har givit uttryck åt den uppfattningen, att frågan om en eventuell traktorskatt borde bli föremål för ytterligare utredning.

Länsstyrelsen i Stockholms län har framhållit att länsstyrelsen i likhet med utredningsmannen ansåge, att skattskyldighet i princip borde föreligga för traktorer i den mån de begagnade allmän väg eller gata. Praktiska skäl kunde emellertid motivera undantag från denna princip. I anslutning härtill har länsstyrelsen uttalat att traktorfrekvensen å vägarna för närvarande syntes visa något stigande tendens. Alltjämt vore dock den absoluta omfattningen av denna trafik skäligen ringa. I vad mån en ökning av bilskatten kunde komma att inverka på frekvensen av traktortrafiken vore i dagens läge svårt att förutse. En eventuell inverkan måste självfallet bliva beroende av bland annat den närmare utformning bilskatten erhöle vid frågans slutliga behandling. Vid angivna förhållanden förefölle det länsstyrelsen tveksamt, huruvida anledning föreläge att redan nu taga ställning till frågan om införande av skatt å traktorer. Fastmera syntes goda skäl tala för att man här ännu någon tid avvaktade utvecklingen.

Icke heller *länsstyrelsen i Malmöhus län* hade i princip någon erinran mot att skatteplikt infördes för traktorer, som framfördes på allmän väg eller gata. Det utredningsmaterial, som åberopades till stöd för förslaget, vore emellertid på väsentliga punkter ej fullständigt nog för att möjliggöra ett säkert bedömande av detsamma. I något fall hade utredningsmannen utgått från enbart antaganden. Med hänsyn till det anförda avstyrkte länsstyrelsen att förslaget utan ytterligare utredning lades till grund för beslut.

Sveriges industriförbund har uttalat att traktorbeskattningens utformning och avvägning borde ägnas en mera omsorgsfull prövning än som skett i den föreliggande promemorian. Det vore bl. a. önskvärt, att ett förhållandevis representativt statistiskt material rörande traktorernas användning på de allmänna vägarna insamlades och bearbetades. Innan sådan redovisning lämnats, kände sig förbundet icke övertygat om att någon principiell skillnad i fråga om väganvändningen föreläge mellan jordbrukstraktorer och sådana traktorer som användes inom större industrianläggningar. Industriförbundet ville redan nu deklarerat, att förbundet ej heller beträffande traktorbeskattningen funne någon »inbakning» av drivmedelsskatten i fordonskatten böra ifrågakomma, eftersom en sådan inbakning skulle leda till individuella orättvisor. Vid det fortsatta utredningsarbetet syntes vidare böra eftersträvas en rimlig lösning av skattefrågan för de fordon, som användes inom byggnads- och anläggningsindustrien och endast tillfälligtvis framfördes på väg som avsåges i vägtrafikförordningen.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska vägföreningen och Sveriges automobilhandlareförbund har — efter samråd med Bilverkstädernas riksförbund, Bilägarnas inköpscentral, Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helenkyterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Svenska droskbilägare-

förbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska petroleuminstitutet, Sveriges automobilimportörförbund — sammanfattningsvis anfört följande. Traktorer, som huvudsakligen begagnades på väg, borde i princip beskattas i samma former som motorfordon. Inkomsterna av en kommande traktorbeskattning borde tillföras automobilskattemedlens specialbudget. De av utredningsmannen på grundval av tidigare utredning om ändring av gällande bilbeskattning föreslagna skattesatserna kunde icke anses godtagbara liksom ej heller den föreslagna gränsdragningen olika traktorkategorier emellan. Hela frågan om traktorbeskattningens anordnande borde hänskjutas till förnyad behandling i samband med den fortsatta utredning rörande bilbeskattningen i allmänhet, som enligt organisationernas uppfattning måste anses nödvändig.

Utredningsmannens förslag har avstyrkts av *statens biltrafiknämnd, statens jordbruksnämnd, Sveriges lantbruksförbund* och *Skogsbrukets motortransportkommitté*.

Statens jordbruksnämnd har uttalat att det med hänsyn till de allmänna principerna för finansieringen av vägväsendet i och för sig vore riktigt, att nu skattefria traktorer, vilka utöver den direkta användningen i jordbruk eller skogsbruk anlätades för trafik på allmän väg, genom en lämpligt avvägd beskattning finge bidra till finansieringen i fråga. Av samma principer följde emellertid, att skatt, som upptoges i nämnda syfte, icke skulle drabba objekt, som icke medverkade till förslitning av vägarna. Jordbruksnämnden har i sammanhanget erinrat om att, liksom avvikelser från den första grundsatsen funnes i fråga om vissa av jordbrukets traktorer, det, när det gällde bensin, som förbrukades vid jordbruket, i rätt stor omfattning förekomme avvikelser från den andra grundsatsen. I sitt betänkande om beskattningen av motorfordon hade sålunda 1951 års utredning själv erinrat om att jordbruket belastades med bensinskatt för bensindrivna maskiner och fordon, vilka icke alls eller endast till mindre del användes för körning på väg, t. ex. stationära maskiner för mjölkning, förmalning och vedsågning samt dragbilar och jeepar. Enligt betänkandet skulle redan bensinskatten för de stationära maskinerna i vissa fall kunna uppväga den förmån, som jordbruket åtnjöt genom att dess brännoljetraktorer (med brännoljetraktorer förstodes även fotogentraktorer) i viss utsträckning — skattefritt — användes för körning på väg. Av jordbruket uttoges emellertid bensinskatt även för bensinen till åtskilliga andra maskiner och fordon än de nyss nämnda, utan att bensinen kommit till användning för körning på väg. Så vore fallet beträffande bensinen till självgående skördetröskor och startbensinen till den stora massan av brännoljedrivna (fotogendrivna) traktorer. Till jämförelse med det totalbelopp, som på grundval av utredningens uppskattningar (skatt för hälften av de oljedrivna jordbrukstraktorerna, f. n. ca 88 000 st.) per år skulle inflyta genom den i promemorian angivna traktorskatten (72 kr. \times 44 000 =) ca 3,2 milj. kr., kunde nämnas, att enbart skatten på här avsedd startbensin beräknades per år inbringa ca 4 milj. kr.

— Jordbruksnämnden har vidare uttalat att någon statistik över antal, storlek, motortyp o. d. för jordbrukets lastbilar icke förelåge. I vad mån jordbrukets lastbilar drabbades av den föreslagna skattehöjningen (som icke avsåge mindre lastbilar) kunde därför i nuvarande läge ej överblickas. Det vore sålunda icke heller möjligt att bedöma, i vilken utsträckning jordbrukarna på grund av skattehöjningen skulle föranledas att övergå från körning med lastbil till landsvägskörning med brännoljetraktorer. I de fall en jordbrukare mera hårt drabbades av skattehöjningen, förefölle det å andra sidan icke sannolikt, att han skulle avhålla sig från att övergå till traktorkörning enbart på grund av den föreslagna skatten på väggående brännoljetraktorer, 72 kronor per år. Utredningens uppskattning av det nyss angivna beloppet grundade sig för övrigt endast på antaganden angående omfattningen av traktorernas användning på väg utanför jordbruket. Den verkliga storleken av denna användning var icke utredd. Med hänsyn till svårigheterna att skarpt avgränsa de fall, då skattskyldighet inträdde, skulle vidare en traktorbeskattning sådan som den av utredningen föreslagna sannolikt ge anledning till svårbemästrade tolkningsproblem, vilket förefölle särskilt betänkligt i betraktande av de kännbara påföljder, som enligt förslaget kunde drabba försumliga traktorförare och innehavare av traktor. Uppenbarligen skulle det föreslagna skattesystemets upprätthållande även kräva en betydande kontrollapparat.

