

Nr 31.

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 20 februari 1953 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 83, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

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

2) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1953; samt

3) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

Rörande författningsförslagens lydelse tillåter sig utskottet hänvisa till propositionen (s. 2—6).

Propositionen innehåller i huvudsak följande.

I propositionen föreslås att skatterna på bensin och brännoljor höjes med 3 öre för liter från och med den 1 juli 1953. Vidare föreslås att skatten å motorsprit sättes i kraft nämnda dag och att därvid skall tillämpas en skattesats av 3 öre för liter.

Till utskottets behandling har överlämnats följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

A) de likalydande motionerna I: 375 av herr *Magnusson* m. fl. och II: 465 av herr *Birke* m. fl., vari hemställts, »att riksdagen måtte

a) under förutsättning att Kungl. Maj:ts proposition nr 85 icke blivit av riksdagen bifallen antaga i Kungl. Maj:ts proposition nr 83 framställda förslag om

1) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt på bensin och motorsprit, dock med det tillägget att förordningen endast skall gälla till den 31 december 1953;

2) förordning om tillfällig skatt å bensin som finnes i riket den 1 juli 1953; samt

3) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor,

dock med det tillägget att förordningen endast skall gälla till den 31 december 1953,

b) hemställa att Kungl. Maj:t måtte till innevarande års höstriktsdag framlägga förslag till mera definitiv reglering av beskattningen av motorfordonstrafiken»;

B) motionen II: 464 av herr *Christenson* i Malmö, vari hemstälts, »att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 83 måtte *dels* anhålla om en redovisning för storleken av de fonderade bilskattemedlen jämte förslag om deras användning till täckande av vägväsendets kostnader samt *dels* besluta att den provisoriska höjningen av skatten å bensin och motorsprit m. m. må utgå endast intill årets slut»; ävensom

C) motionen II: 466 av herrar *Carlsson* i Stockholm och *Kollberg*, vari hemstälts,

»att riksdagen måtte besluta att den av Kungl. Maj:t föreslagna höjningen av skatten på bensin, motorsprit m. m. skall begränsas att gälla till innevarande års utgång, samt

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att utredningen om beskattningen av motorismen måtte skyndsamt pröva frågan om en finansiering över kapitalbudgeten av den del av vägkostnaderna, som har karaktär inte av underhåll utan av ny investering, så att riksdagen redan vid höstsessionen kan få ta ställning till ett av Kungl. Maj:t framlagt förslag till motorismens beskattning».

Beräffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framställda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna II: 464—466.

Av statsrådsprotokollet i ärendet inhämtas bl. a. följande.

Såsom framgår av statsverkspropositionen till innevarande års riksdag (se Inkomster å driftbudgeten s. 51) omnämnde chefen för finansdepartementet vid behandling av frågan om beräkningen av statsverkets inkomster för budgetåret 1953/54, att han hade för avsikt att senare göra hemställan om att, i avvaktan på resultatet av den pågående utredningen angående beskattningen av motorfordonstrafiken, provisoriskt förslag om höjning med 5 öre av skatten på bensin och brännolja framlades för riksdagen. Som skäl härför anfördes, att de utgifter för vägväsendet m. m. som skulle täckas av automobilskattemedel uppginge till sammanlagt 639,8 miljoner kronor. Detta belopp, som i stort sett motsvarade utgifterna för den nuvarande omfattningen av verksamheten inom vägväsendet enligt rådande kostnadsnivå, översteg de beräknade automobilskattemedlen med i runt tal 75 miljoner.

Departementschefen har sedermera inför Kungl. Maj:t anmält frågan om en höjning av skatten å bensin och brännolja. I detta sammanhang har jämväl behandlats en av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken med skrivelse den 5 februari 1953 överlämnad promemoria angående beskattningen av motorsprit. Över nämnda promemoria har, efter remiss, *yttranden* avgivits av kontrollstyrelsen, Aktiebolaget Vin- & sprit-

centralen, Aktiebolaget Svensk sprit, Svenska petroleum institutet, Bilverkstädernas riksförbund, Kungl. Automobil klubben, KAK:s landsförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Svenska vägföreningen samt Sveriges automobilimportörförbund.

Rörande innehållet i övrigt av nämnda statsrådsprotokoll får utskottet hänvisa till redogörelsen härutinnan under följande rubriker å nedan angivna sidor i propositionen, nämligen

Skatten å bensin och brännolja, s. 8—12.

Skatten å motorsprit, s. 12—20.

Till stöd för det i propositionen framlagda förslaget om höjning av skatten å bensin och brännolja har *departementschefen* anfört:

»Innan jag närmare berör frågan om den nu aktuella höjningen av bilbeskattningen, vill jag erinra om att enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens år 1949 framlagda normalbudget för vägväsendet de under en 20-årsperiod behövliga, genomsnittliga statliga vägutgifterna uppskattades till 525 miljoner kronor om året i 1948 års priser, vilket omräknat till 1952 års pris- och lönenivå kan beräknas till ca 760 miljoner kronor. Målsättningen för normalbudgetens kostnadskalkyler var, att vägnätet under 20-årsperioden skulle upprustas till att överlag tåla ett axeltryck av 6 ton.

