

Nr 32

*Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner
om restitution av skatt på bensin för motorsågar, m. m.
(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:205 av herr *Wanhainen m. fl.* samt II:248 av herrar *Persson* i Tandö och *Nilsson* i Östersund, vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en utredning syftande till restitution av skatt å bensin som förbrukas vid användning av motorsågar i skogsbruket»; ävensom

2) de likalydande motionerna I:341 av herrar *Åkesson* och *Skårman* samt II:376 av herrar *Nilsson* i Lönsboda och *Carlsson* i Huskvarna, vari hemställts, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning och förslag angående lättnader i fordonsskatten eller annan kompensation för ägare till sådana svenska fordon som går i lasttrafik på utlandet, så att skatte- och tullbestämmelserna för svenska åkare i utlandstrafik inte blir sämre än vad som gäller åkare från andra länder i trafik på Sverige».

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 I:205 och II:376.

Restitution av skatt på bensin, som användes för drift av motorsågar

Gällande bestämmelser m. m.

Enligt 1 § förordningen den 7 april 1961 (nr 372) om bensinskatt utgår skatt för bensin och vissa alkoholer. Därjämte utgår enligt förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt sådan skatt för de varuslag, som avses i 1 § bensinskatteförordningen. Bensinskatt utgår för närvarande med 38 öre och allmän energiskatt med 9 öre — alltså sammanlagt 47 öre för liter av de sålunda beskattade motorbränslena.

Den totala förbrukningen av bensin för drift av motorsågar kan med ledning av det av motionärerna i motionerna I:205 och II:248 åberopade betänkandet Utvecklingstendenser i modernt skogsbruk (SOU 1963:63) uppskattas på följande sätt. En skogsarbetare avverkar genomsnittligt 8 m³ sk per skift och använder motorsåg därvid ca 3 timmar. Bensinförbrukningen

per timme beräknas till 1,5 liter. Förbrukningen av bensin per m³ sk skulle i enlighet härmed utgöra 0,56 liter och bensinskatten på denna kvantitet 21 öre. Den årliga avverkningen har under senare år med små variationer legat vid 50 milj. m³ sk, vilket vid en hundra procentig användning av motorsåg således skulle motsvara 10,5 milj. kronor i bensinskatt. Om man försiktigt beräknar att endast 80 procent av avverkningen sker med motorsåg kommer man fram till ett skattebelopp på drygt 8 milj. kronor.

Beträffande de näringsgrenar, som åtnjuter restitution av bensinskatt, kan nämnas att under budgetåret 1962/63 återbetalades drygt 9 milj. kronor till brukare av bensindrivna traktorer och 1,3 milj. kronor för bensin, som använts till skördetröskor. Som gottgörelse åt trädgårdsnäringen och fiskerinäringen för av utövarna av dessa näringar erlagd bensinskatt är för innevarande budgetår anslag beslutade med 350 000 resp. 910 000 kronor.

Frågans tidigare behandling

Under 1957 års höstrikstag besvarade statsrådet och chefen för finansdepartementet en interpellation angående restitution av skatt på bensin, som förbrukas av motorsågar och andra maskiner i skogsbruket och avvisade därvid tanken på en sådan skatterestitution. Ett av skogsstyrelsen framlagt förslag om restitution av skatt på bensin, som i skogsbruket använts för motorsågar m. m., fann Kungl. Maj:t genom beslut den 24 januari 1958 icke föranleda någon åtgärd.

Vid 1958 års A-riksdag väckta motioner avseende bl. a. förevarande fråga behandlades av ett sammansatt bevillnings- och jordbruksutskott, som i sitt utlåtande nr 1 fann övervägande skäl tala för att inte utvidga det kollektiva restitutionsförfarandet till ytterligare grupper av bensinförbrukare.

Enligt utskottets mening borde skogsnäringens restitutionsfråga liksom övriga spörsmål av samma innebörd övervägas i ett sammanhang vid den fortsatta utredning rörande restitution av bensinskatt, som anknöt till 1953 års trafikutredning. På denna grund avstyrkte utskottet bifall till motionerna. Utskottet erinrade vidare om att skogsbruket erhåller viss återbäring av bensinskatt i form av anslagsanvisning under nionde huvudtiteln till skogsbilvägar i enskild ägo.

