

Nr 15

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner om sänkning av fordonsskatten för bussar och av brännoljeskatten.

(1:a avd.)

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

1) de likalydande motionerna I:522 av herrar *Sveningsson* och *Ringaby* samt II:536 av herr *Nordgren*, vari hemställts, »att riksdagen måtte med verkan från och med den 1 januari 1964 besluta sänka de för bussar utgående fordonsskatterna med 40 procent samt att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderliga författningsändringar»; samt

2) de likalydande motionerna I:525 av herr *Virgin m. fl.* och II:622 av herr *Cassel m. fl.*, vari hemställts, att riksdagen måtte antaga följande

Förslag

till

förordning om ändring av 5 § förordningen den 15 december 1961 (nr 653) om brännoljeskatt

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen den 15 december 1961 om brännoljeskatt skall erhålla följande ändrade lydelse.

5 §.

Skatten utgår med trettio öre för liter, dock att skatt, som erlägges av tillverkare eller registrerad leverantör eller vid införsel, skall utgöra tjugusju öre för liter.

Skatten beräknas — — — av volymen.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 1963.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framförda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna II:536 och II:622.

Frågan om sänkning av fordonsskatten för bussar*Gällande bestämmelser*

Enligt förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt skall fordonsskatt årligen erläggas bl. a. för här i riket registrerade bussar. Skatten utgår med dels en enhetlig grundavgift och dels en på visst sätt beräknad tilläggsavgift. Grundavgiften utgör 110 kr. För bussar med tjänstevikt av högst 5 000 kg utgör tilläggsavgiften 33 kr. för varje påbörjat hundratal kg av tjänstevikten, minskad med 900 kg, medan tilläggsavgiften för bussar med högre tjänstevikt utgör 1 353 kr. för 5 000 kg av tjänstevikten och 55 kr. för varje påbörjat hundratal kg av återstående del av tjänstevikten.

Jämlikt 1 § 6 mom. vägtrafikförordningen förstås med bilens tjänstevikt sammanlagda vikten av dels fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, dels till fordonet hörande verktyg, reservhjul, bränsle, smörjolja samt vatten och dels föraren av fordonet.

Frågans tidigare behandling

Under åberopande bl. a. av busstrafikens ekonomiska situation har vid 1956—1960 års riksdagar väckts motioner om sänkning av fordonsskatten för bussar. Motionerna har, bl. a. med hänsyn till att frågan om motorfordonstrafikens beskattning är under utredning inom 1953 års trafikutredning, icke föranlett någon riksdagens åtgärd.

I en av 1953 års trafikutredning till chefen för kommunikationsdepartementet i februari 1960 ingiven framställning rörande busstrafikens driftekonomiska förhållanden föreslog utredningen med hänsyn till den brydsamma ekonomiska situation, i vilken ett stort antal bussföretag på landsbygden befinner sig — förutom vissa åtgärder av ekonomisk och trafikpolitisk karaktär — en provisorisk lättnad i beskattningen av busslinjetrafiken. Sålunda föreslogs att bussföretag med linjetrafik på landsbygden i avbidan på ställningstagandet till frågan om direkta stödåtgärder skulle erhålla restitution av halva den fordonsskatt, som erlagts för år 1960 i fråga om bussar i nämnda trafik.

Chefen för kommunikationsdepartementet delade i propositionen nr 98 till 1961 års riksdag utredningens uppfattning om behovet av ekonomiskt stöd åt busstrafiken på landsbygden men ansåg för sin del att bidraget borde utgå efter individuell prövning av de skilda bussföretagens ekonomiska förhållanden. Bidragets storlek föreslogs i propositionen maximerat till två kr. per vagnmil, och det för bidragsgivningen erforderliga beloppet beräknades till 2 milj. kr.

I de i samband med propositionen behandlade motionerna I:23 och II:54, I:633 och II:753 samt I:358 och II:418 yrkades lindring av fordonsskatten

för bussar, i de båda förra motionsparen med 50 procent och i det senare motionsparet med 40 procent.

Sammansatta stats- och bevillningsutskottet tillstyrkte i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 1 förslaget i propositionen och avstyrkte bifall till motionerna.

