

Nr 184

Av herr Ohlin m. fl., om sänkning av motorfordonsskatterna.

På förslag av finansministern beslöt 1954 års riksdag höja motorfordonsbeskattningen. Skatten på bensin och motorsprit höjdes med 4 öre per liter, medan skatten på motorbrännolja höjdes med 9 öre per liter. Vidare fastställdes förhöjda skattesatser vid fordonsskatten. De senare höjningarna kom för lastbilar, bussar och släpvagnar i de tyngre klasserna att uppgå till betydande belopp. Höjningen av skattesatserna på bensin och motorsprit trädde i kraft från den 1 juli 1954, medan höjningen av brännoljeskatten samt de förhöjda fordonsskattesatserna trädde i kraft från den 1 januari 1955. I genomsnitt höjdes beskattningen med omkring 14 %. Den procentuella ökningen av skattebelastningen var emellertid avsevärt olika för olika typer av motorfordon. För en medelstor personbil beräknades den sammanlagda fordons- och drivmedelsskatten öka med 10 à 11 %, medan skattehöjningen för tyngre lastbilar och bussar beräknades till 30 à 40 %.

Till grund för skattehöjningarna låg en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utförd beräkning rörande anslagsbehovet för vägväsendet under en framförliggande femårsperiod eller budgetåren 1954/55—1958/59. De förhöjda skattesatserna angavs i propositionen vara i viss mån avsedda såsom ett provisorium i avvaktan på resultatet av fortsatta utredningar rörande trafikpolitiken och motorfordonsbeskattningen.

Från den meningsriktning vi representerar framhölls vid frågans behandling i riksdagen, att skattehöjningarna i icke oväsentlig omfattning kunde begränsas utan att femårsplanen för vägväsendets utbyggnad och upprustning behövde riskeras. Ett lägre skatteuttag än det av finansministern föreslagna kunde nås genom att *medelsbehovet* anpassades till *de faktiska utgifterna* på väganlagen under perioden. Detta förutsatte i sin tur en omläggning av anslagstekniken å vissa väganlag, vars innebörd utförligt angavs i de likalydande motionerna I: 504 och II: 637.

Vi anser fortfarande att den ståndpunkt som vi sålunda intog är fullt bärande. Utan att ånyo ingå på en utförlig motivering — vi hänvisar i detta stycke till de nyssnämnda motionerna — vill vi här endast erinra om följande för vårt ställningstagande grundläggande omständigheter.

Det måste ur principiell synpunkt anses vara ett starkt berättigat krav att beskattningen av motorfordonstrafiken i möjligaste mån ordnas så att av skattebetalarna under en viss period inte avkräves mera än vad som erfordras för de faktiska utgifterna för vägväsendet under samma period.

Bihang till riksdagens protokoll 1955. 4 saml. Nr 184—195

Det system som för närvarande tillämpas för vägenslagen och bilskatteintäkternas avräkning på automobilskattemedlens specialbudget uppfyller icke detta grundläggande krav. Efter att ha erinrat om nu gällande regler för avräkningen framhölls i de förut refererade motionerna följande:

Systemets nackdelar är följande. Det ligger i dess natur, att reservationsmedelsbehållningar till avsevärda belopp regelmässigt måste uppstå på ifrågavarande vägenslag, eftersom en del av anslagen avser medelsanvisning under första hälften av det nästföljande budgetåret. Vid utgången av budgetåret 1952/53 uppgick behållningarna till ca 183 milj. kr. Vid utgången av innevarande budgetår beräknas de uppgå till ca 230 milj. kr. Då vägenslagen beskriver en stigande kurva, ligger det för övrigt i sakens natur, att även reservationsmedelsbehållningarna ökar. Vid slutet av den femårsperiod, som det nu aktuella skatteförslaget baseras på, kan behållningarna — under förutsättning av en jämn utbetalning från anslagen — också beräknas ha stigit till ca 330 milj. kr.

Då det torde vara rimligt att antaga, att vägenslagen även i fortsättningen kommer att öka år från år (under förutsättning att nuvarande finansieringsmetod bibehålles), är det uppenbart att det nu tillämpade systemet med successivt stigande reservationsmedelsbehållningar, vilket ju icke är något annat än en gradvis ökande förskottsuttagning av motorfordonsskatter, inte är tillfredsställande. Det bör i sammanhanget uppmärksammas, att reservationsmedelsbehållningarna på grund av att reservationsanslagen i deras helhet debiteras automobilskattemedlens specialbudget inte kommer att redovisas såsom överskott på nämnda budget för vederbörande budgetår, trots att de rättvisligen utgör överskott för budgetåret i fråga. Detta medför i sin tur att redovisningen på budgetutjämningsfonden blir missvisande eller i varje fall icke enhetlig.

De nya siffror för reservationsbehållningarnas storlek liksom för de väntade bilskatteintäkterna under femårsperioden, som nu är tillgängliga, understryker ytterligare vikten av de ovan citerade synpunkterna. Reservationsmedelsbehållningarna har vid utgången av budgetåret 1954/55 kommit att uppgå till ca 290 milj. kr. mot våren 1954 beräknade ca 230 milj. kr. Vid utgången av innevarande budgetår beräknas de ha stigit till ca 317 milj. kr. Bilskatteintäkterna för hela femårsperioden beräknades i 1954 års proposition (nr 112) till sammanlagt 4 277 milj. kronor efter de nya skattesatserna. De kan nu uppskattas till sammanlagt ca 4 515 milj. kr.¹ Dessa senare siffror innebär att det sammanlagda »meruttag» av bilskatter, som är en följd av det nu använda anslagssystemet, kan för återstoden av femårsperioden — budgetåren 1955/56—1958/59 — beräknas komma att uppgå till ca 260 milj. kr. Det verkliga överskottet på automobilskattemedlens specialbudget, vilket utgör summan av utestående reservationsmedelsbehållningar och det bokförda överskottet på samma budget, kan — under

