

## Nr 318

Av herrar **Mannerskantz** och **Svärd**, om ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobilskatt.

Under de senaste åren har riksdagen med skärpa framhållit vikten av en snabb upprustning av det svenska vägnätet. Vid 1954 års riksdag fastställdes en femårsplan för vägväsendets utbyggnad. Investeringsvolymen fastställdes till 320 miljoner kronor för kalenderåret 1955 med en successiv stegring till 450 miljoner kronor år 1959. Med denna utbyggnadsplan som utgångspunkt beräknades de för utgifternas täckande erforderliga skatteinkomsterna. Riksdagens beslut innebar en för olika fordon differentierad ökning av fordonsskatterna. Enligt vår mening är det anmärkningsvärt, att den tyngre trafiken därvid utsattes för en så väsentlig skatteskärpning. 1951 års utredning gjorde gällande, att beskattning av tunga fordon enligt förutvarande ordning var jämförelsevis lägre än beskattningen å andra fordon. Något bärande skäl härför anfördes icke. Den kraftiga höjningen har resulterat i en stegring av näringslivets prissättning. Skatteskärpningen har icke kunnat genomföras utan höjning av taxorna för såväl gods- som persontrafiken. Då den höga omkostnadsnivån redan innan skärpningen var ett av näringslivets svåraste problem har lägets allvar ytterligare skärpts. Det må framhållas, att den totala skattebelastningen å våra tyngre lastbilar och bussar — enligt vad en av motororganisationerna gjord jämförelse visar — redan med förutvarande skattesatser var högre än i de flesta andra länder.

Den berörda skatteskärpningen har i flera fall medfört beklagliga konsekvenser. Som exempel kan anföras dess verkningar till nackdel för omnibustrafiken. Den betydande ansvällningen av beståndet av personbilar och motorcyklar jämte tillkomsten av ca 300 000 mopeder har medfört att busslinjernas trafikunderlag krympt samman. I en del fall har trafikintäkterna minskat med 10—20 procent sedan 1952. Speciellt hårt träffade är en del landsbygdslinjer, vilka fått vidkännas den starkaste minskningen av sitt trafikunderlag. Samtidigt har betydande kostnadsstegringar inträtt. Drygt hälften av dessa ökningar hänför sig till höjda fordons- och drivmedelsskatter. Då busstrafikens taxor icke undergått en kompensande höjning framstår läget på flera håll som mycket allvarligt, till men särskilt för landsbygdens kommunikationsmöjligheter.

Vi förordar med hänsyn härtill en sänkning till förutvarande nivå av skatten å tyngre fordon. Denna synes komma att medföra ett inkomst-

bortfall på automobilskattemedlen uppgående till ca 25 miljoner kronor. Utrymme torde finnas för den föreslagna skattesänkningen icke minst med tanke på att överskottet på inkomster av automobilskattemedlen beräknas uppgå till 61 miljoner kronor för budgetåret 1956/57.

Med stöd av vad ovan anförts hemställas,  
att riksdagen måtte antaga följande

### Förslag

till

*förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.*

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

### 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 etthundratio kronor, dels ock tjuugoåtta kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;
  - för lastautomobil dels grundavgift med etthundra kronor, dels ock trettiosju kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram; samt
  - för omnibus dels grundavgift med etthundra kronor, dels ock trettiofire 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 tvåtusen kilogram, med tvåhundrafyrtio kronor;
  - om totalvikten uppgår till tvåtusen men icke tretusen kilogram, med trehundraatjuugo kronor;

om totalvikten uppgår till tretusen men icke femtusen kilogram, med fyrahundra kronor;

om totalvikten uppgår till femtusen men icke åttatusen kilogram, med fyrahundraåttio kronor; samt

om totalvikten uppgår till åttatusen kilogram, med femhundrasextio kronor.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1957.

---

Stockholm den 26 januari 1956

*Axel Mannerskantz*

*Gunnar Svärd*

---

Nr 319

Av herr **Bergh, Ragnar**, om sänkning av fordonsskatten för bärgningsbilar.

(Lika lydande med motion nr 232 i Andra kammaren)

Stockholm den 26 januari 1956

*Ragn. Bergh*

---

Nr 320

Av herr **Spetz** och herr **Andersson, Axel**, om sänkning av fordonsskatten för lastautomobiler, släpvagnar och omnibussar.

(Lika lydande med motion nr 251 i Andra kammaren)

Stockholm den 26 januari 1956

*Gunnar Spetz*

*Axel Andersson*

---