Frågan om skattelättnader för bussar behandlades även av 1962 års riksdag. Sålunda hemställdes i motionerna I:149 och II:195 att riksdagen såsom en provisorisk stödåtgärd för busstrafiken på landsbygden skulle besluta om restitution av hälften av erlagd fordonsskatt fr. o. m. år 1961 i huvudsaklig överensstämmelse med det förslag, som framlades av 1953 års trafikutredning. I motionerna I:473 och II:574 däremot yrkades sänkning av fordonsskatten för bussar med 40 procent.

I sitt av riksdagen godkända betänkande nr 29 avstyrkte bevillningsutskottet bifall till motionerna och anförde bl. a. följande.

De nu utgående behovsprövade bidragen å tillhopa 2 milj. kronor medför att väsentligt högre belopp kan utgå till den ekonomiskt minst bärkraftiga trafiken än enligt de generellt verkande bidragssystem, som föreslås i motionerna. Utskottet vill även erinra om riksdagens tidigare, i andra sammanhang uttalade uppfattning att erforderligt stöd till viss verksamhet i princip inte bör ske i form av lättnader vid beskattningen utan genom direkta bidrag.

Av vad ovan anförts framgår att utskottet inte kan ansluta sig till motionärernas förslag om ett generellt stöd till busstrafiken genom skattelättnader utan anser att de bidrag, som även i fortsättningen kan krävas för upprätthållande av samhällsnödvändig busstrafik, bör utgå efter behovsprövning i de enskilda fallen. Det ankommer emellertid inte på bevillningsutskottet att taga ställning till storleken av erforderligt bidrag, utan denna fråga torde få avgöras i annat sammanhang.

Motionerna

I motionerna I:522 och II:536 framhåller motionärerna i huvudsak följande. Erfarenheterna från det hittills tillämpade statsbidragssystemet visar, att en betydande del av landsbygdstrafiken har behov av bidrag för att uppnå täckning av de med trafiken förenade kostnaderna. De redovisade underskotten enbart på stödberättigade linjer uppgick enligt 1961 års bidragsansökningar till 6,3 milj. kr., eller 11 procent av totalkostnaderna i sökan- denas trafikrörelse, och enligt 1962 års ansökningar till närmare 9,9 milj. kr. I kostnaderna ingår som en betungande post fordonss- och drivmedels- skatter, som varje bussföretag tvingas betala för gemensamma ändamål, medan endast vissa företag får återbäring i form av statsbidrag.

Emot ett bidragssystem baserat på prövning av ansökningar från enskilda trafikutövare talar bl. a. det förhållandet, att systemet med nödvändighet måste verka tungrott. Den enklaste formen för generella åtgärder, som en-

ligt motionärernas mening är att föredraga, synes vara att sänka fordonsskatten för bussar.

Trafikutredningen har i sin år 1960 avgivna framställning rörande buss- trafikens driftekniska förhållanden konstaterat, att fordon- och driv- medelsskatterna är avsedda att ingå i ett system, varigenom olika kategorier av motorfordon svarar för av dem förorsakade kostnader enligt den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen. Utredningen har uttalat att kostnadsansva- righetsprincipen för bussarnas del inte brytes, om upp till hälften av bussar- nas totalskatt antages motsvara deras bidrag till motorfordonstrafikens ge- mensamma kostnader. Utredningen föreslog för sin del som en provisorisk åtgärd att restitution borde ske av hälften av den fordonsskatt, som för år 1960 erlagts i fråga om bussar, vilka den 1 januari 1960 var godkända för användning på linjer som till minst fyra femtedelar låg utanför stads plan- lagda område.

Några skäl att begränsa skattesänkningen enbart till vissa bussar före- ligger enligt motionärernas mening emellertid inte. De ekonomiska svårig- heterna för den kollektiva persontrafiken förefinns i snart sagt alla typer av busslinjetrafik, och riskerna att generella åtgärder skall innebära otillbör- liga fördelar för vissa företag måste bedömas som ytterligt små. En lämplig reduktion av beskattningen synes enklast kunna ske genom nedsättning med 40 procent av de för bussarna utgående fordonsskatterna. Detta skulle inne- bära en minskning av bussarnas totalbeskattning med 12—13 procent och alltså väl rymmas inom den av trafikutredningen angivna ramen.