Sveriges lantbruksförbund har inledningsvis deklarerat att förbundet ställde sig förstående till tanken, att traktorer, som användes enbart för vägtransporter, med hänsyn till konkurrensen med yrkesbilar skulle beskattas. Vidkommande jordbrukstraktorer har förbundet uttalat att dessas primära uppgift vore funktionen som dragare på åkrarna i stället för hästar. Sekundärt tjänstgjorde de visserligen även som transportorgan. Förutsättningen härför vore emellertid icke goda vägbanor utan liksom vid körning med häst och vagn kunde transporterna med traktor ske på primitiva vägbanor. Traktorerna hade sålunda icke framtvingat vägbyggen. — Förbundet har vidare framhållit att en beskattning av jordbrukstraktorer direkt skulle motverka en eftertraktad övergång till mera mekaniserade arbetsformer. — Slitaget på vägarna vore enligt förbundets uppfattning betydligt mindre beträffande traktorerna, vilkas maximerade hastighet utgjordes av 30 kilometer i timmen och normala 20—25 kilometer i timmen än beträffande bilarna med deras höga hastigheter. — Lantbruksförbundet har vidare framhållit att utredningen icke syntes ha tagit hänsyn till den stora skillnaden mellan å ena sidan jordbrukstraktorer och å andra sidan trafiktraktorerna i fråga om deras funktion som skatteobjekt. Förbundet har härom anfört följande.

I detta hänseende vill förbundet erinra om de stora kostnader, som åvilar jordägarna för byggande och underhåll av de enskilda vägarna. Dessa vägar anlitas mer och mer av allmänheten, icke minst av turister. Enbart denna tribut till det allmänna torde vara tillräcklig som motiv för att undantaga jordbrukstraktorer från skatt.

Emellertid finns ännu ett skäl för skattebefrielse i vad gäller jordbruks-

traktorer, nämligen att jordbrukaren redan nu erlägger en avsevärd skatt till vägändamål via den bensin, som användes för drift av dragbilar, jeepar, skördetröskor, pumpar och mjölkkningsmaskiner både i ladugårdar och ute på betena (utomhusaggregat) samt som startbensin för fotogendrivna och brännoljedrivna traktorer och dragbilar. Vad gäller startbensinen har förbrukningen av denna för år 1954 beräknats till 19 900 m³. Som jämförelse kan nämnas, att förbrukningen av drivbensin för traktorer har beräknats till 10 511 m³. För sistnämnda kategori lämnas viss restitution. Så sker dock icke för övrig förbrukning av bensin. Beräknas den skatt som jordbruket betalar enbart på startbensinen efter nu gällande skattesats, 28 öre per liter, uppgår den till ca 5,6 milj. kronor. Härtill kommer bensinen för dragbilar, 2 028 m³, för jeepar 2 657 m³, för självgående skördetröskor 304 m³ samt för ovan nämnda maskiner, beträffande vilka någon beräkning icke kunnat verkställas. Den skatt, som icke restitueras, uppgår till ett belopp, som i stort sett motsvarar det skattebelopp, som utredningen avsett skola falla på jordbrukstraktorerna, nämligen ca 5,9 milj. kr. Om skatten på bensin uträknas efter 32 öre, vilket torde vara följdriktigt, då utredningen baserar nämnda inkomstbelopp härpå, blir skatten på i jordbruket använd bensin, fränsett den på drivbensinen fallande, betydligt högre än utredningens uppskattade belopp. Som en ytterligare jämförelse kan anföras, att startbensinen för de fotogendrivna traktorerna, ca 70 000 st., uppgår till ca 200 liter per år. Efter en skatt på 32 öre blir det skattebelopp, som härigenom erlägges per traktor av denna typ 64 kronor om året. Att häröver pålägga en skatt om 72 kronor framstår därför som fullkomligt orimligt.

Departementschefen.

I princip synes traktorer, som användes på allmänna vägar och gator, böra ha att deltaga i kostnaderna för vägväsendet. Såsom utredningen framhållit, saknas emellertid för närvarande statistiska uppgifter rörande traktorernas användning på väg. De antaganden härom, som utredningen varit hänvisad att göra, måste med hänsyn härtill betraktas såsom alltför osäkra för att läggas till grund för en mera definitivt utformad beskattning av traktortrafiken.

För de bensindrivna jordbrukstraktorerna erlägges redan, sett från utredningens utgångspunkter, i form av bensinskatt ett skattebelopp, som kan antagas utgöra full ersättning för deras väganvändning. Även beträffande brännolje- och fotogendrivna jordbrukstraktorer, som är inrättade för bensinstart, gäller att genom bensinbeskattningen för dem erlägges visst skattebelopp som går till vägarna. Omfattningen härav är emellertid icke klart utredd. För de brännoljedrivna jordbrukstraktorer, vilka ej startas med bensin, erlägges icke någon skatt. Dessa traktorer torde för närvarande uppgå till ca 15 000.

För den större delen av trafiktraktorerna, vilkas totala antal för närvarande utgör ca 5 000, erlägges skatt för bensin såsom drivmedel eller såsom startbensin.

Med hänsyn till de osäkra och delvis outredda förhållandena på detta område anser jag mig icke kunna i det här framlagda skatteförslaget förorda införandet av en särskild traktorskatt. Frågan härom torde få under det fortsatta utredningsarbetet ytterligare undersökas.

X. Restitution av skatt å bensin, som användes inom jordbruket.

Gällande bestämmelser, m. m.

I 1929 års förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit har icke upptagits någon bestämmelse om rätt till restitution av bensinskatt för bensin, som användes inom jordbruket. I vad gäller tiden före den 1 april 1948 har jordbruket icke erhållit kompensation för skatten å bensin, som förbrukades vid jordbrukets drift, på annat sätt än genom jordbrukskalkylen. Jordbruket har sålunda tidigare erhållit en generell kompensation för utgifterna för bensinskatt på samma sätt som kompensation lämnats för andra kostnader för jordbruket. Under tiden den 1 april 1948—den 31 december 1950 har däremot jämlikt bemyndigande av 1948, 1949 och 1950 års riksdagar samt skilda beslut av Kungl. Maj:t individuell kompensation lämnats enskilda jordbrukare för tilläggsskatten å bensin till jordbrukets bensindrivna traktorer. Beträffande bensin, som under åren 1953 och 1954 förbrukats vid jordbruket till bensindrivna traktorer, har Kungl. Maj:t, med stöd av riksdagens bemyndigande, genom beslut den 17 april 1953 uppdragit åt statens jordbruksnämnd att ombesörja restitution av bensinskatt i enlighet med i propositionen 1953: 20 angivna grunder. Enligt nämnda proposition skulle restitution medges med 250 kronor per traktor och år beträffande tiden den 1 januari—den 30 juni 1953 samt med 300 kronor beträffande tiden den 1 juli 1953—den 31 december 1954 eller sålunda med 275 kronor för år 1953 och med 300 kronor för år 1954.

Utredningen.

Utredningen har inledningsvis konstaterat att en försäljning till jordbruket av skattefri bensin — vare sig denna färgats eller icke — alltjämt vore praktiskt omöjlig i Sverige.