Sedan länge har tillämpats den principen att motorfordonstrafiken skall genom särskild beskattning gälda kostnaderna för vägväsendets behov. Utan att i detta sammanhang närmare ingå på en bedömning av vägkostnadernas storlek på längre sikt, är det likväl uppenbart, att det under de närmaste åren icke kommer att finnas utrymme för en sänkning av de nuvarande utgiftsbeloppen utan att tvärtom en höjning är att emotse. Såsom tidigare nämnts har i årets statsverksproposition utgifterna för vägväsendet i avseende på budgetåret 1953/54 beräknats till sammanlagt omkring 640 miljoner kronor. Samtidigt har intäkterna av automobilbeskattningen — med utgångspunkt från nu gällande skattesatser — uppskattats till 565 miljoner kronor. Den brist som sålunda föreligger för nästa budgetår kan, mot bakgrunden av den tidigare antydda väntade utvecklingen av vägkostnaderna, icke betraktas som en tillfällig företeelse utan är fastmera ett uttryck för att det finns ett varaktigt behov av ökade intäkter för vägväsendet.

Å andra sidan är jag väl medveten om angelägenheten av att i nuvarande läge, då en allmän översyn av hela automobilbeskattningsfrågan pågår vars resultat kan väntas föreligga i sådan tid att ett förslag kan underställas nästa års riksdag, icke större ändringar göres i nu gällande skattesatser än som bedömes vara absolut nödvändiga.

Vid de tidigare omnämnda överläggningarna med organisationerna på bilismens område har övervägts olika möjligheter att nedbringa den konstaterade skillnaden för nästa budgetår mellan vägväsendets utgifter och in-

komsterna på automobilskattemedlen. Därvid har diskuterats det förhållandet att anslaget till Förstärkning och förbättring av vägar avser medelsförbrukningen under ett och ett halvt år eller sålunda från den 1 juli 1953 till den 31 december 1954. Anledningen härtill är att anslaget föreslås bli kalenderårsberäknat i likhet med övriga byggnadsanslag. Av anslaget, som uppförts med 86 miljoner kronor, beräknas ca 30 miljoner kronor motsvara medelsförbrukningen under andra halvåret 1954. Från organisationernas sida har ifrågasatts, huruvida icke omläggningen till kalenderårsberäkning av nämnda anslag borde anstå till ett senare år och anslaget i enlighet härmed nedskrivs med 30 miljoner kronor. Av olika skäl anser jag att ett uppskjutande av kalenderårsomräkningen av förstärknings- och förbättringsanslaget icke bör ifrågakomma. Med hänsyn till de nyss antydda speciella förhållandena, som nu påverkar bedömningen, torde det dock böra övervägas att — såvitt avser uttagandet av skatter från motorfordonstrafiken under nästa budgetår — endast taga hänsyn till medelsförbrukningen under samma budgetår. Härigenom skulle visserligen automobilskattemedlens specialbudget för nästa budgetår bli formellt underbalanserad med 30 miljoner kronor. Då emellertid underskottet endast uppkommit genom en bokföringsmässig omläggning av anslagsberäkningen och sålunda någon kassamässig underbalansering i verklig mening icke skulle föreligga, anser jag att denna utväg bör väljas för att i möjligaste mån begränsa behovet av en höjning av bilbeskattningen under den tid som kvarstår innan en mera långsiktig lösning hunnit genomföras.

Från organisationernas sida har vidare ifrågasatts att upptaga inkomsterna av automobilskattemedlen till 575 miljoner kronor i stället för det av riksräkenskapsverket beräknade beloppet 565 miljoner kronor. Tillräckligt underlag för att frångå den av riksräkenskapsverket gjorda beräkningen synes emellertid icke föreligga.

Med beaktande av det nu anförda torde det belopp, som ytterligare erfordras för att täcka utgifterna för vägväsendet under nästa budgetår, kunna beräknas till $(75 - 30 =) 45$ miljoner kronor. Då vid överläggningarna med organisationerna förslag framkommit om att täcka bristen med medel ur automobilskattemedelsfonden, vill jag först nämna, att såvitt nu kan bedömas denna fond vid utgången av innevarande budgetår torde vara praktiskt taget helt förbrukad. Bortsett härifrån skulle emellertid förfarandet medföra att automobilskattemedlens specialbudget och därmed driftbudgeten bleve i verklig mening underbalanserad. Då detta skulle innebära en avvikelse från den allmänna målsättning för budgetpolitiken, som uppställts i finansplanen, anser jag mig icke kunna biträda ett sådant förslag.

För täckande av nyssnämnda brist å 45 miljoner kronor kan olika alternativ diskuteras. I fråga om fordonsskatten må framhållas att denna skatt höjdes med ca 40 procent så sent som vid 1952 års vårriksdag och att höjningarna trätt i kraft den 1 januari 1953. Beträffande beskattningen av drivmedel har dessa skatter utgått oförändrade sedan den 1 januari 1951. Med beaktande härav torde den lämpligaste utvägen vara att anskaffa de ytterli-

gare automobilskatte medel, vilka nu är erforderliga, genom en höjning av skatterna på drivmedel. Såsom tidigare nämnts har jag också i statsverkspropositionen räknat med en höjning av skatterna på bensin och brännolja, nämligen med 5 öre för liter. Godtages det av mig framlagda förslaget att beräkna det erforderliga medelstillskottet för nästa budgetår till endast 45 miljoner kronor kan emellertid höjningen begränsas till 3 öre för liter. Härigenom har också skälen för att uttaga hela beloppet i form av höjda drivmedelsskatter vunnit i styrka. Skulle en viss del läggas på fordonsskatten bleve nämligen höjningarna av de olika skattesatserna så obetydliga att invändningar av rent praktisk art skulle kunna riktas mot en sådan skatteomläggning. I detta sammanhang må också erinras om att minutpriset på bensin sänkts med 2 öre per liter den 1 oktober 1952, varför någon uppjustering av taxorna i yrkesmässiga trafiken ej såvitt kan bedömas torde behöva ifrågakomma.

