

**Nr 549.**

Av herr **Ohlin m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 114, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 114 föreslås en höjning av den årliga fordonsskatten. Syftet anges vara att dels anpassa beskattningen efter de inträdda förändringarna i penningvärdet och dels vad budgetåret 1952/53 beträffar utjämna skillnaden i budgeten mellan å ena sidan i statsverkspropositionen upptagna anslag, sammanlagt 504,7 miljoner kronor, som skall avräknas mot automobilskattemedlen, och å andra sidan de beräknade inkomsterna av automobilskattemedlen, 455 miljoner kronor.

De nu utgående skatterna å motorismen är följande:

1. En årlig fordonsskatt, som beräknas för budgetåret 1952/53 inbringa 130 miljoner kronor.
2. En drivmedelsskatt, som väntas inbringa 325 miljoner kronor.
3. En tillfällig automobilskatt (extra fordonsskatt), som gäller från 1 juli 1951 till och med 30 juni 1952. Denna beräknas för innevarande budgetår uppgå till 105 miljoner kronor.
4. En tioprocentig varuskatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. vars giltighetstid tills vidare begränsats till utgången av nästa budgetår. Denna antages inbringa ca 50 miljoner kronor per år.
5. En investeringsavgift på 12 procent, som utgår på lastbilar och bussar.

Både när den tillfälliga automobilskatten och när varuskatten å personbilar beslöts av 1951 års riksdag, yrkades bl. a. från folkpartiets sida avslag å förslagen. Motiven var vid båda tillfällena i huvudsak följande.

Höjningen av beskattningen vore onödig ur såväl budgetära som samhällsekonomiska synpunkter. Tillräckligt budgetöverskott syntes dem förutan föreligga. Vid senare beräkningar över budgetutfallet visade det sig att denna inställning var riktig. (Överskottet för innevarande år torde överstiga en miljard kronor.) Dylika prishöjande skatter vore i rådande läge ej lämpliga medel att befrämja den samhällsekonomiska balansen. Huvudinvändningen var dock i båda fallen, att de föreslagna skatterna icke skulle komma vägväsendet till godo. Enligt de principer, som av riksdagen fastslagits, skulle beskattningen av motorfordon liksom av drivmedel användas

endast för finansiering av vägväsendets kostnader, en uppfattning som frångicks i propositionerna. Den begränsning man ville uppnå av investeringen i personbilar genom en varuskatt kunde uppnås på andra vägar. Varuskatten komme på grund av sin konstruktion att verka godtyckligt. Riksdagen beslöt emellertid bifalla båda propositionerna.

Som motiv för den nu föreslagna höjningen av fordonsskatten anför departementschefen, som ovan refererats, att vägväsendet under nästa budgetår skulle behöva ytterligare 50 miljoner kronor. Bristen skulle ha uppstått på grund av en ändring i redovisningsperioden för vägbudgeten och vore sålunda av tillfällig karaktär.

Under sådana förhållanden och med tanke på att bilismen redan skattelagts utan att medlen tillförts vägväsendet ligger det nära till hands att söka täckning av utgiftsökningen hos de redan influtna medlen. Det förtjänar i detta sammanhang anföras vad statsutskottet i sitt ulåtande nr 6 uttalat angående automobilskattemedlens specialbudget. I samband med motionsvis framställda yrkanden om högre anslag till vägväsendet uttalar utskottet följande.

»Utskottet vill dock samtidigt erinra om att å budgetutjämningsfonden finnes pr den 30 juni 1951 bokförd en behållning av icke mindre än 255,7 milj. kronor, utgörande medel som tillförts fonden såsom överskott på automobilskattemedlens specialbudget. Därest, på sätt utskottet antytt i det föregående, för upprustningen av vägväsendet skulle erfordras tilläggsstatsanslag under nästa budgetår, kan sålunda ur specialbudgetens synpunkt täckning för dessa merutgifter anses föreligga genom den på budgetutjämningsfonden redovisade behållningen.»

Av detta uttalande framgår att 255,7 milj. kronor inbetalats genom bilskatter, som icke använts för vägväsendet. Det synes oss som statsutskottets uttalande jämväl äger tillämpning på det ökade medelsbehov, som enligt proposition nr 114 skulle föreligga. Enligt vår uppfattning bör dessa medel kunna användas för det i propositionen angivna syftet och propositionen sålunda avslås.

Vidare bör frambållas att enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkningar skulle inkomsterna för budgetåret 1952/53 av drivmedelsskatten bli 360 milj. kronor i stället för 325, d. v. s. 35 milj. kronor mer än vad departementschefen upptagit. Inkomsterna av fordonsskatten har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknat till 140 milj. kronor, medan departementschefen upptagit dem till 130 milj. kronor. Här föreligger en skillnad på 10 milj. kronor. Enligt styrelsen skulle sålunda dessa inkomster bli 45 milj. kronor högre än departementschefens uppgift. Då tveksamhet sålunda kan råda om riktigheten av den påstådda bristen bör även av det skälet riksdagen ställa sig avvisande mot tanken att nu provisoriskt höja fordonsskatten.

En annan omständighet av betydelse är, att för ett år sedan en särskild utredningsman tillsattes för att göra en översyn av bilbeskattningen och

framlägga förslag till mera definitiv ordning. Med hänsyn till det ovan anförda rörande de för vägväsendet tillgängliga medlen synes man utan olägenhet kunna avvakta denna utrednings slutförande.

Med stöd av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte avslå proposition nr 114 angående  
höjning av fordonsskatten.

Stockholm den 2 april 1952.

*Wald. Svensson.*

*Per A. Johnsson*  
i Kastanjegården.

*Manne Ståhl.*

*O. Malmborg,*  
Skövde.

*Bertil Ohlin.*

*Ragnhild Sandström.*

*Sven Wedén.*