Utredningen har härefter anfört vissa skäl, som enligt utredningens uppfattning talade för en återgång till det kollektiva restitutionssystem med kompensation via jordbrukskalkylen, som tillämpades före den 1 april 1948. Utredningen har sålunda framhållit att så länge prissättningarna på jordbrukets produkter skedde via jordbrukskalkylen kunde det — rent teoretiskt — göras gällande att frågan om införandet av en speciell restitutionsrätt beträffande skatten å bensin, som förbrukades i jordbrukets drift, icke spelade någon roll; den jordbrukare, som i jordbruksdriften använde exempelvis en bensindriven traktor eller en stationär bensindriven motor, erhöll nämligen täckning för utgifterna för bensinskatten — liksom för övriga utgifter — genom prissättningen på de produkter som producerades vid detta jordbruk. Ur denna jordbrukares synpunkt kunde knappast föreligga något skäl, varför just utgifterna för bensinskatten skulle kompense-

ras på annat sätt än övriga utgifter för jordbruket. Att så länge systemet med en jordbrukskalkyl bibehölls införa en individuell restitutionsrätt i fråga om utgifterna för bensinskatten kunde därför icke anses vara ett önskemål, som jordbrukets företrädare hade särskild anledning att bevaka. — Jämväl en annan synpunkt vore enligt utredningens uppfattning av intresse i detta sammanhang. Jordbrukets traktorer utnyttjades numera för körning på väg med släpfordon (t. ex. vid bettransporter) i en utsträckning som i och för sig gjorde det ur vägtekniska synpunkter motiverat, att även jordbrukets traktorer bidrog till täckande av kostnaderna för vägväsendet. Denna synpunkt hade visserligen beaktats då 1953 års riksdag fastställde det schablonmässiga restitutionsbeloppet för år 1954 till 300 kronor, men vid en än mera utvidgad användning av traktorer vid jordbruket kunde — därest restitutionsrätten bibehölls i nämnda utformning — fråga uppkomma om ytterligare reducering av restitutionsbeloppet med hänsyn till traktorkörningarna på väg.

Trots de starka skäl som sålunda föreläge för att helt återgå till ett kollektivt restitutionssystem kunde likväl enligt utredningen andra omständigheter anföras till stöd för ett bibehållande av en mera individuellt anordnad restitution. Såsom närmare framginge av de undersökningar, vilka skett på föranstaltande av 1948 års restitutionssakkunniga, kunde sålunda vid traktorkörning bensindrifft beräknas medföra 10—15 % högre effekt än om fotogen användes såsom drivmedel; och vidare nedginge smörjoljeförbrukningen vid bensindrifft till ungefär hälften av den förbrukning som vore vanlig vid fotogendrifft. Med hänsyn härtill kunde det enligt utredningen — mera ur allmänna nationalekonomiska synpunkter än ur jordbrukets — anses motiverat att tillämpa en mera individuellt anordnad restitution av bensinskatten i syfte att förhindra en övergång från bensin- till brännoljafordrivna traktorer i sådana fall där bensindrivna traktorer kunde utnyttjas mera ändamålsenligt.

Utredningen har vidare uttalat att det av 1953 års riksdag godtagna systemet med restitution med ett schablonmässigt fastställt restitutionsbelopp, som utginge för helt år räknat oavsett i vilken utsträckning den bensindrivna traktorn använts vid jordbrukets drift, hade den uppenbara fördelen att någon invecklad administrativ apparat icke behövde tillskapas. Enligt vad från statens jordbruksnämnd upplysts behövde inga praktiska tillämpningssvårigheter uppkomma vid restitutionens handhavande. Nyssnämnda schablonmässiga system för anordnandet av en mera individuell restitution av bensinskatten, som av riksdagen antagits att gälla för åren 1953 och 1954, hade hittills icke prövats i praktiken. Då under utredningsarbetets gång något enklare eller mera rättvist system för individuell restitution av bensinskatten icke kunnat utformas och då det av 1953 års riksdag godtagna systemet lämpligen borde få fungera och bli praktiskt prövat under åtminstone ett par år framåt innan en omläggning av detsamma övervägdes, ansåge utredningen sig böra förorda, att sistnämnda system bibehölls tills vidare även efter 1954 års utgång.

I vad gäller det belopp, med vilket restitution borde utgå, har utredningen framhållit, att under år 1954 utgående belopp — 300 kronor — borde något förhöjas, därest den av utredningen förordade höjningen av bensinskatten genomfördes. Vid avvägningen av restitutionsbeloppet för tiden efter nämnda år borde emellertid beaktas i vad mån den alltjämt fortgående ökade användningen av traktor för körning på väg borde föranleda en jämkning nedåt av restitutionsbeloppet. Härvid borde å andra sidan ej heller bortses ifrån att även brännoljedrivna traktorer utnyttjades för dylika körningar och att för dessa traktorer icke erlades någon drivmedelsskatt. Enligt utredningen syntes med beaktande av det nu anförda en höjning av schablonbeloppet till 325 kronor vara lämplig.

Någon restitutionsrätt för skatten å bensin som använts vid jordbrukets drift, utöver den schablonmässiga restitutionen av skatt för bensin till de bensindrivna traktorerna, har utredningen icke ansett sig kunna förorda. Utredningen har härom anført följande.

Beträffande övriga vid jordbruket förekommande maskiner, för vilkas utnyttjande användes bensin såsom drivmedel, möta uppenbarligen stora svårigheter att härutinnan utforma ett restitutionsförfarande, som är både rättvisande och enkelt att tillämpa. I dessa fall rör det sig också om förhållandevis små kvantiteter bensin som för år räknat förbrukas vid varje särskilt jordbruk. I den mån vid samma jordbruk förekommer dels en brännoljedriven traktor och dels stationära, med bensin drivna maskiner (för mjölkning, förmalning, vedsågning etc.) — vilken maskinutrustning torde vara mycket vanlig — kan det anses, att skatten för bensinen som förbrukas till de stationära maskinerna motsvarar den kostnad för vägväsendet som traktorn rätteligen borde betala men är fri från att erlægga för körningar på väg.

Vad särskilt angår dragbilar och jeepar hyser utredningen den uppfattningen, att dessa fordon även vid jordbruk i åtskilliga fall utnyttjas för körning på väg i så stor utsträckning att någon särskild rätt till restitution av skatten för bensin till desamma icke är sakligt berättigad. Den skatt som för dessa fordon erlægges totalt såsom fordons- och drivmedelsskatt torde sålunda icke i mera avsevärd grad överstiga vad efter vägtekniska grunder bör erläggas i skatt för deras körning på väg. Även i detta hänseende må erinras om att kompensation för skatten å bensin, som förbrukas vid körning med nu berörda fordon, lämnas generellt via jordbrukskalkylen.

Remissyttrandena.

Utredningens förslag i denna del har berörts allenast i yttranden av statens jordbruksnämnd och Sveriges lantbruksförbund, vilka bägge tillstyrkt förslaget, dock att jordbruksnämnden för sin del hävdade att det årliga restitutionsbeloppet borde fastställas till 350 kronor.

Statens jordbruksnämnd har inledningsvis uttalat att syftet med nu gällande liksom med tidigare system för restitution av bensinskatt individuellt till varje skattepliktig innehavare av jordbrukstraktor åtminstone i främsta rummet vore att motverka en övergång från den effektivare och ur allmän synpunkt mera ekonomiska körningen med bensin till körning med andra drivmedel (närmast fotogen). Nämnden har emellertid samtidigt uttalat att

en bensindriven traktor — ehuru sålunda driftsekoniskt överlägsen en fotogendriven — likväl vore underlägsen en något så när rationellt utnyttjad dieseltraktor. Nämnden har härom närmare anfört följande.