Jag förordar sålunda att skatterna å drivmedel skall höjas med 3 öre för liter från och med den 1 juli 1953. Detta innebär en höjning av skatten å bensin från 25 till 28 öre och av skatten å vissa för drivande av automobil använda brännolja från 20 till 23 öre, allt för liter räknat. Jag är emellertid angelägen understryka att skattehöjningen endast är ett provisorium i avvaktan på resultatet av den nu pågående automobilskatteutredningen. Jag har sålunda i detta sammanhang icke på något sätt tagit ställning till frågan om den slutliga fördelningen mellan fordonsskatt och drivmedelsskatter.

I samband med skärpningen av drivmedelsbeskattningen bör en särskild lagarskatt genomföras.

Slutligen vill jag nämna, att vid framläggandet tidigare i år (jfr prop. 20) av förslaget om restitution av skatt för bensin till jordbrukets bensindrivna traktorer räknats med att bensinskatten skulle komma att höjas med 5 öre för liter. Även om höjningen kommer att begränsas till 3 öre torde det emellertid vara befogat att låta restitution åtnjutas med de i proposition nr 20 föreslagna beloppen 275 kronor för år 1953 och 300 kronor för år 1954.»

Beträffande det i propositionen framlagda förslaget rörande *skatten å motorsprit* har *departementschefen* anfört:

»Enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit skall för motorsprit erläggas särskild skatt av sex öre för liter. Beskattningen av motorsprit har hittills vunnit tillämpning allenast under tiden från och med juli 1948 till och med december 1950, då skatt och tilläggsskatt uttogs med sammanlagt 15 öre för liter. Beskattningen av motorsprit under denna tid var föranledd av att skatt å bensin samtidigt uttogs med 45 öre för liter. Beskattningen av motorsprit borde, framhölls det, avvägas så att försäljningspriset på motorsprit komme att i stort sett motsvara försäljningspriset på bensin.

I proposition nr 172/1952 med förslag till förordning om fortsatt tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit framhöll jag, att det i och för sig vore önskvärt att frågan om motorsprits beskattning snarast erhöle en

definitiv reglering. Då denna fråga utgjorde en del av det problemkomplex som 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken hade att taga ställning till och då frågan om skatt å motorsprit borde prövas under beaktande jämväl av det förslag, som den s. k. potatisindustriutredningen komme att avlämna, var jag emellertid icke beredd att tillstyrka ett av kontrollstyrelsen framställt förslag om att beskattningen å motorsprit skulle sättas i kraft den 1 juli 1952. Jag förordade i stället ett fortsatt upphävande av skatten under ytterligare ett år eller till den 1 juli 1953. Detta förslag godkändes av riksdagen.

Såsom av den tidigare redogörelsen framgår kan resultatet av nyssnämnda båda utredningar icke förväntas föreligga i sådan tid att på utredningarna grundade förslag kan föreläggas innevarande års riksdag. En slutlig reglering av frågan om motorsprits beskattning måste sålunda anstå ännu en tid. Genomföres förslaget om en höjning av skatten å bensin med 3 öre för liter från och med den 1 juli i år, kan det emellertid ifrågasättas, huruvida den nuvarande skattefriheten för motorsprit bör bestå även efter nämnda dag.

1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken har för sin del ansett att en höjning av bensinskatten från den 1 juli 1953 bör föranleda att skatten å motorsprit sättes i kraft nämnda dag och att därvid tillämpas den i 1929 års förordning angivna skattesatsen av 6 öre för liter. Ett flertal remissinstanser har påpekat att ett genomförande av detta förslag skulle medföra en olikformig höjning av priserna på bensin och lättbentyl, som i nuvarande läge borde undvikas. Även enligt min uppfattning är det av vikt att en provisorisk skatt å motorsprit avpassas så, att den nuvarande relationen mellan priserna på bensin och lättbentyl såvitt möjligt icke påverkas av skatteuttaget.

Från denna utgångspunkt har jag ansett mig böra förorda att beskattningen å motorsprit sättes i kraft den 1 juli 1953 och att skatt uttages med 3 öre för liter. Någon särskild beskattning av motorsprit som finnes i lager den 1 juli 1953 torde icke vara erforderlig.»

Av innehållet i de i ämnet väckta *motionerna* må här återgivas följande.

I de likalydande *motionerna* I: 375 och II: 465 har framhållits bl. a. att de speciella skatter med vilka motorfordonstrafiken belastades måste betraktas som kostnader för den yrkesmässiga motortrafiken och för varje näring, som för sina transporter utnyttjade motorfordon. För ett växande antal enskilda motortrafikanter vore motorskatterna närmast en hyreskostnad eller under alla förhållanden en ofrånkomlig levnadsomkostnad. Att företag och enskilda gäves möjlighet att kalkylera denna kostnad med rimlig grad av säkerhet måste vara ett intresse till vilket det allmänna borde taga hänsyn.

Motionärerna har erinrat om att redan när riksdagen 1945 tog ställning till motorfordonsbeskattningen hade densamma framstått i viss mån som ett provisorium. Därefter hade den provisoriska karaktären av denna beskatt-

ning ytterligare markerats. Såväl bensinskatten som fordonsskatten hade plötsligt höjts — med varierande belopp — varjämte extra sådana skatter uttagits. Skälen för flertalet av dessa skärpningar i den sammanlagda specialbeskattningen av motorismen hade icke haft något samband med de ändamål för vilka denna beskattning vore avsedd.

