

Nr 25

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner angående upphävande av omsättningsskatten å mo- torfordon m. m.

Till bevillningsutskottet har hänvisats följande inom riksdagen väckta, av utskottet till behandling i ett sammanhang upptagna motioner, nämligen

I) de likalydande motionerna I: 374 av herr *Sundelin m. fl.* och II: 454 av herr *Ohlin m. fl.*, vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta

1) att som ett led i avvecklingen av den nu utgående omsättningsskatten på motorfordon denna reduceras med 50 procent och att denna sänkning skall träda i kraft snarast efter riksdagens beslut;

2) att ur omsättningsskatten på motorfordon härflytande medel med ingången av budgetåret 1957/58 skall redovisas å automobilskattemedlens specialbudget och därigenom reserveras för vägändamål;

3) att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderlig författning i anslutning till yrkandet under 1) ovan»; samt

II) motionen II: 461 av herrar *Carlsson* i Stockholm och *Königson*, vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta att avskaffa omsättningsskatten på motorfordon och att detta beslut skall träda i kraft snarast möjligt efter riksdagens ställningstagande».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framförda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionerna II: 454 och II: 461.

Som ett led i statsmakternas investeringsbegränsande åtgärder uttogs fr. o. m. den 1 februari 1955 en särskild investeringsavgift, ungefärligen motsvarande 10 procent av anskaffningskostnaden, vid förvärv av personbilar, vissa mindre lastbilar och motorcyklar. Den särskilda investeringsavgiften å motorfordon ersattes fr. o. m. den 1 december 1956 med omsättningsskatt å motorfordon.

Enligt 1 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall skall omsättningsskatt erläggas för inom riket tillverkade eller hit införda personbilar, sådana med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustade lastbilar, vilkas tjänstevikt ej överstiger 1 800 kg, samt motorcyklar, i den mån fordonen inte är eller tidigare varit upptagna i bilregister. Förordningen är således inte tillämplig å begagnade fordon.

Undantagna från skatteplikt är brandbilar, ambulanser, mopeder samt invalidmotorcyklar.

Jämlikt 2 § inträder skattskyldighet

för skattepliktigt motorfordon, som tillverkas inom riket, när fordonet av tillverkaren levereras till köpare eller uttas från rörelse utan samband med försäljning;

för skattepliktigt motorfordon, som införes till riket av någon som blivit registrerad hos kontrollstyrelsen såsom importör, när fordonet levereras till köpare eller uttas från rörelse utan samband med försäljning; samt

för annat skattepliktigt motorfordon, när det införes till riket.

Skattskyldig är tillverkaren, importören eller den för vars räkning införseln sker.

Skattens storlek regleras i 4 §. Omsättningsskatten utgår för personbilar och lastbilar med det antal kronor, som motsvarar 90 procent av det tal, vilket anger fordonets tjänstevikt uttryckt i kilogram. För bilar med högre tjänstevikt än 1 600 kg skall därjämte tillägg göras med 120 kronor för varje femtiotal kilogram, varmed tjänstevikten överskjuter 1 600 kg. Avrundning sker i förekommande fall till närmast lägre hela tiotal kronor. För motocyklar utgör skatten 180 kronor, om tjänstevikten ej överstiger 75 kg, 240 kronor om tjänstevikten är högre men ej överstiger 160 kg samt eljest 360 kronor. Skattesatserna har avvägrats så, att de genomsnittligt skall motsvara ca 12 procent av fordonets detaljhandelspris.

Har någon tjänsteviktsberäkning enligt vägtrafikförordningen inte hunnit verkställas, när skatten skall fastställas, åligger det kontrollstyrelsen resp. tullverket att med ledning av tillgängliga viktuppgifter m. m. låta beräkna tjänstevikten. Kan sådan beräkning ej ske enligt vanliga normer har vederbörande myndighet befogenhet att schablonmässigt uppskatta tjänstevikten med ledning av vad som kan antas vara normal sådan vikt för fordon av ifrågavarande slag i färdigutrustat skick.

Kontrollmyndighet är kontrollstyrelsen samt vid införsel generaltullstyrelsen.

I motsats till den särskilda investeringsavgiften tillföres omsättningsskatten å motorfordon den allmänna budgeten och inräknas således icke i automobilskattemedlen.