Enligt undersökningar, som i samband med behandlingen av hithörande frågor tidigare och i nu förevarande sammanhang verkställets bl. a. av statens maskinprovningar i Ultuna, beräknas bensinmotorn vid i övrigt lika förhållanden ge 10 å 15 % högre effekt än fotogenmotorn. Anskaffningen av bensintraktor har även med hänsyn till inköpspriset befunnits i ett flertal fall vara förmånligare än anskaffningen av en fotogendriven av samma storlek. Sagda undersökningar har vidare givit vid handen, att vid lika arbetsuppgift förbrukningen av bensin blir lägre än förbrukningen av fotogen. Härjämte beräknas åtgången av smörjmedel i motorn vid bensindrift bli omkring hälften av åtgången vid användning av fotogen (vartill kommer det minskade arbetet med oljebyten). En annan fördel med en bensinmotor i förhållande till en fotogenmotor är den enklare skötseln, beroende bl. a. på att startbränsle av särskild beskaffenhet icke erfordras. Bensinen är å andra sidan, även om man helt bortser från beskattningen, något (f.n. 5 öre/lit.) dyrare än fotogenen. Enligt de verkställda undersökningarna är emellertid de härav betingade merutgifterna, vid ett »normalt» utnyttjande av traktorn, icke större än att de helt kompenseras redan av de utgiftsbesparingar, som uppstår på grund av den lägre förbrukningen av driv- och smörjmedel.

Att märka är emellertid, att bensinanvändningen (f. n. c:a 7 000 bensindrivna egentliga traktorer) innebär bättre driftsekonomi endast i jämförelse med fotogendriften (f. n. vid c:a 70 000 traktorer) och möjligen även jämfört med körningen med vissa brännolja drivna traktorer av äldre typ (totala antalet brännolja drivna traktorer utgör c:a 18 000, vilken siffra emellertid innefattar även dieseldrivna traktorer). Jämfört med samtliga för-gasarmotorer, alltså även bensinmotorerna, besitter däremot dieselmotorerna — som icke kräver startbensin och som till sin konstruktion är starkt bränslebesparande och dessutom drivs med skattefri brännolja — uppenbara företräden i driftsekoniskt avseende. Enligt uppgift från statens maskinprovningar är dessa företräden så betydande, att en bensindriven traktor, icke ens om bensinskatten helt skulle borttagas, skulle ha konkurrenskraft mot en något så när rationellt utnyttjad dieseltraktor. Maskinprovningarna utgår ifrån, att flertalet gårdar med mera än 500 timmars årlig traktor användning (vilket bl. a. torde gälla gårdar med större areal än c:a 20—25 har) vid nyanskaffning kommer att välja dieseltraktorer. Vid mindre gårdar ställer sig däremot användningen av dieseltraktorer på grund av det högre inköpspris, som hittills gällt för dessa traktorer, tillsvidare mindre förmånlig. Nyanskaffningen av dieseltraktorer har enligt tillgänglig statistik utgjort år 1950 689 st. och år 1952 2 285 st. (Det totala antalet nyanskaffningar var samma år 12 490 resp. 14 788.) Övergången till dieseldrift beräknas komma att påskyndas i samma mån som traktorerna kan ytterligare standardiseras och förbilligas och bättre rutin vinnes vid motorservice och traktorskötsel. (Enligt uppgift är t. ex. i Västtyskland jordbrukets traktorpark redan nu till alldeles övervägande delen utrustad med dieselmotorer.)

Jordbruksnämnden har i sitt yttrande vidare lämnat vissa uppgifter till belysning av det utav utredningen föreslagna restitutionssystemets effekt vid traktor användningen på gårdar av olika storlek. Nämnden har framhållit att en restitution efter nu gällande bestämmelser beräknades ge traktor-

innehavare vid jordbruk i den minsta storleksgruppen icke blott full ersättning för bensinskatten (nu 28 öre/lit.) utan därjämte en prisreduktion, som gjorde bensinen (inkl. skatt 59 öre/lit.) billigare än både brännolja (24 öre/lit.) och fotogen (25 öre/lit.). För den näst minsta storleksgruppen restituerades i stort sett hela skatten på den bensin, som förbrukades i det egna jordbruket. Även för storleksgruppen närmast däröver gåve restitutionen en ganska god kompensation för skatten på sådan bensin, som nyss nämnts. Först vid jordbruk med större areal än 20—30 har bleve — därest man icke höjde årsbeloppen — restitutionen per liter använd bensin mindre tillfredsställande. Även vid större jordbruk funnes dock, enligt vad för nämnden upplysts, vid sidan av en hårdare anlita traktor med t. ex. dieseldrift ofta en bensintraktor för lättare körslor, vilken icke anlätades i större omfattning än att den nuvarande restitutionen per liter förbrukad bensin gåve en tämligen god skattekompensation. För de större gårdarna vägde för övrigt, med hänsyn till vad som anförts om dieseldriften, de allmänekonomiska skälen för en övergång till bensindrift icke lika mycket som ifråga om det mindre jordbruket.

Nämnden har uttalat att helt allmänt kunde konstateras, att det nuvarande schematiska restitutionsförfarandet, trots de uppenbara bristerna i systemet, dock i stort sett vore ägnat att stimulera åtminstone till ett bibehållande av bensintraktorerna vid de — mindre — bruksdelar, där annan traktordrift f. n. måste anses mindre rationell. Då man nu icke kunnat utfinna något annat enkelt men mera rättvist verkande individuellt restitutionssystem, stode man alltså inför alternativen att efter utgången av år 1954 antingen upphöra med restitutionen eller ock fortsätta med ett restitutionsförfarande enligt nuvarande grunder med allenast de ändringar beträffande restitutionsbeloppen, som med hänsyn till ändrad storlek av bensinskatten eller av andra skäl kunde bli påkallade. Inför detta val ville jordbruksnämnden för sin del tillstyrka en fortsatt tillämpning av nuvarande system. Därest bensinskatten höjdes, borde uppenbarligen en höjning även ske av det årliga restitutionsbeloppet. Det av utredningen vid en bensinskatt av 32 öre per liter föreslagna årsbeloppet av 325 kronor skulle emellertid ge en sämre skattekompensation än den f. n. tillämpade restitutionen. För att det redan nu i många fall otillräckliga stimulansmomentet i skatte-restitutionen, när det gällde val mellan bensintraktor och fotogentraktor, icke skulle ytterligare förminska, vore det riktigare, att man vid ett skattebelopp av nyss angiven storlek fastställde det årliga restitutionsbeloppet till 350 kronor. Med hänsyn till restitutionens syfte att motverka en ur allmän synpunkt oekonomisk övergång till fotogendrivna traktorer borde det vidare klart sägas ifrån att den nu ifrågavarande restitutionen komme att bibehållas ytterligare ett antal år. Den borde enligt nämndens mening lämpligen fortfara tillsvidare intill dess man funnit en bättre lösning av bensintraktorernas skattefråga eller till dess en stimulans till bensindrift med hänsyn till den tekniska utvecklingen inom traktordriften icke längre vore påkallad.

Sveriges lantbruksförbund har framhållit att förbundet icke hade något att erinra mot utredningens förslag att nuvarande system för restitution av skatt för bensin, som använts för drift av traktorer i jordbruket, bibehölles och att det schablonmässiga restitutionsbeloppet höjdes från 300 till 325 kronor. Förbundet har vidare uttalat att utredningen icke tagit upp frågan om restitution av skatt för brännolja, som använts för drift av traktorer i jordbruket, ej heller för bensin som använts för drift av skördetröskor. Då dessa frågor vore av analog karaktär och betydelse finge förbundet hemställa, att utredning verkställdes jämväl härom.

Departementschefen.

Såsom framgår av den förut lämnade redogörelsen utgår under åren 1953 och 1954 individuell kompensation till enskilda jordbrukare för skatten å bensin till jordbrukets bensindrivna traktorer med vissa schablonmässigt fastställda belopp uppgående till 275 respektive 300 kronor per traktor och år.

Utredningen har uttalat att under utredningsarbetets gång något enklare eller mera rättvist system för individuell restitution av bensinskatt än det för närvarande gällande, av 1953 års riksdag godtagna systemet icke kunnat utformas. Nämda system borde jämväl få fungera och bli praktiskt prövat under åtminstone ett par år framåt innan omläggning av detsamma övervägdes. Med hänsyn härtill har utredningen ansett sig böra förorda, att det nuvarande systemet bibehölles tills vidare även efter 1954 års utgång.