Under erinran att 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken beräknades bli slutförd under hösten 1953 har motionärerna framhållit, att eventuellt med någon forcering borde detta möjliggöra framläggande av en proposition redan vid innevarande års höstriksdag om en mera definitiv reglering av hela frågan i vilken mån och på vilket sätt motortrafiken skulle deltaga i kostnaderna för vägväsendet. I och för sig måste det vara angeläget att i möjligaste mån begränsa giltighetstiden för provisoriska skatter. Framför allt gällde detta skatteformer, vilka i likhet med motorskatterna vore ägnade att framkalla kedjereaktioner.

I proposition nr 83/1953 hävdades att den principen »sedan länge» tillämpats, »att motorfordonstrafiken skall genom särskild beskattning gälda kostnaderna för vägväsendets behov». I proposition nr 234/1938 hade den grundläggande principen för automobilbeskattningen angivits vara att »motortrafiken skall genom särskild beskattning gälda den *merkostnad* som denna trafik orsakar vägväsendet». Veterligt hade statsmakterna ej sedan dess avvikit från sistnämnda princip. Det vore önskvärt att statsmakterna i en period av starkt och snabbt stigande vägkostnader visade all skyndsamhet vid ståndpunktstagandet till hur stor del av dessa kostnader som skulle uppbringas genom specialskatter.

Motionärerna har vidare framhållit att de av dem anförda synpunkterna närmast ledde till slutsatsen att förslaget om en höjning av bensinskatten borde avslås och att riksdagen borde begära ett förslag till definitiv reglering av motorfordonsbeskattningen till årets höstriksdag. Problemställningen komplicerades emellertid på grund av det nuvarande statsfinansiella läget. En brist föreläge i vägkostnaderna med 45 miljoner kronor. Det naturliga hade varit att i nuvarande övergångsläge täcka denna ur automobilskattemedlens fond, vilken så vitt man tidigare kunnat bedöma borde ha haft behållning nog för att i huvudsak räcka för detta ändamål. I propositionen uppgåves emellertid — dock utan siffermässiga belägg — att »denna fond vid utgången av innevarande budgetår torde vara praktiskt taget helt förbrukad». Då det icke vore möjligt att nu göra en bestämning av motorismens skäliga andel i dessa kostnadsökningar förefölle den enda återstående möjligheten vara att under övergångstiden, som emellertid borde kunna begränsas till den sista december i år, godtaga en provisorisk höjning av bensinskatten. Från den 1 januari nästa år skulle sedan en vid höstriksdagen beslutad ordning kunna gälla. Mot den nu föreslagna höjningens omfattning syntes invändningar ej kunna anföras. Däremot borde statsmakterna ej utan närmare utredning göra något annat uttalande om skattehöjningens genomslag i taxorna än att i princip skärpt skattebelastning liksom andra höjda omkostnader vore bärande skäl för behövliga justeringar i priserna.

Riksdagen hade under sin vårsession även att taga ställning till förslag om en förlängning av förordningen om bilaccis för ytterligare ett år. Denna skatt, som otvivelaktigt även den drabbade motorfordonstrafiken, beräknades inbringa omkring 65 miljoner kronor. Bilaccisen vore en tillfällig skatt, vars avkastning icke skulle användas för statsverkets löpande utgifter. Yrkande hade framställts om att dessa medel för den händelse riksdagen skulle godtaga skatten skulle användas för att täcka vägkostnader. Då det här rörde sig om kostnader i ett övergångsläge förefölle yrkandet starkt grundat. För närvarande kunde ej avgöras i vilken ordning riksdagen komme att behandla Kungl. Maj:ts propositioner nr 83 och nr 85. Uppenbart vore att de båda frågorna från här hävdade utgångspunkter ägde nära samband med varandra. Av denna orsak borde en hemställan om delvis bifall till i Kungl. Maj:ts proposition nr 83 framställt förslag om provisorisk höjning av bensinskatten göras villkorlig. Att både höja bensinskatten och bibehålla bilaccisen kunde icke vara förenligt med sunda principer för motorfordonsbeskattningen.

Till stöd för yrkandena i *m o t i o n e n* II: 464 har anförts bl. a. att då någon detaljerad redovisning för i vad mån de i budgetutjämningsfonden fonderade bilskattemedlen disponerats icke lämnats i propositionen och då frågan om bilskattemedlens beräkning och disposition samt vägväsendets finansiering för närvarande vore föremål för utredning, syntes det motionären som bärande motiv saknades för att nu godtaga en provisorisk höjning av bensinskatten. Skulle likväl en omedelbar höjning av bensinskatten i rådande läge anses ofrånkomlig borde den i varje fall begränsas till att gälla en tid av sex månader, d. v. s. till årets slut. I så fall borde höstriksdagen föreläggas en fullt klaggörande utredning rörande storleken av fonderade bilskattemedel samt förslag om deras disposition för täckande av vägväsendets kostnader. Härigenom kunde för framtiden en onödig skärpning av bilbeskattningen med dess skadliga verkningar på näringslivet undvikas.

I *m o t i o n e n* II: 466 har anförts bl. a. följande. Den pågående utredningen angående motorfordonsbeskattningens framtida utformning syftade till att åstadkomma en skälig avvägning mellan olika former av bilbeskattning. Det kunde därför ifrågasättas, huruvida det vore riktigt att företa en höjning av bilbeskattningens ena led, innan denna avvägning gjorts.