Frågan om sänkning av brännoljeskatten

Gällande bestämmelser

För motorbrännolja utgår dels särskild skatt — brännoljeskatt — och dels allmän energiskatt. Däremot är brännolja liksom andra drivmedel och bränslen undantagna från allmän varuskatt.

Före den 1 januari 1962 erlades brännoljeskatten kvartalsvis efter dekla- ration av den, som var registrerad som ägare till brännoljedrivet motorfor- don. Skattesatsen utgjorde 30 öre per liter. Jämlikt 5 § förordningen den 15 december 1961 om brännoljeskatt, vilken förordning trädde i kraft den 1 januari 1962, utgår skatten med 34 öre per liter; dock att skatt, som erlagges av tillverkare, registrerad leverantör eller vid införsel, utgår endast med 31 öre per liter. Bestämmelserna innebär att flertalet förbrukare, som numera inköper oljan i beskattat skick, erlägger skatt efter den lägre skattesatsen. För de s. k. blandade förbrukarna, dvs. de som använder motorbrännolja både för drift av motorfordon och för annat ändamål och vilka fortfarande erlägger skatten kvartalsvis efter deklaration, utgår däremot skatten efter den högre skattesatsen. De blandade förbrukarna äger dock rätt att i dekla-

rationen tillgodogöra sig avdrag för den brännolja, som använts för annat ändamål än fordonets framförande.

Energiskatten utgör för motorbrännolja 2,5 öre per liter.

Frågans tidigare behandling

Vid 1961 års höstriksdag framlades i propositionen nr 188 bl. a. förslag om betydande lättnader rörande den direkta beskattningen. För att till viss del kompensera inkomstbortfallet genom denna skattesänkning och andra i propositionen förordade åtgärder föreslogs vidare att den allmänna varuskattnen skulle höjas från 4 till 6 procent samt att bensin- och brännoljeskattorna skulle höjas med 5 resp. 4 öre per liter, motsvarande vad som skulle ha utgått, om motorbränslena hade varit underkastade omsättningsskatt.

I de i anledning av propositionen väckta motionerna I:697 och II:848 samt I:721 och II:882 hemställdes om avslag på förslaget om höjning av drivmedelsskattorna. I motionerna I:727 och II:876 hemställdes dels om avslag på förslaget om höjning av brännoljeskatten och dels att bensinskatten skulle höjas med endast 3 öre per liter.

Förslaget om höjning av bensinskatten behandlades av bevillningsutskottet i dess av riksdagen i denna del godkända betänkande nr 79, vari utskottet tillstyrkte propositionsförslaget om höjning av bensinskatten.

Det i propositionen nr 188 framlagda förslaget om höjning av brännoljeskatten behandlades av bevillningsutskottet i betänkande nr 74. Utskottet avstyrkte därvid bifall till propositionen i denna del. I en vid betänkandet fogad reservation av herr John Ericsson m. fl. anfördes bl. a. följande.

Enligt utskottets mening bör en höjning av bensinskatten även föranleda en i stort sett motsvarande skärpning av skatten på motorbrännolja för att förhindra snedvridning i nuvarande konkurrensförhållanden. Det eventuella stöd, som den tyngre yrkesmässiga trafiken kan vara i behov av, bör, såsom utskottet tidigare i andra sammanhang framhållit, inte ges beskattningsvägen utan i annan ordning.

Av anförda skäl anser sig utskottet inte kunna bifalla avslagsyrkandet i motionerna I:697 och II:848, I:721 och II:882 samt I:727 och II:876 utan tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag om höjning av skatten på motorbrännolja med fyra öre per liter.

Riksdagen biföll det förslag, som innefattades i den vid betänkandet fogade reservationen.

I motionerna I:335 och II:413, I:341 och II:417 samt I:457 och II:542 ävensom i motionen I:467 vid 1962 års riksdag yrkades att brännoljeskatten skulle sänkas med fyra öre per liter.

Bevillningsutskottet tillstyrkte i sitt betänkande nr 27 bifall till berörda motionsyrkanden.