Sådana fordon, som en jordbrukare eller rörelseidkare förvärvar i och för sin näringsverksamhet, är underkastade avgiftsplikt enligt bestämmelserna i förordningen den 23 november 1956 (nr 554) om investeringsavgift för år 1957. Enligt 5 § nämnda förordning skall såsom avgiftspliktig investering emellertid inte anses förvärv av motorfordon, som är underkastade beskattning enligt förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall, eller investering i bussar, som användes i yrkesmässig trafik. Investeringsavgift utgår med 12 procent av sammanlagda kostnaden för avgiftspliktiga investeringar, sedan därifrån dragits ett avgiftsfritt bottenbelopp å 30 000 kr.

Av innehållet i *de förevarande motionerna* må här återgivas följande.

Till stöd för yrkandena i *de likalydande motionerna* I: 374 och II: 454 anför motionärerna bl. a.

Den återhållsamhet med en fortsatt ökning av personbilsbeståndet, som kan anses önskvärd för dagen, uppnås genom de hårdare kreditvillkor, som följer med den allmänna kreditåtstramningen, och genom att möjlighet beredes den som så önskar att spara till bostad i stället för till bilköp. Omsättningsskatten utgör en särskilt allvarlig pålaga för landsbygdens folk, som på grund av de större avstånden är i hög grad beroende av att ha tillgång till bil. En avveckling av omsättningsskatten på motorfordon bör enligt motionärernas mening ske etappvis, varigenom en viss återhållsamhet i fråga om bilinköpen vinnes. Som ett första steg i denna avveckling föreslås en reducering av nu utgående omsättningsskatt med 50 procent, vilken sänkning bör träda i kraft snarast efter riksdagens beslut. I samband med sänkningen av omsättningsskatten på motorfordon med 50 procent uppkommer vissa problem i fråga om sådana bilar som beskattas enligt den särskilda förordningen om beskattningen av bilar i lager. Detta synes böra lösas genom ett restitutionsförfarande.

För närvarande redovisas intäkterna av omsättningsskatten på motorfordon direkt i den allmänna budgeten. Därigenom göres avsteg från den ordning som redan vid införande av den vanliga beskattningen av motorfordon fastslogs, innebärande att av denna beskattning härflytande medel skall tillföras vägbudgeten och på så sätt komma vägväsendet till godo. Denna princip följdes i fråga om dispositionen av bilaccisen men övergavs när denna omformades till omsättningsskatt. En för trafikväsendet mera rättvisande redovisningsmetod bör införas genom att de medel som inflyter från omsättningsskatten på motorfordon redovisas på automobilskattemedlens specialbudget.

I motionen II:461 om avskaffande av omsättningsskatten å motorfordon framhålles bl. a. följande. Den återhållsamhet i fråga om ökningen av personbilsbeståndet, som av samhällsekonomiska skäl kan förefalla önskvärd, åstadkommes bäst genom att investeringar i motorfordon liksom andra investeringar i nödvändig omfattning begränsas genom den allmänna kreditåtstramningens effekt. Sedan den förutvarande bilaccisen i omsättningsskattens form har permanentats på obestämd tid framåt, har den återhållande effekt, som dess tidsbegränsning tidigare kan antas ha haft, sannolikt nästan helt gått förlorad. Den har i stället fått en mer renodlat fiskal karaktär och medför, att de, som för sin yrkesutövning eller av andra skäl är beroende av att ha tillgång till motorfordon, tvingas bära en extra pålaga. Detta måste uppfattas som en orättvisa, i synnerhet för landsbygdens folk, som på grund av de långa avstånden i hög grad är hänvisade till bilen som transportmedel.

Utskottet. Som ett led i statsmakternas investeringsbegränsande åtgärder för att stävja tendenserna till en expansion utöver ramen för landets tillgängliga ekonomiska resurser uttogs en allmän investeringsavgift för under åren 1955 och 1956 gjorda investeringar av jordbrukare och rörelseidkare samt som ett komplement därtill en särskild investeringsavgift vid

förvärv av nya och begagnade personbilar, vissa mindre lastbilar och motorcyklar. Vid 1956 års riksdags höstsession beslöts på grundval av propositionen nr 188 och bevillningsutskottets betänkande nr 57 att allmän investeringsavgift även skulle uttagas för investeringar under år 1957 samt att den särskilda investeringsavgiften fr. o. m. den 1 december 1956 skulle ombildas till en omsättningsskatt å motorfordon av mer permanent karaktär i avsikt att begränsa nyanskaffningen av bilar och motorcyklar.