Utredningens förslag i denna del har lämnats utan erinran av de remissinstanser som uttalat sig i frågan, nämligen statens jordbruksnämnd och Sveriges lantbruksförbund. Icke heller för egen del har jag någon erinran mot förslaget.

I vad gäller frågan, med vilket belopp restitution skall medgivas, har utredningen uttalat, att därest den av utredningen förordade höjningen av bensinskatten genomfördes, borde det schablonmässigt fixerade restitutionsbeloppet ävenledes förhöjas, lämpligen till 325 kronor. I likhet med Sveriges lantbruksförbund har jag icke någon erinran mot det av utredningen föreslagna beloppet. Jag tillstyrker sålunda, att hos riksdagen hemställas om bemyndigande för Kungl. Maj:t att förordna om restitution med 325 kronor om året av skatt för sådan bensin, som förbrukas vid jordbruket till bensindrivna traktorer.

Jag vill i detta sammanhang nämna att utredningen i sitt betänkande även berört vissa andra restitutionsspörsmål. Jag är icke beredd att nu taga ställning till dessa frågor, utan torde desamma få ytterligare övervägas. Bland annat kommer frågan om invalidfordonens ställning i beskattningshänseende att mera ingående undersökas.

XI. Kontrollen över brännolja beskattningen.

Med hänsyn till den otillfredsställande uppbördstekniska anordningen av den nuvarande brännolja beskattningen har utredningen föreslagit att brännolja skatten till övervägande del överföres till och »inbakas» i fordonsskatten. Såsom framgår av den tidigare lämnade redogörelsen har jag icke ansett mig nu böra framlägga förslag om en dylik inarbetning av brännolja skatten i fordonsskatten. Tills vidare får alltså det nuvarande systemet med särskilt deklarationsförfarande bibehållas. Det har emellertid ansetts angeläget att undersöka huruvida icke en förbättrad kontroll skulle kunna erhållas. I sådant syfte har på mitt uppdrag inom *kontrollstyrelsen* undersökningar gjorts angående förutsättningarna för en överföring av kontrollen över brännolja beskattningen från länsstyrelserna till kontrollstyrelsen. Vidare har *statens väginstitut* låtit utreda de tekniska möjligheterna att genom mätningssapparat på fordonet kontrollera bränsleförbrukningen hos oljedrivna lastbilar och vissa därmed sammanhängande frågor. Innan jag redovisar resultatet av dessa utredningar skall jag lämna en kortfattad redogörelse för huvuddragen i den nuvarande beskattningsformen ävensom en sammanfattning av de yttranden, som utredningen inhämtat från länsstyrelserna rörande brännolja beskattningen (s. 329 o. ff. i betänkandet).

Nuvarande beskattningsform.

Om skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja stadgas i förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) och kungörelsen den 5 mars 1948 (nr 117) angående uppbörd m. m. av skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja. Det åligger envar, som har för avsikt att använda brännolja för drivande av motorfordon, att göra anmälan härom till länsstyrelsen i det län där fordonet har sin hemort. För registrerade motorfordon skall därvid lämnas uppgift om fordonets registreringsnummer. Länsstyrelsen har att övervaka att anmälningsskyldigheten fullgöres. Inom åtta dagar efter utgången av varje kalenderhalvår skall skattskyldig avgiva deklaration angående den myckenhet brännolja, som för det här ifrågakvarande ändamålet förbrukats under halvåret, och avlämna deklarationen i Stockholm till överståthållarämbetet, i övriga städer till magistraten, stadsstyrelsen eller kommunalborgmästaren samt på landet till landsfiskalen. Deklarationen avgives till myndigheten i den ort där fordonet har sin hemort. Det åligger nu ifrågakvarande myndigheter att övervaka, att samtliga uppgiftsskyldiga inkommer med deklarationer, samt att kontrollera, att deklarationerna är fullständiga och riktiga. Senast den 15 januari respektive den 15 juli skall, utom i Stockholm, de inkomna deklarationerna vidareändas till länsstyrelsen, som efter granskning av deklarationerna i särskild längd uppför dem som deklarerat eller för vilka uppgifter eljest inkommit. Länsstyrelsen, som vid behov kan låta verkställa bokföringsgranskning hos den skattskyldige,

fastställer de myckenheter brännolja, för vilka skatt skall erläggas, och den därå belöpande skatten. Då under kalenderhalvåret förbrukad kvantitet icke uppgår till 50 liter påföres ej skatt. Skatteuppbörden äger rum under tiden från och med den 5 till och med den 15 i månaderna februari och augusti. Om straff för oriktiga uppgifter i deklaration gäller vad som stadgas i skat-testrafflagen.

Sammanfattning av länsstyrelsernas till utredningen avgivna yttranden angående brännoljebeskattningen.

Flertalet länsstyrelser har funnit det nuvarande systemet för brännoljebeskattning mindre lämpligt. Olika förslag till skärpning av den nuvarande kontrollen har framlagts. Sålunda har ifrågasatts om icke lastbilstrafikens och busstrafikens förbrukning av brännolja i någon mån kunde kontrolleras genom de veckovis avlämnade körrapporterna respektive de för busslinjetrafiken fastställda turlistorna. En länsstyrelse har förordat att försäljarna av brännolja skulle åläggas att lämna kontrolluppgifter. Skärpning av kontrollen vore också möjlig inom ramen för de nuvarande bestämmelserna om å de brännoljedrivna fordonen inmonterades särskilda av polismyndighet plomberade väglängdmätare. Vid deklarationen skulle då fogas intyg av polismyndighet, utvisande väglängdmätarens ställning en viss dag. En god utgångspunkt för bedömandet av riktigheten av den i deklaration uppgivna brännoljemängden skulle man också kunna få, om deklaration innehöll uppgift även beträffande bilens fabrikat, årsmodell och motorstyrka (antal hästkrafter och cylinderantal), brännoljeförbrukningen per mil, körd vägsträcka utan släpvagn med och utan last, körd vägsträcka med släpvagn med och utan last, bilens maximilast, släpvagnens maximilast, ingående lager av brännolja den 1 januari respektive den 1 juli under deklarationsåret samt utgående lager den 30 juni respektive den 31 december under deklarationsåret.

Några länsstyrelser har ifrågasatt en omläggning av beskattningen därhän att skatten skulle uttagas redan hos leverantörerna av brännolja. Kontrollsystemet skulle förslagsvis kunna fungera så, att brännoljeförsäljare av statsverket skulle erhålla särskilda kvittoblock innehållande formulär till försäkran av köpare, som skulle använda brännolja för annat bruk än framförande av bil, att den olja han ämnade köpa icke skulle användas för bil-drift. Efter avlämnande av sådan försäkran skulle brännoljan få inköpas utan erläggande av skatt. För all olja, som försäljare sålt utan att av köpare ha mottagit sådan försäkran, skulle försäljaren vara pliktig inleverera skatt till statsverket. En länsstyrelse föreslår alternativt här att skatt uttages för all olja, som säljes och att restitution anordnas för den olja, som förbrukas för andra ändamål än motordrift. Slutligen har föreslagits, att brännoljeskatten skall slopas såsom fristående skatt och läggas å de motorfordon, som drives med brännolja. Dessa fordon skulle således beskattas efter en högre tariff än de övriga.

Inom kontrollstyrelsen verkställd utredning.

Resultatet av den inom kontrollstyrelsen verkställda utredningen har redovisats i en den 12 februari 1954 dagtecknad promemoria. Ur innehållet i promemorian må här återgivas följande.