I en till utskottets utlåtande fogad reservation hemställdes bl. a. att riksdagen måtte medgiva skogsnäringen gottgörelse för skatt å bensin, som förbrukas vid användning av motorredskap inom näringen, från och med den 1 juli 1957 samt att till näringen återburna bensinskattemedel skulle tillföras en särskild fond, benämnd skogsbrukets bensinskattfond, att avräknas mot automobilskattemedlen. Efter gemensam votering bifölls utskottets hemställan med 175 röster mot 164.

Även vid 1959 års riksdag väcktes motioner i denna fråga, som behandlades av ett sammansatt bevillnings- och jordbruksutskott, som i sitt utlåtande nr 1 anförde bl. a. följande.

Enligt utskottets mening bör restitution av bensinskatt endast medgivas, då synnerligen starka skäl kan åberopas därför. Skogsnäringen erhåller redan genom anslag å riksstaten till enskilda skogsbilvägar viss kompensation för skatten å den bensin, som inom näringen förbrukas för andra ändamål än såsom drivmedel för motorfordon, som trafikerar allmänna vägar. Över driftbudgeten tillgodoses vidare flera av de ändamål, som motionärerna avsett att främja med till skogsnäringen restituerade bensinskattemedel. Med hänsyn härtill är, såvitt utskottet kunnat finna, de skäl, som motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden, inte av sådan styrka, att de under rådande förhållanden motiverar en ytterligare utvidgning av den restitutionsrätt, som riksdagen tidigare lämnat jordbruket, fisket och trädgårdsnäringen. Såsom framhölls vid frågans behandling föregående år bör skogsnäringens restitutionsspörsmål bli föremål för en mer enhetlig bedömning i anslutning till de överväganden, som sker inom 1953 års trafikutredning. Enligt vad utskottet erfarit torde utredningen komma att framlägga förslag till ändrade regler rörande beskattningen av motorfordonstrafiken under loppet av nästa år och i samband därmed taga principiell ståndpunkt till omfattningen av restitutionsrätten. Innan slutlig ställning tas till de i motionerna aktualiserade spörsmålen, synes det därför lämpligt att avvakta resultatet av utredningens arbete.

Riksdagen fann i enlighet med utskottets hemställan att motionerna inte borde föranleda någon åtgärd.

Såsom framgår av de återgivna utskottsutlåtandena har den förevarande restitution frågan förutsatts bli föremål för bedömning av 1953 års trafikutredning. Utredningen har numera avslutat sitt uppdrag, som redovisas i betänkandena Svensk Trafikpolitik I—III (SOU 1961:23 och 24 samt 1962:35). Beträffande beskattningsfrågorna anföres i del I s. 25 följande:

De skattemässiga pålagorna på transportmedlen måste i princip drabba dessa likformigt för att likhet i konkurrensvillkoren skall föreligga. Trafikutredningen har funnit, att de utanför kostnadsansvaret pålagda skatterna äro relativt sett obetydliga och att de skiljaktigheter, som föreligga mellan olika trafikgrenar dels med avseende å dessa skatter, dels i fråga om finansieringsform och avskrivningsregler, icke motivera att särskilda trafikpolitiska åtgärder insättas för åvägabringande av likställighet i konkurrensvillkoren på denna separata punkt, detta särskilt med tanke på att oklarhet ännu råder om motorfordonstrafikens täckning och inbördes fördelning av sitt kostnadsansvar.

I övrigt har utredningen icke behandlat andra beskattningsfrågor än de som sammanhänger med traktorer i landsvägstrafik. Restitutionsfrågorna är således inte berörda.

Motionerna

I de likalydande *motionerna I:205* och *II:248* hänvisas till att bensinskatten beslutats för att anskaffa medel till utbyggnad och underhåll av allmänna vägar samt till att vissa näringsgrenar, jordbruk, fiske och trädgårds-

odling erhåller restitution av skatt på bensin, som förbrukats för ändamål, vilka inte har anknytning till vägväsendet.

Inom skogsbruket användes numera allmänt bensindrivna motorsågar för fällning, kapning och kvistning. Det synes motionärerna vara angeläget att riksdagen — i konsekvens med besluten om restitution av bensinskatt till jordbruket, fisket och trädgårdsodlingen — även beslutar om restitution av skatt på den bensin, som användes till motorsågar inom skogsbruket. Under det senaste årtiondet har stora förändringar skett beträffande arbetsmetoderna inom skogsbruket. Praktiskt taget varje huggare använder numera motorsåg i arbetet. År 1953 uppskattades antalet motorsågar till 7 000, 1956 till minst 30 000 och 1963 till 110 000. Totala antalet motorsågar i drift kommer dock sannolikt att minska något genom en ökad kontinuitet i sysselsättningen och i takt med den pågående mekaniseringen och rationaliseringen inom skogsbruket.