I en till betänkandet fogad reservation av herr John Ericsson m. fl. av-

styrkte reservanterna bifall till motionsyrkandena om sänkning av brännoljeskatten under åberopande bl. a. av att de skattemässiga pålagorna på bilismen i princip borde drabba densamma likformigt för att förhindra snedvridning i konkurrensförhållandena.

Riksdagen beslutade i enlighet med den av herr John Ericsson m. fl. till betänkandet fogade reservationen.

Motionerna

Som motivering för yrkandet i *motionerna I:525 och II:622* framhåller motionärerna, att den av 1961 års höstriksdag höjda skatten på motorbrännolja är en tung börda för de jordbrukare och andra företagare som i sin förvärvsverksamhet är beroende av lastbil eller traktor. Den redan förut hårt trängda tunga lastbilstrafiken förorsakas härigenom konkurrenssvårigheter, och för konsumenten tar sig brännoljeskatten uttryck i höjda varupriser. Särskilt hårt drabbas landsbygdens befolkning, som i hög grad är beroende av buss som kommunikationsmedel och lastbil som transportmedel. För de glesbyggda norrlandslänen är skatten på grund av de långa avstånden en hård belastning. Inte minst för möjligheterna att lokalisera företag till landsbygden kan dessa fördyringar få kännbara konsekvenser. Enligt motionärernas mening skulle en lindring av drivmedelsbeskattningen därjämte vara en välbehövlig och välmotiverad lättnad för jordbruket i dess nuvarande besvärliga läge. Mot bakgrunden härav är det angeläget att snarast möjligt sänka motorbrännoljeskatten till den nivå som var rådande före den av 1961 års höstriksdag genomförda höjningen, dvs. med 4 öre per liter.

Utskottet

Utskottet behandlar till en början yrkandet i *motionerna I:522 och II:536* om sänkning av fordonsskatten för bussar fr. o. m. den 1 januari 1964 med 40 procent.

Enligt förordningen om automobilskatt skall fordonsskatt årligen erläggas för här i riket registrerade bussar. Skatten utgår med dels en enhetlig grundavgift och dels en på visst sätt beräknad tilläggsavgift. Grundavgiften utgör 110 kronor. För bussar med tjänstevikt av högst 5 000 kg utgör tilläggsavgiften 33 kronor för varje påbörjat hundratal kg av tjänstevikten, minskad med 900 kg, medan tilläggsavgiften för bussar med högre tjänstevikt utgör 1 353 kronor för 5 000 kg av tjänstevikten och 55 kronor för varje påbörjat hundratal kg av tjänstevikten till den del denna överstiger 5 000 kg. Skattesatserna har därvid avvägrats med hänsyn till bussarnas vägförslitning och kravet på vägarnas standard.

I syfte att vidmakthålla mindre lönsam linjetrafik med buss huvudsakligen på landsbygden beslutades första gången vid 1961 års riksdag att statsbidrag skulle utgå för viss sådan trafik. Bidragsgivningen grundas på

individuell prövning av behovet och den ekonomiska bärigheten av trafiken. För att inte motverka önskvärda rationaliseringsåtgärder är bidraget maximerat till två kronor per vagnmil. Om synnerliga skäl därtill föreligger kan dock högre bidrag utgå. Statsbidrag utgår inte till trafikföretag, som helt eller till övervägande del ägs av staten. För innevarande budgetår har för ändamålet anvisats tillhoppa 2,7 milj. kronor. I årets statsverksproposition föreslår chefen för kommunikationsdepartementet mot bakgrunden av hittills vunna erfarenheter vissa ändringar i grunderna för bidragssystemet och hemställer att anslaget för budgetåret 1963/64 skall höjas till 3 milj. kronor.

Med hänsyn till kravet på en tillfredsställande transportförsörjning inom olika delar av landet måste en del av den linjetrafik, som för närvarande inte är lönsam, likväl upprätthållas för tillgodoseende av de mest angelägna trafikbehoven. Enighet torde också råda om att de trafikföretag, som uppehåller sådan trafik, i rimlig omfattning bör erhålla kompensation från det allmänna. Meningarna är däremot delade rörande formerna för det ekonomiska stöd, som bör ifrågakomma. Motionärerna anser för sin del, att ett system med generella skattelättnader är att föredraga framför nuvarande behovsprövade bidrag.