En av kontrollstyrelsen kontrollerad brännoljeskatt synes kunna anordnas på liknande sätt som de övriga skatter, som står under styrelsens tillsyn. De skattskyldiga bör sålunda åläggas att förslagsvis fyra gånger om året inkomma med på tro och heder avgivna deklARATIONER till kontrollstyrelsen angående den under en viss skatteperiod förbrukade kvantiteten brännolja och den därå belöpande skatten. För närvarande avgives deklARATIONER två gånger om året, men en minskning av skatteperioden torde vara lämplig med hänsyn till storleken av de belopp det i det enskilda fallet kan bli fråga om. Kontrollstyrelsen bör kunna bestämma vilka månader som skola falla inom en viss skatteperiod; i första hand för att en jämn arbetsfördelning skall ernås för styrelsen, men även för den skattskyldige kan en viss bestämd förläggning av skatteperioden vara önskvärd. I särskilda fall bör styrelsen kunna förordna, att skatteperioden skall omfatta kortare tid än tre månader om året, förslagsvis minst en månad, eller längre tid, förslagsvis sex månader. DeklARATIONEN bör avlämnas och skatt erläggas inom 15 dagar efter skatteperiodens utgång. Undantagsvis bör kontrollstyrelsen kunna medgiva en förlängning av denna tid intill tre månader.

För att kontrollstyrelsen skall få kännedom om de motorfordon som drives med brännolja, är det lämpligt att stadga skyldighet för den som tänker övergå till oljedrift att göra anmälan därom till kontrollstyrelsen. De som vid förordningens ikraftträdande förfogar över motorfordon med oljedrift bör fullgöra denna anmälningskyldighet inom en viss kortare tid efter förordningens ikraftträdande.

Å det besiktningssinstrument, som i varje enskilt fall ligger till grund för bilregistreringen, finns bl. a. uppgifter om fordonet är avsett för drift med bensin eller brännolja (eller annat bränsle). Vid ombyggnad från bensindrift till oljedrift erfordras ombesiktning, varvid besiktningssinstrumentets uppgifter på denna punkt ändras. Det torde lämpligen böra åläggas länsstyrelserna och eventuellt statistiska centralbyrån, vilket ämbetsverk svarar för centrala bilregistret, att tillhandagå kontrollstyrelsen med upplysningar rörande de motorfordon som besiktigas för oljedrift. Genom att kontrollstyrelsen sålunda erhåller uppgift om de oljedrivna fordonen både från de skattskyldiga själva och från länsstyrelserna eller statistiska centralbyrån torde kontrollstyrelsen snabbt kunna få kännedom om de motorfordon inom landet för vilkas bränsleförbrukning skatt skall erläggas.

Till anmälan, å vilken erforderliga identifieringsuppgifter lämnas, bör fogas avskrift av besiktningssinstrument för fordonet. Lämpligen bör besiktningssinstrumenten framdeles utfärdas i ytterligare ett exemplar, varigenom den skattskyldige befrias från att låta göra en extra avskrift. Med ledning av de i besiktningssinstrumentet intagna uppgifterna angående fordons märke och typ, motorstyrka och antal cylindrar samt huruvida vagnen är utrustad med draganordning för släpvagn, kan kontrollstyrelsen göra beräkningar angående den normala bränsleförbrukningen per körd mil och sålunda med ledning av körsträckorna för varje fordon kunna beräkna bränsleförbrukningen. Hänsyn måste vid en dylik beräkning givetvis dock tagas till exempelvis väglag och i vad mån körning skett i stadstrafik eller å landsbygden.

Skatt bör utgå förutom för olja, som enligt vedertaget språkbruk benämnas brännolja, även för andra flytande eller gasformiga bränslen, som kunna användas som motorbränsle. Bensin och motorsprit, vilkas beskattning är reglerad i särskild ordning, skulle givetvis undantagas i förevarande sammanhang. Med brännolja skulle i enlighet härmed vara att jämställa exempelvis fotogen, terpentin, andra alkoholer än etylalkohol — såsom träsprit och isopropylalkohol — bensol, toluol, gasol, metan och acetylen.

Kontrollstyrelsen bör, för att erforderlig kontroll skall kunna upprätthållas, erhålla möjlighet att taga del av oljeleverantörernas handelsbokföring och — om denna är bristfällig — äga meddela föreskrifter om dennas uppläggning. I förhållande till den som driver handel med motorfordon eller delar till sådana samt den som mottager och avsänder gods med lastbil bör kontrollstyrelsen erhålla liknande befogenheter. Detta överensstämmer i stort sett med vad som gäller enligt övriga författningar på den indirekta beskattningens område.

Framför allt är det emellertid nödvändigt att kontrollstyrelsen erhåller relativt vidsträckta befogenheter i förhållande till de skattskyldiga. Styrelsen bör sålunda erhålla rätt att kontrollera de oljedrivna motorfordonen och de skattskyldigas lager av brännoljor. Den skattskyldige bör åligga att enligt kontrollstyrelsens anvisningar göra fortlöpande anteckningar angående lager och inköp av brännoljor samt angående tankning och körning av motorfordon.

Skattskyldig bör ock vara pliktig att, där kontrollstyrelsen så förordnar, på egen bekostnad låta installera mätare för kontroll av körd väglängd, förbrukad kvantitet olja e. dyl. Denna eller dessa mätare bör plomberas av statlig myndighet exempelvis besiktningsmyndighet eller kontrollstyrelsen. Önskvärt hade varit om tillfredsställande mätning kunnat anordnas beträffande förbrukad kvantitet brännolja. På grund av tekniska svårigheter låter detta emellertid i allmänhet sig icke göra, varför kontrollen som regel får ske genom avstämning mot motorfordons körlängdmätare. Dessa är emellertid ofta mindre tillförlitliga, framför allt genom att mätarställningen ofta utan större svårigheter kan ändras. Det torde fördenskull bli nödvändigt för kontrollstyrelsen att som regel föreskriva, att oljedrivet fordon skall förses med körlängdmätare, vilken är försedd med spärr mot baklängsgång. Mätarställningen å dessa körlängdmätare — liksom i förekommande fall å oljeförbrukningsmätare — bör avläsas av den skattskyldige vid utgången av varje skatteperiod och redovisas i deklarationen för den perioden. Stickprovvis skulle dessa uppgifter kontrolleras genom att mätaren avläses av kontrollstyrelsens tjänstemän eller, efter styrelsens särskilda hemställan, av polismyndighet. Även bör vid de flygande besiktningarna avläsning rutinmässigt ske och uppgifter enligt särskild blankett insändas till kontrollstyrelsen. Möjligheterna till en skärpning av kontrollen beträffande mätarna bör undersökas av kontrollstyrelsen. Sålunda skulle exempelvis de skattskyldiga vid slutet av en deklarationsperiod kunna tillställas mätarkort av kontrollstyrelsen, vilket den skattskyldige skulle insätta i mätaren för avstämpling av mätarställningen. Mätarkortet skulle sedan återgå till kontrollstyrelsen som verifikation till deklarationen.

Antalet oljedrivna motorfordon inom landet torde för närvarande uppgå till omkring 26 000, därav 20 000 lastbilar och 6 000 bussar. Rörande antalet skattskyldiga saknas uppgifter, men det torde i varje fall icke överstiga 10 000. Personalbehovet skulle kunna angivas till, för styrelsen två byråinspektörer i lönegraden Ce 25 samt två kontorsbiträden i reglerad beföringssång och för den lokala skattekontrollen åtta kontrollörer i högst lönegraden Ce 21. Kostnaderna skulle kunna uppskattas till 240 000 kronor, där-

av i avlöningskostnader 45 000 för verket och 100 000 för den lokala organisationen och i omkostnader 10 000 för verket och 85 000 kronor för den lokala organisationen. I sistnämnda post ingår reseersättningar med 75 000 kronor.