Vid en anställningstid av 250 dagar per år beräknas motorsågskostnaden till kr. 6:90 per dag. Det är således betydande kostnader, som varje skogsarbetare får vidkännas per dag och år i utövandet av sitt yrke. Bränslekostnaden utgör en betydande del av dessa kostnader, och denna utgiftspost kommer att ytterligare stiga successivt, allteftersom motorsågen får en ökad användningsgrad. I de förtjänstuppgifter, vilka på olika sätt redovisas för de inom skogsbruket anställda, beaktas inte helt storleken av de kostnader som i realiteten är utgifter för motorsåg, bensin och övriga arbetsverktyg.

Skogsarbetarna äger själva sina motorsågar och får således enskilt svara för anskaffnings- och driftkostnaderna. Detta är ett ganska unikt förhållande på svensk arbetsmarknad. Inom de flesta övriga yrken är det arbetsgivaren, som tillhandahåller arbetsverktyg och redskap helt kostnadsfritt för den anställde. Av den anledningen synes det motionärerna vara orimligt, att skogsarbetarkåren som yrkesgrupp i detta avseende skall skattebelastas hårdare än andra yrkesutövare.

Motionärerna förordar att restitutionen fastställs enligt en schabloniserad beräkning av bensinåtgången per skogskubikmeter.

I fråga om formen för restitutionen framför motionärerna såsom ett första alternativ individuell återbäring i likhet med vad som gäller för de bensindrivna jordbrukstraktorerna. Restitutionsförfarandet kan uppläggas så, att varje anställd inom skogsbruket som nyttjar motorsåg får vid anställningårets slut begära intyg från arbetsgivaren över antalet avverkade skogskubikmeter. En nedre gräns för erhållande av restitution torde vara nödvändig, och man kan lämpligen sätta denna gräns vid 400 m³sk/år, motsvarande ca 50 anställningsdagar.

Alla utstämplingar av virke sker med angivande av antal m³sk per avverkningstrakt, och det bör därför vara lätt för vederbörande arbetsgivare att beräkna hur många m³sk som varje huggare har presterat. Inte heller

bör det finnas anledning befara, att arbetsgivaren skulle lämna medvetet felaktiga uppgifter.

Sedan huggaren erhållit intyg från sin arbetsgivare (eller flera arbetsgivare) insändes intygen till skogsvårdsstyrelsen eller annan myndighet, som Konungen förordnar, varefter vederbörande arbetstagare erhåller individuell restitution. Kungl. skogsstyrelsen synes vara mest lämpad att utgöra kontrollmyndighet. Utbetalningarna bör kunna sammanställas och ske länsvis på sätt som Kungl. Maj:t finner lämpligast.

Därest individuell restitution skulle innebära administrativa svårigheter förordar motionärerna såsom ett andra alternativ en kollektiv restitution, varvid de återburna medlen bör tillföras en särskild fond.

Fondmedlen bör reserveras för ändamål som är till gemensam nytta för skogsarbetarkåren. Som exempel på användningsområden nämnes: Effektivisering av det skogliga arbetarskyddet. Forskning angående motorsågarnas eventuella upphov till yrkessjukdomar. Anslag för rehabilitering och rekreation för yrkesskadade skogsarbetare. Anslag för vidgad forskning i bioteknologi. Anslag till trivselbefrämjande åtgärder för skogsarbetarna och deras familjer. Semesterstipendier till skogsarbetare.

Motionärerna motiverar de angivna användningsområdena och konstaterar att de uppräknade önskemålen säkerligen kan kompletteras.

Den fond som de återbetalade medlen bör tillföras bör handhas av en särskild styrelse och göras räntebärande. I denna styrelse bör skogsarbetarnas fackliga organisation vara representerad.

Den svenska lastbilstrafiken på utlandet

Gällande bestämmelser m. m.

Bestämmelser om tullfrihet för drivmedel för motorfordon är meddelade i 8 § punkten 6 tulltaxeförordningen. Kungl. Maj:t har utfärdat anvisningar härom i 28 a § tulltaxeringskungörelsen, som stadgar att tullfrihet för drivmedel, medfört på och avsett för motorfordon som inkommer i trafik, må åtnjutas för kvantitet, som rymmes i tank varmed fordonet av tillverkaren normalt utrustas, dock högst 400 liter.