I fråga om beskattningen av motorfordonsförvärv konstaterade departementschefen i förenämnda proposition nr 188 efter att ha lämnat en redogörelse för det ekonomiska läget, att man uppenbarligen måste bibehålla en sådan beskattning såsom ett komplement till den allmänna investeringsavgiften. Departementschefen uttalade vidare, att även om den allmänna investeringsavgiften hade kunnat avskaffas, det likväl skulle ha funnits övervägande skäl för en fortsatt beskattning av motorfordonsförvärv. Det framhölls, att bilismen tenderade att bli det mest expansiva inslaget i konsumtionen. Enligt departementschefens mening var det betydelsefullt att konsumtionens expansion inte fick sådant omfång eller sådan inriktning att angelägna investeringsbehov måste eftersättas. Bilismen konkurrerade härvidlag direkt eller indirekt med exempelvis bostadsbyggandet och industrins investeringar. Av bl. a. dessa skäl var det erforderligt att vårt land under ett antal år framåt, liksom många andra länder, använde beskattningen som en broms på bilismens för snabba expansion och som ett medel för att ge samhället tid att anpassa sig till denna.

1956 års bevillningsutskott uttalade i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 57, att utskottet kunde ansluta sig till departementschefens sålunda uttalade uppfattning. I motsats till vad som anförts i vissa i anledning av propositionen väckta motioner ansåg utskottet, att den dittillsvarande beskattningen av motorfordonsförvärv haft en återhållande verkan. Därjämte påpekade utskottet, att i den mån beskattningen medfört en överflyttning av konsumtionen, denna överflyttning skett från ett för samhällsökonomi känsligt område till andra mindre känsliga områden.

I de förevarande motionerna har framställts yrkanden om en sänkning eller ett upphävande av omsättningsskatten å motorfordon. Sålunda yrkas i de likalydande motionerna I: 374 och II: 454 bl. a. att som ett led i avvecklingen av omsättningsskatten å motorfordon denna skall reduceras med 50 procent. Den förordade skattesänkningen föreslås skola träda i kraft snarast möjligt efter riksdagens beslut. Motionärerna i motionen II: 461 yrkar, att riksdagen måtte besluta att genast avskaffa den ifrågavarande skatten. Som motivering för yrkandena har anförts, att den önskvärda återhållsamheten i fråga om ökningen av personbilsbeståndet bäst åstadkomes genom att investeringar i motorfordon i nödvändig omfattning begränsas genom den allmänna kreditåtstramningen. Vidare har framhållits att skatten utgör en allvarlig pålaga för landsbygdens folk, som på grund av de stora avstånden är beroende av bilen som transportmedel.

Då riksdagen så sent som i november månad 1956 fattade beslut om införande av en omsättningsskatt å motorfordon, bör enligt utskottets mening

inte ifrågakomma att redan nu upphäva eller vidtaga ändringar av så vittgående natur i detta beslut, som föreslagits i motionerna, med mindre de då gjorda bedömningarna av det ekonomiska läget och bilismens fortsatta utveckling visat sig vara felaktiga.

I årets statsverksproposition framhåller chefen för finansdepartementet, att den totala efterfrågan på varor och arbetskraft fortfarande är större än tillgången samt att en generell uppmjukning av den återhållande politiken därför endast skulle försämra balansen på såväl arbets- som varumarknaden och leda till en avtappning av valutareserven. Departementschefen anför vidare, att huvudelementen i den starkt efterfrågebegränsande politik, som alltjämt måste föras för att vidmakthålla den samhällsekonomiska jämvikten och skydda prisstabiliteten och valutareserven, liksom hittills är av kreditpolitisk och finanspolitisk natur. De återhållande verkningarna är starkast inom den privata sektorn och där speciellt på investeringsområdet. Det har inte funnits förutsättningar att i lika stark omfattning vidtaga direkta åtgärder mot expansionstendenserna på konsumtionsområdet. Omsättningskatten på personbilar och regleringen av avbetalningshandeln utgör dock åtgärder som får en direkt efterfrågebegränsande inverkan på konsumtionen.

Frågan om avvägningen mellan konsumtion och investeringar belyses även i 1955 års långtidsutrednings betänkande (SOU 1956: 53), vari utredningen understryker nödvändigheten av att skapa utrymme för att tillgodose de stora och trängande investeringsbehov, som förutses under de kommande åren. Betänkandet utmynnar i en rekommendation till förmån för en stark ökning av investeringsvolymen och en motsvarande återhållsamhet beträffande konsumtionens tillväxt.