I en undersökning rörande det svenska transportväsendet hade industriens utredningsinstitut klarlagt, hurusom de senaste årtiondena en allt större godsmängd transporterats med motorfordon i stället för med båt eller järnväg. Den ekonomiska grunden för denna utveckling hade varit att godsbefordran med motorfordon ställt sig billigare under vissa betingelser. Ur näringslivets och följaktligen även ur konsumenternas synpunkt hade utvecklingen mot större godsbefordran med motorfordon inneburit en ekonomisk fördel. En höjning av bilskatten, antingen den drabbade bensinen eller på

annat sätt pålades motorfordonen, infördes i transportföretagens kalkyler såsom en kostnadsökning. Denna tvingades företagen kompensera genom taxehöjningar, vilka i sin tur drabbade konsumenterna. Samtidigt försvagades motorfordonstransportmedlens konkurrensförmåga gentemot övriga transportmedel, vilket icke kunde vara till gagn för samhället.

Som allmän riktlinje för bilbeskattningens höjd i vårt land hade gällt, att intäkterna av denna skatt i stort sett skulle täcka vägkostnaderna under en viss period. Skäligheten i denna princip kunde emellertid starkt ifrågasättas. En förbättring och utbyggnad av vägväsendet komme *hela samhället* till godo, alltså även de medborgare som saknade bil. På samma sätt som järnvägarna under sitt uppbyggnadsskede bidragit till att tätorter av olika omfattning lokaliserades utefter deras sträckning, kunde man säga att landsvägarna bidroge till lokaliseringen av industrier och företag, som arbetade med landsvägstransporter som huvudsaklig bas för sin distribution. När järnvägarna byggdes, hade dessa investeringar finansierats via lån, som sedan amorterats med hjälp av de inkomster, som järnvägsdriften givit. Dessa intäkter hade således bidragit till att täcka såväl kapitalamorteringen som kostnaderna för det löpande underhållet, men intäkterna från järnvägsdriften hade icke eller i varje fall till mycket obetydlig del bidragit till anläggandet av nya järnvägssträckor.

Principerna för den nuvarande fordonsbeskattningen innebure, att de som i dag innehade bilar betalade både löpande underhåll på de vägar, som funnes i dag, och investeringar i nya och bättre vägar. Det kunde knappast förrebringas något avgörande skäl, varför motorfordonstrafiken skulle härvidlag behandlas efter andra principer än järnvägstrafiken. Det syntes tvärtom icke vara mer än rimligt, att nyinvesteringar i vägbyggnader åtminstone i princip finansierades med hjälp av lånemedel och att således kostnaderna för amortering och löpande underhåll bestredes av bilskattemedel. I fråga om de statliga medlen innebure sistnämnda princip, att nyinvesteringar i vägar icke borde belasta driftbudgeten utan överföras till kapitalbudgeten. En sådan ordning skulle åstadkomma jämnare skatter för bilismen, vilket ur såväl bilhandels som allmänhetens synpunkter måste anses ytterst önskvärt. Den ojämna skattepolitik, som förts under senare år på detta område, hade varit ytterst påfrestande och irriterande. Den pågående utredningen angående motorfordonsbeskattningens framtida utformning syntes enligt direktiven även ha till uppgift att klarlägga hur stor del av vägkostnaderna, som borde bestridas av bilskattemedel och hur stor del, som skulle finansieras på annat sätt. Man kunde väl därför förutsätta, att utredningen även toge i beaktande sådana synpunkter på väginvesteringarnas finansiering som de i motionen anförda.

Frågan om bensinskattens höjd hade ett samband med förslaget om bilaccisens förlängning. Enligt motionärernas uppfattning vore detta förslag ej tillräckligt motiverat. Skulle det dock av riksdagen bifallas, borde medlen tillföras vägväsendet. I så fall bleve den föreslagna höjningen av bensinskatten onödig och borde då avslås. I varje fall borde höjningen av ben-

sinskatten kunna begränsas att gälla till utgången av år 1953. Det borde nämligen vara möjligt att så påskynda den pågående utredningen, att riksdagen kunde få ta ställning till ett förslag om en mer definitiv lösning av dessa frågor redan under innevarande års höstsession.

Utskottet. I förevarande proposition nr 83 har föreslagits att skatterna å bensen och brännolja höjes med 3 öre för liter från och med den 1 juli 1953 samt att skatten å motorsprit sättes i kraft nämnda dag, därvid skall tillämpas en skattesats av 3 öre för liter. I anslutning härtill föreslås en lagerskatt å bensen, som finnes i riket den 1 juli 1953. Syftet med de föreslagna skattesärpningarna är att åvägabringa balans mellan å ena sidan utgifterna för vägväsendet för budgetåret 1953/54 samt å andra sidan inkomsterna av automobilskattemedlen för samma budgetår.

Av årets statsverksproposition framgår, att de kostnader för vägväsendet, som skall avräknas mot automobilskattemedlen, uppgår till i runt tal 640 miljoner kronor under det att inkomsterna av automobilbeskattningen uppskattats till 565 miljoner kronor. I samband med överväganden inom finansdepartementet angående sättet att täcka den enligt statsverkspropositionen sålunda föreliggande bristen å 75 miljoner kronor har tillfälle beretts representanter för de olika organisationerna på bilismens område att framlägga sina synpunkter på denna fråga. Därvid har från organisationernas sida uttalats önskemål om å ena sidan en nedräkning av väganslagen med 30 miljoner kronor, som skulle möjliggöras därav att en omläggning till kalenderårsberäkning av anslaget till förstärkning och förbättring av vägar tills vidare icke genomfördes, och dels en uppräknings av automobilskattemedlen med 10 miljoner kronor. Återstående underskott å automobilskattemedlens specialbudget, 35 miljoner kronor, borde enligt organisationernas mening i första hand täckas med tidigare inbetalade å budgetutjämningsfonden uppförda bilskattemedel och i andra hand, om denna utväg icke vore möjlig, genom skattehöjning.