Enligt bestämmelserna i 3 § kungörelsen den 4 maj 1934 om skatt å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts utgår sådan skatt för annat motorfordon än motorcykel eller personbil med sex kronor för varje påbörjad dag. För släpvagn till »långtradare» utgår skatt med 5 kronor per dag, varför dagavgiften för de tunga långdistanstransporterna på väg utgör sammanlagt 11 kronor.

Beträffande de gällande bestämmelserna i fråga om vägtransporter på den europeiska kontinenten i övrigt kan allmänt sägas att de är synnerligen skiftande och i viss utsträckning även reglerade genom bilaterala

avtal avseende såväl rätten att över huvud taget utföra transporter i vederbörande land som den därvid förekommande beskattningen.

Enligt uppgifter i det internationella vägtransportförbundet IRU:s handbok för år 1963 gäller vissa begränsningar i rätten att tullfritt införa drivmedel till bl. a. Västtyskland, dit högst 100 liter får införas, och till Frankrike, där motsvarande kvantitet är 50 liter. Priset på beskattad dieselolja är i Västtyskland 54 pfennig (= ca 80 öre) och i Frankrike 0,67 franc (= ca 70 öre). I Västtyskland utgår i likhet med Sverige en särskild dagavgift på 3 DM per dag för bil eller släpvagn, alltså 6 DM för lastbil med släpvagn, vilket motsvarar ca 8 kronor per dag. Vidare utgår en särskild »transportskatt» för lasten med 0,75 pfennig per ton och kilometer. Sistnämnda avgift utgår såväl på inländska som på utländska transporter.

De särskilda dagavgifter som förekommer i vissa länder torde vara avsedda att motsvara de inom länderna utgående fordonsskatterna. Avgifterna är i flera fall graderade med hänsyn till fordonets bruttovikt inklusive last, antalet dagar färden omfattar eller den sträcka transporten avser. I vilken omfattning dessa avgifter kan anses innehålla protektionistiska element har icke kunnat utrönas.

Slutligen kan nämnas att de danska bestämmelserna i fråga om fordonsskatt numera medger viss restitution av sådan skatt för den tid ett fordon kan styrkas ha varit i utlandstrafik, medan motsvarande bestämmelse inte gäller i de övriga nordiska länderna.

De i förevarande motioner framförda frågorna har icke tidigare varit föremål för särskild behandling i riksdagen.

Motionerna

I de likalydande *motionerna I:341* och *II:376* anföres att svenska åkare i utlandstrafik är i skatte- och tullhänseende i sämre konkurrensställning på den utländska marknaden än utländska åkare på den svenska marknaden. Detta sammanhänger bl. a. med att vägskatterna är betydande i andra länder och restriktionerna på införsel av dieselolja avsevärda.

En svensk åkare får i Tyskland betala 6 DM (ca 9 kr.) per dag i vägskatt och dessutom 0,26 DM (ca 35 öre) per liter i brännoljeskatt. Han får införa 100 liter dieselolja tullfritt. En tysk åkare i Sverige får betala endast 6 kr. per dag, och får dessutom införa den oljemängd som originaltankarna tillåter tullfritt. Även i förhållande till vissa andra nationer är den svenska trafiken sämre lottad.

Det är rimligt att de svenska åkarna får skälig kompensation för den sämre ställning de har i jämförelse med andra länders åkare. Man kan t. ex. ifrågasätta om en svensk åkare i utlandstrafik bör betala full fordonsskatt, trots att han inte belastar trafiken inom Sverige i samma utsträckning som andra åkare. Även andra kompensationsmöjligheter bör prövas.

Utskottet

I motionerna I:205 och II:248 yrkas riksdagsskrivelse med begäran om utredning och förslag i syfte att åvägabringa restitution av skatt på bensin, som användes för drift av motorsågar. Till stöd för yrkandet åberopas den individuella restitution som utgår till brukare av bensindrivna jordbruks-traktorer och skördetröskor samt den kollektiva återbäring av bensinskatte-medel som trädgårds- och fiskerinäringarna åtnjuter på grund av att ben-sinen i dessa fall förbrukats för ändamål, vilka inte har anknytning till väg-väsendet. Motionärerna framför två alternativ för formen av sådan restitu-tion, i första hand individuell återbäring till förbrukarna och i andra hand kollektiv restitution till en fond, avsedd att främja vissa i motionerna för-ordade ändamål inom skogsbruket, såsom förbättrat arbetarskydd, vissa forskningsområden samt åtgärder av trivselbefrämjande karaktär.