Ett generellt bidrag i form av sänkt fordonsskatt för bussar på sätt förordas i motionerna skulle enligt utskottets mening inte ge den lättnad, som erfordras för att de i ekonomiskt hänseende sämst ställda företagen skall kunna upprätthålla ur samhällssynpunkt nödvändig trafik. Fordonsskatten utgör nämligen en relativt obetydlig del av trafikföretagens totala omkostnader. Motionärernas förslag skulle därjämte innebära ett omotiverat högt skattebortfall genom subventionering av busstrafiken, eftersom även statliga företag och åtskilliga enskilda företag, som inte är i behov av statligt stöd, skulle få del av skattesänkningen. I detta sammanhang vill utskottet även framhålla angelägenheten av att automobilbeskattningen drabbar olika kommunikationsmedel och trafikföretag så likformigt som möjligt för undvikande av rubbningar i konkurrensförhållandena. Med hänsyn härtill och till den inom 1953 års trafikutredning pågående revisionen av vägtrafikbeskattningen torde det inte vara lämpligt att nu vidtaga åtgärder, som medför ändringar i busstrafikens beskattning.

Enligt utskottets mening talar övervägande skäl för att stödet åt busstrafiken fortfarande bör vara utformat som ett behovsprövat individuellt bidrag. Den hittillsvarande bidragsgivningen har trots att relativt begränsade medel stått till förfogande visat sig ha stor betydelse för de bidragsberättigade företagens möjligheter att upprätthålla linjetrafik inom områden med alltför otillräckligt trafikunderlag för en lönsam verksamhet. Utskottet vill emellertid inte bestrida, att bidragsbestämmelserna i vissa hänseenden varit mindre tillfredsställande. Detta har även uppmärksamrats av chefen för kommunikationsdepartementet, som i årets statsverksproposition

föreslagit vissa ändringar rörande bidragsgivningen. Det ankommer emellertid inte på bevillningsutskottet att taga ställning till vilka åtgärder, som bör vidtagas i detta hänseende.

Med det anförda avstyrker utskottet bifall till motionerna I:522 och II:536.

Utskottet behandlar härefter yrkandet i motionerna I:525 och II:622 om sänkning av skatten på motorbrännolja med fyra öre per liter fr. o. m. den 1 april innevarande år.

Före den 1 januari 1962 utgjorde skatten på motorbrännolja 30 öre per liter. Efter nämnda tidpunkt utgör skattesatsen 34 öre per liter för hos kontrollstyrelsen registrerade förbrukare — vissa s. k. blandade förbrukare, d. v. s. de som inköper motorbrännolja i obeskattat skick och använder oljan både för drift av motorfordon och för annat ändamål — samt 31 öre per liter för övriga förbrukare, vilka inköper motorbrännolja i beskattat skick.

Vid 1961 års höstriksdag genomfördes på grundval av förslag i propositionen nr 188 lättnader i den direkta beskattningen. Därvid ansågs det av samhällsekonomiska skäl erforderligt att det inkomstbortfall, som föranleddes av skattesänkningen och andra i anledning därav vidtagna åtgärder, till viss del kompensades genom en höjning av den allmänna varuskatten och drivmedelsskatterna. Eftersom drivmedlen inte varit föremål för den skärpning av den indirekta beskattningen, som införandet av den allmänna varuskatten innebar, ansågs det påkallat att skatten på motorbränslena höjdes, så att priserna på dessa varor kom upp i samma nivå, som skulle ha gällt, om allmän varuskatt utgått för dem.

Den genomförda höjningen av den allmänna varuskatten accentuerar i högre grad än tidigare angelägenheten av en likformig skattebelastning på drivmedel och andra konsumtionsvaror, som är underkastade den allmänna varubeskattningen. Dessutom bör såsom utskottet ovan framhållit beskattningen drabba bilismen likformigt för att förhindra snedvridning i konkurrensförhållandena. Med hänsyn härtill anser sig utskottet inte kunna tillstyrka en sänkning av skatten på motorbrännolja.