I propositionen har departementschefen som en allmän utgångspunkt för bedömningen av förevarande beskattningsfråga bl. a. framhållit angelägenheten av att i nuvarande läge, då en allmän översyn av hela automobilbeskattningsfrågan pågår vars resultat kan väntas föreligga i sådan tid att ett förslag kan underställas nästa års riksdag, icke större ändringar göres i gällande skattesatser än som bedömes vara absolut nödvändiga. Det belopp, som ytterligare erfordras för att täcka utgifterna för vägväsendet under nästa budgetår, har i propositionen beräknats till 45 miljoner kronor. Därvid har departementschefen, som ansett ett uppskjutande av kalenderårsomräkningen av förstärknings- och förbättringsanslaget icke böra ifrågakomma, funnit sig böra i förevarande sammanhang endast taga hänsyn till medelförbrukningen under nästa budgetår, varigenom differensen mellan de löpande utgifterna och inkomsterna i automobilskattemedlens specialbudget kunde nedbringas med 30 miljoner kronor. Härigenom uppkommer, enligt vad departementschefen uttalat, visserligen en formell underbalansering av

nämnda specialbudget för nästa budgetår med 30 miljoner kronor, men någon kassamässig underbalansering i verklig mening skulle icke föreligga, eftersom underskottet endast hänför sig till en bokföringsmässig omläggning av anslagsberäkningen. Beträffande inkomstsidan har departementschefen icke ansett underlag föreligga för ett frångående av tidigare beräkningar av inkomsterna av automobilskattemedlen. Vad angår den av organisationerna väckta frågan om täckande av bristen, som alltså beräknats till 45 miljoner kronor, med medel ur automobilskattemedelsfonden har departementschefen avvisat detta alternativ under hänvisning till dels att nämnda fond bedömts vara praktiskt taget förbrukad vid utgången av innevarande budgetår och dels att ett sådant förfarande skulle medföra att automobilskattemedlens specialbudget och därmed driftbudgeten bleve i verklig mening underbalanserad, vilket skulle innebära en avvikelse från det mål för budgetpolitiken, som uppställts i finansplanen.

För täckande av den föreliggande bristen har departementschefen avvisat alternativet med en ytterligare skärpning av fordonsskatten, vilken från och med den 1 januari 1953 höjts med ca 40 procent. I stället förordas en provisorisk höjning från och med den 1 juli 1953 av skatten å bensin från 25 till 28 öre och av skatten å vissa för drivande av automobil använda brännoljor från 20 till 23 öre för liter. I anslutning härtill föreslås — förutom en lagerskatt å bensin — att beskattningen å motorsprit provisoriskt sättes i kraft nämnda dag och att skatt uttages med 3 öre för liter.

Mot den i propositionen gjorda avvägningen av skatteskärpningens omfattning i och för sig har i de föreliggande motionerna inga invändningar rests. Däremot har motionärerna riktat kritik mot det föreslagna sättet för täckandet av den föreliggande bristen. Sålunda har i de likalydande motionerna I: 375 (av herr Magnusson m. fl.) och II: 465 (av herr Birke m. fl.) ställts yrkande av innebörd att förslagen skulle, med begränsning till giltighetstiden, godtagas endast under förutsättning att det riksdagen genom proposition nr 85 förelagda förslaget om fortsatt giltighet av förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. icke genomföres; avkastningen av denna skatt bör nämligen enligt motionärernas uppfattning tillföras vägväsendet. Liknande synpunkter har framförts i motionen II: 466 (av herrar Carlsson i Stockholm och Kollberg). I motionen II: 464 (av herr Christenson i Malmö) — liksom även i de nyssnämnda motionerna I: 375 och II: 465 — har antytts möjligheten att för nu förevarande ändamål taga i anspråk behållningen av medel som tillförts budgetutjämningsfonden såsom överskott å automobilskattemedlens specialbudget. I anslutning härtill har i motionen II: 464 yrkats att riksdagen måtte anhålla om en redovisning för storleken av de fonderade bilskattemedlen jämte förslag om deras användning till täckande av vägväsendets kostnader.

Utskottet, som inhämtat att statsutskottet i utlåtande nr 6 tillstyrkt anvisande av anslag att avräknas mot automobilskattemedlen å tillhopa 639,8 miljoner kronor, kan för sin del ansluta sig till de i förevarande proposition

nr 83 gjorda beräkningarna angående behovet av ytterligare medel för täckande av vägkostnaderna under nästa budgetår. Vad angår sättet att täcka den föreliggande bristen vill utskottet, i anledning av vad i de likalydande motionerna I: 375 och II: 465 samt i motionen II: 466 anförts därom att avkastningen av skatten vid tillverkning och import av personbilar m. m. skulle användas för ändamålet, erinra om att med denna skatt avses att åvägabringa en tillfällig begränsning av efterfrågan på personbilar och motorcyklar; den är sålunda en anordning av i huvudsak samma art och med liknande syfte som investeringsavgiften. Utskottet kan för sin del icke finna bärande skäl för att avkastningen av någon av dessa skatter anslås såsom bidrag till finansieringen av vägkostnaderna. Då Kungl. Maj:t genom proposition nr 85 föreslagit riksdagen att förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., vilken förordning gäller till och med den 30 juni 1953, skall äga fortsatt giltighet även under nästa budgetår, saknas ur den angivna synpunkten anledning att vid behandlingen av de genom förevarande proposition nr 83 framlagda förslagen avvakta riksdagens ståndpunktstagande till proposition nr 85.