Spörsmålet om restitution av bensinskatt som erlagts inom skogsbruket har — såsom motionärerna framhåller — behandlats tidigare av riksdagen, senast vid 1959 års riksdag, som på hemställan av ett sammansatt bevill-nings- och jordbruksutskott avlog motionsyrkanden därom. Sedan dess kan emellertid frågan anses ha fått större räckvidd genom den fortgående mekaniseringen av skogsbruket, vilken medfört att antalet motorsågar på kort tid mer än fördubblats. Det belopp som erlägges i bensinskatt för drift av motorsågar kan uppskattas ligga mellan 8 och 10 miljoner kronor år-ligen. Som jämförelse kan nämnas att kollektiv restitution för närvarande utgår till trädgårdsnäringen med 350 000 kronor och till fisket med 910 000 kronor för av utövarna av dessa näringar erlagd bensinskatt. När 1959 års riksdag avvisade tanken på bensinskatte-restitution för motorsågar hade det sammansatta utskottet bl. a. hänvisat till att frågan härom skulle komma att behandlas av 1953 års trafikutredning. Denna utredning har numera full-gjort sitt uppdrag, men har i de avgivna betänkningarna inte redovisat några överväganden eller förslag på bensinbeskattningens område. Av utredningen framlagt förslag om beskattning av traktorer i vägtrafik har ännu icke för-anlett någon proposition. Vissa frågor inom vägtrafikbeskattningens område kvarstår alltså olösta.

Även om skäl kan åberopas till stöd för de förevarande motionsyrkan-dena om skatterestitution synes det utskottet som om denna fråga inte bör tas upp till prövning allenast med utgångspunkt från förhållandena inom de näringsgrenar som nu åtnjuter restitution. Den tekniska utvecklingen har inneburit att förbrukningen av beskattad bensin för drift av motorer, som inte har något samband med vägväsendet, ökat i en omfattning som inte kunde förutses, när de första kollektiva restitutionerna av bensinskatt beslutades. Denna utveckling gäller inte endast motorsågar, gräsklippnings-maskiner och utombordsmotorer utan på sistone även sådana fortskaffnings-medel som s. k. snövesslor och snöscoters m. m. Till följd härav kan stora grupper av bensinförbrukare i dag göra lika välgrundade anspråk på resti-

tution av bensinskattemedel som skogsarbetarna. Den administrativa apparat som skulle erfordras för att tillgodose sådana anspråk skulle sannolikt i ett betydande antal fall medföra kostnader som inte skulle stå i rimlig proportion till de belopp som därigenom kunde komma att utbetalas. De restitutionsanspråk som kan resas på grund av bensinens användning i förvärvsverksamhet måste dock enligt utskottets mening väga avsevärt tyngre än de anspråk som huvudsakligen hänför sig till fritidssysselsättningar, och självfallet måste de erlagda skattebeloppens storlek tillmätas betydelse i sammanhanget.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att spørsmålet om restitution av bensinskatt, som erlagts för drift av motorsågar, bör utredas. Skulle därvid framkomma att nu utgående restitutioner för bensinförbrukning, som icke har samband med vägväsendet, i stort sett bör bibehållas, synes det vara skäligt att även bensinförbrukningen för motorsågar tillerkännes motsvarande restitutionsrätt. Utskottet vill dock inte utan föregående utredning ta ställning till frågan om formen för sådan restitution.

I motionerna I:341 och II:376 hemställs om utredning angående lättnader i fordonsskatten eller annan kompensation så att skatte- och tullbestämmelserna för svenska åkare i utlandstrafik inte blir sämre än vad som gäller för åkare från andra länder i trafik på Sverige. Motionärerna åberopar som grund för sitt yrkande att vissa utländska trafikskatter — bl. a. de västtyska — innebär en betydligt hårdare belastning för svenska vägtransporter utomlands än motsvarande svenska pålagor på utländska vägtransporter i Sverige. Vidare ifrågasätts om svenska åkare skall erlagga full fordonsskatt även för den tid fordonen går i utlandstrafik.