Det kan förutsättas, att viss besparing kan göras hos länsstyrelserna i anledning av en omläggning av brännoljebeskattningen.

Statens väginstituts utredning.

Statens väginstitut har i skrivelse den 16 februari 1954 redovisat olika metoder för kontroll av bränsleförbrukningen hos oljedrivna lastbilar. Dessutom har beskrivning och prisuppgifter lämnats för några i marknaden tillgängliga mätapparater. Sammanfattningsvis framhåller institutet.

Med stöd av det anförda vill statens väginstitut framhålla, att den enda apparatur, som f. n. kan rekommenderas, är någon apparat för mätning av körlängden. En sådan mätare är till konstruktionen enkel. Den kan utföras robust och hållbar och är relativt billig. Den kan skyddas för ingrepp genom plombering. Bakåtkörning kan hindras genom spärranordning. Kontroll genom stämplade kort kan ev. införas, dock till högre kostnad.

Av en körlängdmätare kan man emellertid icke direkt erhålla bränsleåtgången, om detta uppställs som önskemål. Emellertid är det möjligt att i tabellform för ett normalfall framställa relationen mellan körlängd och bränsleåtgång för bilar av olika vikt, om man känner motortyp och förhållandet mellan motorstyrka och fordonsvikt. Institutet vill dock framhålla, att en sådan omräkning medför ganska stor approximation och blir felaktig i vissa fall. Sålunda blir exempelvis bränsleåtgången pr körd mil större i stads trafik än i landsvägstrafik och större vid byggnadskörning och vid dåligt väglag etc.

Statens väginstitut vill slutligen framhålla, att det kan synas vara en onödig omgång att av körlängden beräkna bränsleåtgången, eftersom den ursprungliga tankegången har varit och även i 1951 års utredning föreslagits, att körlängden skulle utgöra en av de bestämmande faktorerna vid avvägningen av beskattningen av motorfordonstrafiken.

Departementschefen.

Jag har redan i tidigare sammanhang nämnt, att jag icke ansett mig kunna förorda det av utredningen framlagda förslaget om inarbetande helt eller delvis av brännoljeskatten i fordonsskatten. Att såsom vissa länsstyrelser föreslagit uppbära brännoljeskatten direkt hos leverantörerna av olja torde av praktiska skäl ej heller kunna komma i fråga. Ett sådant system skulle nämligen förutsätta antingen att skatt icke skulle uttagas i de fall oljan användes för andra ändamål än motordrift eller också att restitution skulle anordnas i nu åsyftade fall. Vilken väg som härvid än väljes torde betydande administrativa svårigheter uppkomma. Man torde sålunda — åtminstone tills vidare — vara hänvisad till att bibehålla ett system, där skatten fastställs med ledning av en av den skattskyldige avgiven deklaration.

För att råda bot på de allvarliga brister, som nu vidlåder uppbörderna av

brännoljeskatten, blir det nödvändigt att avsevärt skärpa deklarationskontrollen. Möjligheterna till kontroll skulle givetvis avsevärt förbättras, därest den på vissa håll i utlandet tillämpade metoden för kontroll av lastbilskörning medelst plomberade vägmätare kunde införas för brännoljedrivna bilar. Den av statens väginstitut verkställda utredningen visar, att det i marknaden finns flera olika typer av apparater för mätning av körlängden, som skulle kunna tänkas vara lämpliga för här avsett ändamål. Innan slutlig ställning kan tagas till denna fråga torde det dock vara nödvändigt att verkställa ytterligare undersökningar. Det synes böra få ankomma på Kungl. Maj:t att närmare överväga de härmed sammanhängande spörsmålen och senare meddela erforderliga bestämmelser i ämnet.

Även på annat sätt torde det dock vara möjligt att åstadkomma en effektivisering av deklarationskontrollen. Sålunda bör beskattningsmyndighet erhålla vidgad befogenhet att verkställa bokföringsgranskning samt meddela föreskrifter för dennas uppläggning. För närvarande kan t. ex. sådan granskning endast ske hos den skattskyldige själv. För att kontrollen skall få avsedd effekt bör beskattningsmyndighet erhålla möjlighet att även taga del av bokföringen hos oljeleverantör och den som yrkesmässigt avsänder gods med lastbil. Då det torde finnas ett stort antal skattskyldiga, som icke är bokföringspliktiga, bör beskattningsmyndigheten vidare tilläggas befogenhet att ålägga den skattskyldige att göra fortlöpande anteckningar angående lager och inköp av brännolja. Av beskattningsmyndighet utsedd kontrolltjänsteman bör erhålla rätt att kontrollera brännoljedrivet fordon. Sådan tjänsteman bör även kunna besiktiga lokaler och utrymmen som användes för lagerhållning.

Brännoljedeklarationerna innehåller för närvarande endast uppgift rörande det antal liter brännolja, som förbrukats under deklarationsperioden. För att möjliggöra en mera effektiv kontroll bör uppgifter bland annat lämnas angående körd vägsträcka, släpvagns registreringsnummer, totalvikt och maximilast samt huruvida fordonet varit godkänt för användning i yrkesmässig trafik.

En effektivisering av skattekontrollen beträffande brännoljan är såsom framgår av det nu sagda synnerligen angelägen. Om kontrollen skall ligga kvar hos länsstyrelserna, skulle detta förutsätta en förstärkning av personalen på överståthållarämbetet och samtliga 24 länsstyrelser. Även om det självfallet kan vara förknippat med vissa olägenheter med att överflytta kontrollen till annan myndighet, som icke har direkt tillgång till länsstyrelsernas bilregister, synes dock dessa svårigheter vara mindre än olägenheterna av att genomföra en upprustning av kontrollpersonalen hos samtliga länsstyrelser. Jag finner därför för min del att man bör samla kontrollarbetet under central myndighet.

I den inom kontrollstyrelsen upprättade promemorian har förordats att kontrollen över brännoljebesattningen överföres från länsstyrelserna till kontrollstyrelsen. Enligt min uppfattning kan starka skäl anföras för en sådan omläggning. Kontrollstyrelsen omhänderhar ju numera uppbörderna av

ett stort antal indirekta skatter, som till sin konstruktion nära överensstämmer med brännoljeskatten. Det kan sålunda med fog göras gällande att den sakkunskap, som ämbetsverket besitter på detta område, borde utnyttjas vid strävandena att åstadkomma en effektivisering av beskattningen av motorbrännolja. En annan omständighet som i detta sammanhang förtjänar beaktande är att ett förbättrat uppbördsresultat knappast kan påräknas om icke kontrollen utsträcker sig till gälla även försäljningen av brännolja. Med hänsyn till försäljningsorganens geografiskt stora intresseområden och de aktuella motorfordonens vidsträckta reserutter torde en sådan kontroll icke kunna göras effektiv utan ett centralt förbindelseorgan. Icke mindre värdefullt för erhållande av en tillfredsställande kontroll måste det vara, att granskningen av deklARATIONERNA samt inspektionsbesöken hos de skattskyldiga och hos leverantörer av brännolja verkställas av kontrolltjänstemän med ingående erfarenhet av sådant kontrollarbete. På de nu anförda skälen tillstyrker jag att kontrollen och uppbörden av brännoljeskatten anförtros åt kontrollstyrelsen.

I överensstämmelse med vad jag nu anført har med ledning av det författningsutkast, som bifogats den av kontrollstyrelsen upprättade promemorian, inom finansdepartementet utarbetats förslaget till förordning om brännoljeskatt. Beskattningen bör liksom nu begränsas till flytande petroleumprodukter. I fråga om författningsförslagets redaktionella utformning må framhållas att detsamma nära ansluter sig till vad som gäller enligt övriga författningar på den indirekta beskattningens område. De nya bestämmelserna har föreslagits skola träda i kraft den 1 januari 1955.