Vad beträffar utvecklingen på motorfordonsmarknaden visar tillförseln av personbilar en fortsatt stegring trots de investeringsbegränsande åtgärder, som under senare år vidtagits. Antalet nyinregistrerade personbilar utgjorde år 1954, då ingen investeringsavgift utgick, 126 617 och år 1955 127 749. Under år 1956 steg antalet till 131 724. Oaktat de under fjärde kvartalet 1956 rådande drivmedelsrestriktionerna minskade nytillförseln av personbilar i jämförelse med samma kvartal 1955 endast med i runt tal 1 300 bilar.

Av vad ovan anförts framgår, att utvecklingen sedan beslutet fattades om införande av omsättningsskatten å motorfordon inte gått i sådan riktning att ett avskaffande eller en sänkning av skatten kan ske utan att medföra betydande risker för rubbningar i den samhällsekonomiska balansen. Den uppfattning, som kommit till uttryck i motionerna, att enbart den rådande begränsningen av kreditgivningen skulle kunna ersätta behovet av en skatt av ifrågavarande slag kan utskottet inte dela. Med det anförda avstyrker utskottet således motionsyrkandena om ett avskaffande eller en sänkning av omsättningsskatten å motorfordon.

Utskottet har därjämte att taga ställning till det i de likalydande motionerna I: 374 och II: 454 framförda yrkandet, att omsättningsskattemedlen med ingången av budgetåret 1957/58 skall redovisas å automobilskattemedlens specialbudget och därigenom reserveras för vägändamål.

Omsättningsskatten å motorfordon är utformad efter i stort sett samma principer som den år 1951 beslutade bilaccisen. Denna skatt uttogs i tillverknings- och importledet, och intäkterna därav tillfördes den allmänna budgeten. Intäkterna av den särskilda investeringsavgiften, som erlades i samband med fordonets inregistrering, redovisades däremot i likhet med intäkterna av de vanliga motorfordons- och drivmedelsskatterna å automobilskattemedlens specialbudget. Liksom bilaccisen erlägges omsättningsskatten å motorfordon av tillverkare och importörer, och uppbörden sker hos kontrollstyrelsen eller i fråga om viss import genom tullverkets försorg.

Även vid frågans behandling av föregående års riksdag framfördes motionsvis yrkanden att omsättningsskattemedlen skulle redovisas å den särskilda bilskattebudgeten. Bevillningsutskottet yttrade i anledning därav, att om man ersatte den särskilda investeringsavgiften med en omsättningsskatt, som till sin allmänna uppläggning inte skilde sig från konsumtionsskatter på andra områden, övervägande skäl talade för att skatteinkomsterna tillfördes den allmänna budgeten. I de förevarande motionerna har inte framförts några nya synpunkter på frågan, som kan ge utskottet anledning att frångå den tidigare intagna ståndpunkten till skattens budgetmässiga redovisning, varför utskottet anser sig böra avstyrka de likalydande motionerna I: 374 och II: 454 även i denna del.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

1) att motionen II: 461 av herrar Carlsson i Stockholm och Königson icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

2) att de likalydande motionerna I: 374 av herr Sundelin m. fl. och II: 454 av herr Ohlin m. fl., såvitt motionerna avser sänkning av omsättningsskatten å motorfordon, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt

3) att de likalydande motionerna I: 374 av herr Sundelin m. fl. och II: 454 av herr Ohlin m. fl., i vad motionerna ej behandlas under punkt 2), icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 mars 1957

På bevillningsutskottets vägnar:

EDGAR SJÖDAHL

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Hagberg, Heüman, Spetz, Eriksson, Gustaf Elofsson*, Snygg, Söderquist, Rune Johansson och Bengtson; samt

från andra kammaren: herrar Olsson, Sundström, Nilsson i Svalöv, Allard, Vigelsbo, Strandh, Henriksson, Andersson i Essvik, Stenberg* och Rydén.

* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

Reservationer:

I) av herrar *Spetz, Söderquist, Strandh, Stenberg* och *Rydén*, vilka ansett *dels* att utskottet under hänvisning till innehållet i de likalydande motionerna I: 374 av herr *Sundelin* m. fl. och II: 454 av herr *Ohlin* m. fl. bort under punkten 2) hemställa,

2) att riksdagen måtte antaga följande

Förslag

till

förordning angående ändring av förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall

Härmed förordnas att 4 § förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall skall erhålla följande ändrade lydelse.

4 §.

Omsättningsskatten utgår för *personbilar och lastbilar* med det antal kronor, som motsvarar 45 procent av det tal, vilket anger fordonets tjänstevikt uttryckt i kilogram. För bilar med högre tjänstevikt än 1 600 kilogram skall därjämte tillägg göras med 60 kronor för varje fullt femtiotal kilogram, varmed tjänstevikten överskjuter 1 600 kilogram. Skatten avrundas i förekommande fall till närmast lägre helt tiotal kronor.