Det bör i detta sammanhang även framhållas att 1961 års höjning av brännoljeskatten genom den omläggning av beskattningen, som skedde fr. o. m. den 1 januari 1962, i realiteten för åtskilliga förbrukare, däribland flertalet bussföretag, inte medförde en höjning av skattesatsen med fyra öre utan endast med ett öre per liter. Alla, som använde brännolja för motordrift, redovisade före den 1 januari 1962 sin förbrukning efter en skattesats av 30 öre per liter. Oregistrerade förbrukare inköper efter nämnda tidpunkt oljan i beskattat skick, varvid skatten ingår i priset med 31 öre per liter. I enlighet härmed innebär omläggningen för bl. a. bussarnas del en skattehöjning med endast ett öre per liter. För lastbilarnas del är skattehöjningen något större beroende på att tidigare möjlighet till avdrag för s. k. skattefri förbrukning (motordrift för lastning och lossning etc.) bortfallit.

Under hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet bifall till motionerna I:525 och II:622.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa, att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I:522 av herrar Sveningsson och Ringaby samt II:536 av herr Nordgren om sänkning av fordonsskatten för bussar, samt

2) de likalydande motionerna I:525 av herr Virgin m. fl. och II:622 av herr Cassel m. fl. om sänkning av brännoljeskatten,

icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 mars 1963

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar John Ericsson, Einar Eriksson, fröken Ranmark, herrar Oscar Carlsson, Wårnberg, Lundström, Gösta Jacobsson och Billman; samt

från andra kammaren: herrar Allard, Gustafson i Göteborg, Nilsson i Svalöv, Kärrlander, Asp, Christenson i Malmö, Magnusson i Borås, Andersson i Essvik, fru Holmqvist och herr Nilsson i Tvärålund.

Reservationer

I) av herrar Gösta Jacobsson, Nilsson i Svalöv och Magnusson i Borås, vilka — under återopande av innehållet i de likalydande motionerna I:522 av herrar Sveningsson och Ringaby samt II:536 av herr Nordgren — ansett, att utskottet bort tillstyrka motionärernas förslag om en sänkning av fordonsskatten för bussar med 40 procent och således under punkten 1) bort hemställa,

att riksdagen, med bifall till förenämnda motioner, måtte antaga följande

Förslag

till

förordning om ändring av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen den 2 juni

1922 om automobils katt skall erhålla följande ändrade lydelse.

5 §.

- Skatt utgår — — — sextio kronor;
 c) för annan — — — tjänstevikten; ävensom för omnibus dels grundavgift med sjuttio kronor dels ock tilläggsavgift med följande belopp:
 om tjänstevikten icke överstiger femtusen kilogram tjugukronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av tjänstevikten minskad med niohundra kilogram; samt
 om tjänstevikten överstiger femtusen kilogram, åttahundratjugukronor för femtusen kilogram av tjänstevikten och trettiofyra kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten;
 d) för annan — — — ettusentvåhundra kronor.
 Det åligger — — — av skatten.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1964.

II) av herrar *Lundström*, *Gösta Jacobsson*, *Billman*, *Gustafson* i Göteborg, *Nilsson* i Svalöv, *Christenson* i Malmö, *Magnusson* i Borås och *Nilsson* i Tvärålund, vilka — under åberopande av innehållet i de likalydande motionerna I:525 av herr *Virgin* m. fl. och II:622 av herr *Cassel* m. fl. — ansett, att utskottet under punkten 2) bort hemställa,

att riksdagen i anledning av förenämnda motioner måtte antaga följande

Förslag

till

förordning om ändring av 5 § förordningen den 15 december 1961 (nr 653) om brännoljeskatt

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen den 15 december 1961 om brännoljeskatt skall erhålla följande ändrade lydelse.

5 §.

Skatten utgår med trettio öre för liter, dock att skatt, som erlægges av tillverkare eller registrerad leverantör eller vid införsel, skall utgöra allenast tjugusju öre för liter.

Därest särskilda förhållanden det föranleda, äger kontrollstyrelsen medgiva, att skatt skall erläggas med allenast tjugusju öre för liter även av registrerad förbrukare, om dennes förbrukning av brännolja för drift av motor i motorfordon är av betydande omfattning.

Skatten beräknas — — — av volymen.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 1963.

III) av herrar *Lundström, Billman, Gustafson* i Göteborg och *Christenson* i Malmö beträffande punkten 1) i utskottets hemställan.