Vad därefter angår spörsmålet om möjligheten att med anlitan av budgetutjämningsfonden täcka den föreliggande bristen hänvisar utskottet till vad departementschefen anført i denna fråga. Rörande budgetutjämningsfonden kan på sätt framgår av statsutskottets ovannämnda utlåtande nr 6, behållningen, som per den 30 juni 1952 uppgick till 272,7 miljoner kronor, beräknas till i runt tal 59 miljoner kronor per den 30 juni 1953. Denna behållning torde, såvitt nu kan bedömas, helt komma att tagas i anspråk för att täcka dels den formella brist å 30 miljoner kronor, som blir en följd av övergången till kalenderårsberäkning i fråga om anslaget till förstärkning och förbättring av vägar, och dels de utgifter å tilläggsstat för budgetåret 1953/54 som torde föränledas av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 12 december 1952 för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att före den 1 juli 1953 taga i anspråk högst 35 miljoner kronor av vissa på riksstaten för innevarande budgetår anvisade, för andra halvåret 1953 avsedda vägbyggnadsmedel. Med det anförda torde motionen II: 464 anses besvarad i förevarande del.

Vad utskottet ovan anført ger vid handen, att i motionerna ifrågasatta utvägar till lösning av den föreliggande finansieringsfrågan icke kan av utskottet tillstyrkas. Utskottet förordar därför att en skärpning av skatterna på motorfordonstrafiken genomföres från och med ingången av nästa budgetår. Såsom i propositionen anförts bör denna skatteskarpning lämpligen läggas på drivmedelsbeskattningen och gälla provisoriskt i avvaktan på resultatet av den pågående automobilskatteutredningen.

I samtliga motioner har uttalats önskemål om att till innevarande års höstsession skulle för riksdagen framläggas förslag till en definitiv reglering av beskattningen av motorfordonstrafiken, i anslutning vartill ställts yrkande att den provisoriska skattehöjningen — i den mån den genomfördes — skulle gälla endast till och med utgången av innevarande år. Med

anledning härav vill utskottet erinra om att riksdagen på hemställan av bevillningsutskottet i betänkande nr 20 — med bifall till proposition nr 20 till årets riksdag — bemyndigat Kungl. Maj:t att förordna om restitution av skatt för sådan bensin, som under åren 1953 och 1954 förbrukats vid jordbruket till bensindrivna traktorer. Den sålunda beslutade restitutionen har grundats på den förutsättningen, att förslag rörande en definitiv reglering av motorfordonstrafikens beskattning icke kunde föreläggas riksdagen förrän år 1954 samt att densamma skulle kunna träda i kraft den 1 januari 1955. Utskottet finner med hänsyn härtill det icke böra komma i fråga att riksdagen nu skulle frångå sin tidigare intagna ståndpunkt i denna fråga. Utskottet avstyrker fördenskull de föreliggande motionerna i den mån densamma innefattar yrkanden att riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t begära förslag till höstsessionen i automobilskattefrågan eller att de av utskottet förordade skatteskärpningarna skulle till giltighetstiden begränsas till utgången av innevarande år.

I föreliggande motioner har jämväl berörts frågor, som äger samband med motorfordonsbeskattningens utformning på längre sikt. Sålunda har i de likalydande motionerna I: 375 och II: 465 riktats kritik mot det i propositionen gjorda uttalandet att den principen sedan länge tillämpats att motorfordonstrafiken skall genom särskild beskattning gälda kostnaderna för vägväsendets behov. Enligt motionärernas mening skulle detta uttalande strida mot den princip som hittills kommit till uttryck rörande denna beskattnings utformning, nämligen att beskattningen av motortrafiken skulle täcka den merkostnad som denna trafik orsakade vägväsendet. Utskottet vill med anledning härav framhålla, att utskottet för sin del icke tillagt berörda uttalande i förevarande proposition någon principiell innebörd för motorfordonstrafikens beskattning på längre sikt utan uppfattat detsamma såsom ett konstaterande av hur det tid efter annan faktiskt förfarits när det gällt att täcka uppkomna brister med avseende å bestridandet av kostnader för vägväsendet som skall avräknas mot automobilskattemedlen.

I motionen II: 466 har hemställts om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran att automobilskatteutredningen måtte pröva frågan om en finansiering över kapitalbudgeten av den del av vägstnaderna, som har karaktär av nyinvestering. Enligt motionärernas mening bör kostnaderna för vägväsendet i likhet med vad som tillämpats vid finansieringen av järnvägsbyggnaderna bestridas med lånemedel såvitt avser nyanläggningar och med bilskattemedel när det gäller amorteringar och underhåll. Med ett sådant förfaringssätt skulle enligt motionärerna en jämnare beskattning av motorismen kunna åvägbringas.

Utskottet anser sig sakna anledning att i förevarande sammanhang göra något uttalande i frågan hur vägväsendets finansiering på längre sikt skall lösas. Detta är en fråga som riksdagen torde få taga ställning till i samband med prövningen av de förslag, som framkommer såsom resultat av den nu pågående utredningen. Utskottet vill emellertid i anslutning härtill fram-

hålla angelägenheten av att Kungl. Maj:t ägnar förevarande spörsmål så-
dan uppmärksamhet att, när riksdagen förelägges förslag rörande automo-
bilbeskattningens slutliga utformning, utredningsmaterial skall finnas till-
gängligt, på vilket en allsidig bedömning av det genom motionen II: 466 i
förevarande del aktualiserade spörsmålet kan grundas.

Vad i propositionen föreslagits rörande beskattningen av motorsprit för-
anleder ej någon erinran från utskottets sida liksom ej heller de vid pro-
positionen fogade författningsförslagen.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts fö-
revarande proposition nr 83, antaga vid propositionen fogade
förslag till

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

2) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i
riket den 1 juli 1953; samt

3) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den
3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av
automobil använda brännoljor;

B) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 375 av herr Magnusson
m. fl. och II: 465 av herr Birke m. fl.,

2) motionen II: 464 av herr Christenson i Malmö, samt

3) motionen II: 466 av herrar Carlsson i Stockholm och
Kollberg,

måtte, i den mån de icke kan anses besvarade genom vad
utskottet ovan anförts, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Stockholm den 21 april 1953.