För *motorcyklar* utgör skatten 90 kronor därest fordonets tjänstevikt ej överstiger 75 kilogram, 120 kronor därest tjänstevikten är högre men ej överstiger 160 kilogram samt eljest 180 kronor.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 1957.

I samband med ikraftträdandet av denna förordning skall följande iakttagas.

För motorfordon, vilka finnas i lager vid tidpunkten för denna förordnings ikraftträdande och för vilka omsättningsskatt erlagts enligt förordningens förutvarande lydelse, äger kontrollstyrelsen, efter ansökan, återbetala halva beloppet av den erlagda skatten. Till ledning för sådan återbetalning skall den skattskyldige till kontrollstyrelsen lämna en på tro och heder upprättad deklaration angående sitt lager av skattepliktiga fordon klockan 12 natten mellan den 31 mars och den 1 april 1957.

dels att sista stycket i utskottets yttrande bort ha följande lydelse:

»Det har varit en sedan länge av statsmakterna accepterad regel att de intäkter som inflyter genom beskattning av bilismen skall tillföras automobilskatte-medlens specialbudget och därmed komma vägväsendet till godo. Som ett uttryck härför tillfördes den s. k. vägbudgeten exempelvis inkomsterna av den särskilda investeringsavgift (bilaccis), som uttogs närmast före införandet av den nuvarande omsättningsskatten å motorfordon. Den om-

ständigheten att den särskilda investeringsavgiften (bilaccisen) i huvudsakligen formellt hänseende omvandlats till en omsättningsskatt borde inte utgöra anledning till ändring i detta hänseende. Inte heller den omständigheten, att automobilskattefonden, som har att bära de kostnader som bilismen förorsakar vägväsendet, för närvarande inrymmer icke oväsentliga reserver, kan rimligtvis åberopas som ett hållbart skäl att undandraga vägbudgeten här ifrågavarande bilskattemedel. Det föreligger nämligen betydande krav på vägväsendets fortsatta utbyggnad och upprustning. Hänsyn bör även tas till möjligheterna att hålla en något reducerad skattenivå för bilismen.

Det synes därför utskottet naturligt, att även de intäkter som härflyter från omsättningsskatten å motorfordon tillföres automobilskattemedlens specialbudget. Utskottet tillstyrker alltså bifall i denna del till de likalydande motionerna I: 374 och II: 454.»

dels ock att utskottet under punkten 3) bort hemställa,

3) att riksdagen med bifall till de likalydande motionerna I: 374 och II: 454 måtte uttala att intäkterna av omsättningsskatten å motorfordon skall tillföras automobilskattemedlens specialbudget.

II) av herrar *Gustaf Elofsson, Bengtson* och *Vigelsbo*, vilka ansett att sista stycket i utskottets yttrande bort ha följande lydelse:

»I och för sig anser utskottet det inte självskrivet att alla medel, som på olika sätt inflyter från beskattningen av motorismen endast användes till vägväsendet. I fråga om uttagandet av omsättningsskatt kan enligt utskottets mening inte motorfordonen påräkna en privilegierad ställning gentemot andra varor. Såsom utskottet redan påpekat har antalet bilar under senare år stigit mycket starkt. Detta kräver en betydligt mer omfattande upprustning av vårt vägväsende än vad som hittills förekommit. När andra nödvändiga investeringsobjekt, t. ex. bostadsbyggandet, blivit någorlunda tillgodosedda, bör vägväsendet bli föremål för en grundlig upprustning. Då tidpunkten för denna upprustning icke synes alltför avlägsen är det angeläget att trots de redan reserverade medlen ytterligare medel tillföres vägväsendet. Principiellt anser utskottet sålunda att mesta möjliga medel bör tillföras vägväsendet. Då emellertid riksdagen beträffande ifrågavarande omsättningsskatt på motorfordon tagit ställning till frågan för endast några månader sedan och därvid beslutat att medlen skall tillföras den allmänna budgeten vill utskottet för närvarande inte påyrka att detta beslut upphäves. Utskottet vill emellertid fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på betydelsen av att ytterligare medel ställes till vägväsendets förfogande och att sålunda även omsättningsskatten på motorfordon tillföres automobilskattemedlens specialbudget.»

III) av herrar *Hagberg* och *Nilsson* i Svalöv.