I den inom kontrollstyrelsen upprättade promemorian har kostnaderna för personalökning hos styrelsen och dess lokalförvaltning ävensom omkostnaderna för kontrollarbetet beräknats till sammanlagt 240 000 kronor om året. Med hänsyn till att de nya bestämmelserna icke skall träda i kraft förrän den 1 januari 1955 och då enligt särskild övergångsbestämmelse deklARATIONERNA för första halvåret 1955 skall ingivas först i juli 1955, torde det icke vara erforderligt att redan nu äska medel för att täcka kostnaderna för den egentliga kontrollverksamheten. Denna anslagsfråga torde få anmälas för nästa års riksdag. Dock synes redan under budgetåret 1954/55 viss personal bliva erforderlig inom kontrollstyrelsen för förberedande organisationsarbete m. m. Härför erforderliga medel torde lämpligen böra anvisas genom medgivande att överskrida anslagsposten till avlöningar till icke-ordinarie personal i ämbetsverkets avlöningsstat. Kungl. Maj:t synes böra utverka riksdagens bemyndigande att lämna dylikt medgivande. Medel för bestridande av utgifter av omkostnadskaraktär torde kunna anvisas av Kungl. Maj:t utan särskilt bemyndigande av riksdagen.

XII. Departementschefens hemställan.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels antaga de inom finansdepartementet upprättade förslagen till

1) förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

2) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit;

3) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1954; samt

4) förordning om brännoljeskatt;

dels medgiva att under följande, i årets statsverksproposition under tolfte huvudtiteln uppförda anslag må mot automobilskattemedlen avräknas nedan angivna belopp, nämligen under

anslaget till Pensioner åt f. d. befattningshavare i statens tjänst	700 000 kronor;
anslaget till Pensioner enligt tjänstepensionsreglementet för arbetare m. m. . .	5 800 000 kronor;
anslaget till Pensioner åt efterlevande till befattningshavare i statens tjänst . .	200 000 kronor;
samt anslaget till Pensioner åt efterlevande till arbetare i statens tjänst	700 000 kronor;

dels godkänna de principer för avräkning av vissa anslag å driftbudgeten helt eller delvis mot automobilskattemedel, för vilka jag här redogjort;

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att — i huvudsaklig överensstämmelse med förut angivna grunder — förordna om restitution av skatt för sådan bensin, som från och med år 1955 förbrukas vid jordbruket till bensindrivna traktorer;

dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att för budgetåret 1954/55 medgiva det överskridande av den i kontrollstyrelsens avlöningsstat upptagna anslagsposten till Avlöningar till icke-ordinarie personal, som kan bli erforderligt i anledning av nu framlagda förslag.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Ulf Thorselius.

Bilaga.

Jämförelse mellan de föreslagna skattesatserna och skattebelastningen vissa tidigare år.

Fordonsslag	År									
	1949/50			1951/52			1954/55 ¹			
	fordons- skatt; kr.	driv- medels- skatt; kr.	s:a kr.	fordons- skatt; kr.	driv- medels- skatt; kr.	s:a kr.	fordons- skatt; kr.	driv- medels- skatt; kr.	s:a kr.	ökning (+) resp. minsk- ning (-) i förhållande till bud- getåret 1949/50 %
<i>Personbil, t.j.v. 1 201 kg. körlängd: 1 200 mil..... bensinförbrukn. per mil: 1,1 lit.</i>	150	594	744	300	330	630	222	422	644	— 13,4
<i>Lastbil (bensin), t.j.v. 1 201 kg. körlängd: 1 4' 0 mil..... bensinförbrukn. per mil: 1,4 lit.</i>	170	882	1 052	340	490	830	258	627	885	— 15,9
<i>Lastbil (bensin), t.j.v. 3 001 kg. körlängd: 2 000 mil..... körlängd: 3 000 mil..... bensinförbrukn. per mil: 3,5 lit.</i>	620	3 150	3 770	1 240	1 750	2 990	951	2 240	3 191	— 15,4
	620	4 725	5 345	1 240	2 625	3 865	951	3 360	4 311	— 19,3
<i>Lastbil (bensin), t.j.v. 4 001 kg. körlängd: 2 000 mil..... körlängd: 3 000 mil..... bensinförbrukn. per mil: 4,0 lit.</i>	870	3 600	4 470	1 740	2 000	3 740	1 591	2 560	4 151	— 7,1
	870	5 400	6 270	1 740	3 000	4 740	1 591	3 840	5 431	— 13,4
<i>Lastbil (bensin), t.j.v. 5 001 kg. körlängd: 2 000 mil..... körlängd: 3 000 mil..... körlängd: 4 000 mil..... bensinförbrukn. per mil: 4,4 lit.</i>	1 120	3 960	5 080	2 240	2 200	4 440	2 231	2 816	5 047	— 0,6
	1 120	5 940	7 060	2 240	3 300	5 540	2 251	4 224	6 455	— 8,6
	1 120	7 920	9 040	2 240	4 400	6 640	2 231	5 632	7 863	— 13,0

¹ För brännolja har här räknats med en skattesats av 32 öre för liter under hela budgetåret.

Innehållsförteckning.

<i>Författningsförslag</i>	2
I. <i>Inledning</i>	13
II. <i>Översikt över huvuddragen av det av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken framlagda förslaget</i>	14
III. <i>Motorfordonsbeståndets framtida utveckling</i>	15
Utredningens prognos	15
Remissyttrandena	18
Utredningsmannens memorandum	21
Departementschefen	23
IV. <i>De statliga utgifterna för vägväsendet och därav på motorfordonstrafiken belöpande andel</i>	24
Utredningens kostnadsram och förslag till anslagsavräkning mot automobilskattemedlen	24
Remissyttrandena	38
Utredningsmannens memorandum	53
Departementschefen	57
V. <i>Frågan om vägfinansieringen på längre sikt</i>	64
Utredningens uttalanden	64
Remissyttrandena	66
Utredningsmannens memorandum	67
Departementschefen	67
VI. <i>Fördelningen av motorfordonstrafikens kostnadsansvar på olika motorfordon</i>	68
Utredningens fördelningsförslag	68
Remissyttrandena	72
Utredningsmannens memorandum	77
Departementschefen	92
VII. <i>Beskattningens fördelning på fordons- och drivmedelsskatter</i>	93
Utredningens fördelningsförslag	93
Remissyttrandena	94
Departementschefen	98
VIII. <i>Beskattningen av vissa inhemska motorbränslen</i>	103
A. <i>Motorsprit</i>	103
Utredningens förslag	103
Remissyttrandena.....	105
Departementschefen.....	107
B. <i>Skifferbensin</i>	107
Departementschefen.....	110

<i>IX. Utredningens promemoria ang. traktorskatt</i>	112
Utredningens förslag	112
Remissyttrandena	115
Departementschefen	120
<i>X. Restitution av skatt å bensin, som användes inom jordbruket</i>	121
Gällande bestämmelser m. m.	121
Utredningen	121
Remissyttrandena	123
Departementschefen	126
<i>XI. Kontrollen av brännolja- och bensinbeskattningen</i>	127
Nuvarande beskattningsform	127
Sammanfattning av länsstyrelsernas till utredningen avgivna yttranden angående brännolja- och bensinbeskattningen	128
Inom kontrollstyrelsen verkställd utredning	129
Statens väginstituts utredning	131
Departementschefen	131
<i>XII. Departementschefens hemställan</i>	134
<i>Bilaga. Jämförelse mellan de föreslagna skattesatserna och skattebelastningen vissa tidigare år</i>	135