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON.

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Heüman, Franzon, Gustaf
Elofsson, Spetz, Velander, Ramberg, Söderquist, Snygg och Patrick Nilsson;
samt

från andra kammaren: herrar Olsson i Gävle, Kristensson i Osby, Or-
gård, Sundström, Hagberg i Malmö, Sjölin, Brandt, Kollberg, Allard och
Jansson i Aspeboda.

Reservation

av herrar *Spetz, Velandar, Söderquist, Kristensson* i Osby, *Hagberg* i Malmö, *Sjölin* och *Kollberg*, vilka ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

»I förevarande — — — (= utskottet s. 10 rad 5 uppfifrån — s. 11 rad 4 nedifrån) — — — vägväsendets kostnader.

Inledningsvis vill utskottet framhålla att man vid bedömandet av det nu förevarande spørsmålet om höjning av drivmedelsskatten bör taga i beaktande dels att den nu utgående *totala* beskattningen, som drabbar motortrafiken, är jämförelsevis betydande, dels att även den s. k. bilaccisen bör inräknas i denna *totala* skattebörd. Sambandet mellan frågorna om höjningen av drivmedelsskatten och bilaccisen är ur här anlagda synpunkt i varje fall fullt klart. Vad den senare angår vill utskottet här endast som sin mening uttala, att tillräckliga skäl synes icke föreligga för ett fortsatt uttågande av denna skatt. Skulle riksdagen — då frågan härom kommer till kamrarnas prövning — ändock besluta att bilaccisen skall fortsätta att utgå, bör intäkterna av beskattningen — i likhet med vad gäller för bilbeskattningen i övrigt — användas för vägväsendet.

Beskattningen av motortrafiken har under efterkrigstiden varit föremål för upprepade förändringar, ofta av provisorisk karaktär. Den nu föreslagna höjningen av drivmedelsskatten med 3 öre per liter är avsedd såsom ett provisorium i avvaktan på resultatet av den utredning, som pågår om den mera definitiva regleringen av frågan om beskattningen av motorfordonstrafiken. Såsom uttalats i de likalydande motionerna I: 375 och II: 465 måste det i och för sig vara angeläget att i möjligaste mån begränsa giltighetstiden för provisoriska skatter. Framför allt gäller detta skatteformer, vilka i likhet med motorskatterna är ägnade att framkalla kedjereaktioner i form av kostnadsstegringar. Då vidare frågan om motorfordonsbeskattningens framtida avvägning är under utredning synes utskottet försiktigheten bjuda att icke förelaga annan justering av nu utgående skattesatser än vad som kan bedömas oundgängligen nödvändigt.

I de likalydande motionerna I: 375 och II: 465 samt i motionen II: 464 har föreslagits, att den av Kungl. Maj:t föreslagna höjningen av drivmedelsskatten med 3 öre för liter godtages som ett provisorium intill 1953 års utgång. Från den 1 januari nästa år skulle sedan en vid höstriksdagen beslutad ordning gälla. Utskottet vill för sin del förorda en sådan lösning. Den nu pågående utredningen om motorfordonsbeskattningens framtida avvägning bör fördenskull påskyndas så att förslag härom kan föreläggas årets höstriktdag.

I propositionen har hävdats att den principen 'sedan länge' tillämpats, 'att motorfordonstrafiken skall genom särskild beskattning gälda kostnaderna för vägväsendets behov'. Med anledning härav vill utskottet för att icke oklarhet beträffande grunderna för motorfordonsbeskattningen skall uppstå erinra om att principen för denna skattläggning varit att 'motortrafiken

skall genom särskild beskattning gälda den merkostnad, som denna trafik orsakar vägväsendet' (proposition nr 284/1938). Samma princip har även kommit till uttryck i direktiven för den pågående utredningen rörande beskattning av motorfordonstrafiken. I dessa heter det: 'Utgångspunkten för utredningen bör vara att som allmän riktlinje fortfarande skall gälla att motorfordonstrafiken genom särskild beskattning gäldar den kostnad, som den orsakar vägväsendet.' Från statsmakternas sida har sålunda icke uttryckts någon avvikelse från här refererade princip. Utskottet har velat erinra om detta och understryka angelägenheten att motortrafiken icke belastas med andra skatter än dem som kan motiveras med dess andel av vägkostnaderna.

I motionen — — — (= utskottet s. 13 rad 14 nedifrån—s. 14 rad 5 uppfifrån) — — — kan grundas.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

I) att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 83 icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas samt i anledning av de likalydande motionerna I: 375 av herr Magnusson m. fl. och II: 465 av herr Birke m. fl., motionen II: 464 av herr Christenson i Malmö samt motionen II: 466 av herrar Carlsson i Stockholm och Kollberg, antaga de vid propositionen fogade förslagen till

1) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit med det tillägget att förordningen endast skall gälla till och med den 31 december 1953;

2) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1953; samt

3) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja med det tillägget att förordningen endast skall gälla till och med den 31 december 1953, ävensom

II) att riksdagen måtte i anledning av de likalydande motionerna I: 375 av herr Magnusson m. fl. och II: 465 av herr Birke m. fl. hemställa, att Kungl. Maj:t måtte till innevarande års höstriksdag framlägga förslag till mera definitiv reglering av beskattningen av motorfordonstrafiken.»