¹ Denna uppskattning grundar sig på riksräkenskapsverkets beräkningar, vilka redovisats i särskild bilaga till verkets inkomstberäkning för budgetåret 1955/56 (Statsverkspropositionen: Bil. 1: Bih. 1: Bilaga E). För budgetåret 1958/59, som inte ingår i RRV:s beräkningar, har här antagits samma procentuella ökning av inkomsterna, som mellan de två närmast före detta år liggande budgetåren.

förutsättningen att gjorda antaganden rörande bilskatteintäkternas utveckling och väganslagens utnyttjande håller — beräknas stiga till ca 565 milj. kr. vid femårsperiodens utgång. Det bör tilläggas att detta belopp endast obetydligt understiger siffran för de *totala* vägutgifterna under det senast avslutade budgetåret. Det bör också framhållas att vi har vid beräkningen av ovan nämnda överskott utgått från att utgifterna för vägväsendet kommer att för återstoden av femårsperioden uppgå till den i femårsplanen förutsedda nivån.

Det torde framgå av det ovan anförda, att utrymme finns för en reduktion av de nu gällande bilskattesatserna. En sänkning till de skattesatser för såväl drivmedlen som fordonsskatten vilka föreslogs i motionerna I: 504 och II: 637 liksom i motionerna I: 500 och II: 640, d. v. s. en reduktion av skatten på bensin med 1 öre per liter och på motorbrännolja med 6 öre per liter samt för fordonsskattens del en återgång till de skattesatser, som gällde före höjningen, kan beräknas medföra ett inkomstbortfall av drygt 50 milj. kr. för helt budgetår eller för återstoden av femårsperioden sammanlagt ca 235 milj. kr. Då utrymme således finns, vill vi föreslå, att riksdagen i år beslutar en sänkning till den av oss vid fjolårets riksdag förordade nivån. Sänkningen av skatten på bensin liksom av skatten på motorbrännolja bör träda i kraft den 1 juli 1955, medan sänkningen av fordonsskatten av tekniska skäl kan träda i kraft först den 1 januari 1956.

De sänkta skattesatser som här föreslås kommer, som framgår av förut anförda siffror, inte att föranleda större inkomstbortfall under perioden än att det överskott om ca 300 milj. kr., som för närvarande finns på automobilskattemedelsfonden, kommer att kvarstå i stort sett oförändrat vid periodens slut. Det nu befintliga överskottet skulle med andra ord inte behöva aktiveras för att genomföra skattesänkningen.

Det bör understrykas att den här föreslagna sänkningen av motorfordonsbeskattningen kan företagas utan att vägarbetenas behöriga fortgång därigenom på något sätt försvåras. De medel som kan beräknas bli erforderliga för utbetalningarna från anslagen enligt den utbyggnadsplan som beslutades år 1954 kommer att finnas. Det som i realiteten sker är såsom förut framhållits en anpassning av beskattningen till de faktiska utgifterna för vägarna.

För att även redovisningen av väganslag och bilskatteintäkter på automobilskattemedlens specialbudget skall återspegla den åsyftade anpassningen bör såsom framgått av det föregående en omläggning av anslagstekniken ske enligt de riktlinjer som föreslogs i de förut nämnda motionerna och i reservationen vid punkt 4 b av hr A. Nilsson m. fl. till statsutskottets utlåtande nr 130 vid 1954 års riksdag. Vi föreslår alltså att riksdagen *dels* fastställer en *investeringsram* för kalenderåret 1956, *dels beviljar anslag* för budgetåret 1955/56 avseende de medelsanvisningar, som blir en följd av den kalenderårsvis fastställda investeringsramen. Behovet

av *automobilskattemedel* skall i fortsättningen bedömas efter de på budgetåret uppförda *anslagen*.

Investeringsramen bör lämpligen fastställas i form av ett bemyndigande från riksdagens sida till Kungl. Maj:t att låta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under kalenderåret 1956 verkställa vägbyggnader intill ett belopp motsvarande det varmed ifrågavarande vägbyggnadsanslag i årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, föreslagits bli uppförda i 1955/56 års stat, eller sammanlagt 355 milj. kr. De kompletterande anslagen för medelsanvisning under nästa budgetår bör liksom hittills lämnas i form av reservationsanslag. För budgetåret 1955/56 bör dessa anslag, jämfört med de av Kungl. Maj:t uppförda beloppen nedbringas med det belopp, som motsvaras av den på andra kalenderhalvåret 1956 fallande delen av det i riksstaten uppförda anslaget. Vi har beräknat ifrågavarande del till 50 procent av det för hela kalenderåret uppförda beloppet, eller till 177,5 milj. kr. Av formella skäl framställes yrkandena om anslagens omläggning i särskild motion.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta,

a) sänka fordonsskatten till de skattesatser, som var gällande före den av 1954 års riksdag beslutade höjningen, att träda i kraft den 1 januari 1956;

b) sänka skatten å bensin med 1 öre per liter från och med den 1 juli 1955;

c) sänka skatten å motorbrännolja med 6 öre per liter ävenledes från och med den 1 juli 1955;

samt att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderlig författningstext.

Stockholm den 26 januari 1955

Bertil Ohlin

Wald. Svensson

Bertil v. Friesen

Filip Kristensson

Osby

Per A. Johnsson

Manne Ståhl

Ragnhild Sandström

i Kastanjegården