Såvitt utskottet kan finna är de av motionärerna åberopade uppgifterna om diskriminering av svenska åkare i Västtyskland delvis missvisande, eftersom den tyska avgiften för lastbil med släpvagn i motionerna jämförs med den svenska avgiften för enbart lastbil. Gör man en jämförelse mellan samma fordonsenheter framkommer att de svenska avgifterna är något högre än de tyska. I fråga om de kvantiteter drivmedel, som får tullfritt införas till respektive länder, lämnas en felaktig uppgift om de svenska bestämmelserna, som inte medger obegränsad sådan införsel utan högst 400 liter. Med hänsyn till att den tullfria införseln av drivmedel till Västtyskland är begränsad till 100 liter, kan dock vitsordas att de tyska bestämmelserna på detta område är ogynnsammare än de svenska.

Utskottet anser sig emellertid i förevarande sammanhang inte ha anledning att gå igenom alla gällande europeiska skattebestämmelser på vägtrafikens område eller analysera bakgrunden till desamma utan nöjer sig med att konstatera att trafiken i dag inom Europa är belastad med skatter och avgifter av synnerligen växlande konstruktion och tyngd. De av motionärerna aktualiserade frågorna om största möjliga överensstämmelse länderna emellan på dessa områden torde komma att framstå som allt ange-

lägnare ju mer vägtransporterna ökar i omfattning. I en kommande europamarknad kan dessa frågor därför väntas få hög prioritet. Varje land för sig kan dock endast i mycket begränsad omfattning vidtaga några åtgärder, som kan bidra till en rationell lösning av dessa problem. Att i nuvarande läge eftersträva en fullständig reciprocitet länderna emellan leder till administrativa svårigheter — framför allt för tullmyndigheterna — utan att man därigenom kan garantera konkurrens på lika villkor, eftersom skattebestämmelserna ensamma inte torde vara utslagsgivande härför. Vägtransporterna regleras som regel också av avtal om omfattningen, och därjämte förekommer särskilda bestämmelser rörande försäkring och om fordonens beskaffenhet m. m. Av det anförda framgår att hithörande frågor är av utomordentligt komplicerad natur. De väsentliga problemen på detta område torde som regel endast kunna lösas genom internationella förhandlingar.

I sak finner utskottet anledning framhålla, att även om vissa utländska trafikskatter kan anses vara diskriminerande för de svenska transportföretagen, så kan dock för närvarande inte påvisas några för den svenska åkerinäringen påtagligt ogynnsamma effekter därav. Utskottet vill självfallet inte resa några invändningar mot att vissa av de aktualiserade spörsmålen göres till föremål för isolerade lösningar, om dessa kan tillgodose de svenska intressena utan att ge upphov till mellanfolkliga komplikationer eller administrativt svårbemästrade problem. Frågan om restitution av fordonsskatt vid utlandstrafik förtjänar därvidlag enligt utskottets mening särskild uppmärksamhet med hänsyn till förhållandena i våra grannländer.

Gemensamt för de i detta betänkande behandlade motionerna är att de samtliga berör frågor på vägtrafikbeskattningens område och att de alla avser utredning. Som tidigare framhållits kvarstår även vissa andra frågor på detta område olösta, bl. a. de som aktualiserats av 1953 års trafikutredning. Enligt vad utskottet under hand erfarit förbereds frågan om en översyn av vägtrafikbeskattningen inom finansdepartementet. Utskottet förväntar att de i motionerna framförda utredningsyrkandena i detta sammanhang kommer att bli tillgodosedda. Med hänsyn härtill finner utskottet inte skäl tillstyrka bifall till yrkandena i motionerna I:205 och II:248 samt I:341 och II:376.

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

- 1) de likalydande motionerna I:205 av herr Wanhainen m. fl. samt II:248 av herrar Persson i Tandö och Nilsson i Östersund om restitution av skatt å bensin för motorsågar, ävensom
- 2) de likalydande motionerna I:341 av herrar Åkesson och Skårman samt II:376 av herrar Nilsson i Lönsboda och

Carlsson i Huskvarna om vissa lättnader för svensk lastbilstrafik på utlandet,
icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 9 april 1964

På bevillningsutskottets vägnar:
JOHN ERICSSON

Närvarande:

från f ö r s t a kammaren: herrar John Ericsson, fröken Ranmark, herrar Stefanson, Oscar Carlsson, Wörnberg, Lundström, Gösta Jacobsson, Paul Jansson och Ottosson; samt

från a n d r a kammaren: herrar Magnusson i Borås, Brandt, Gustafson i Göteborg, Kärrlander, Darlin, Forsberg, Nilsson i Tvärålund, Carlstein, Enskog och Hammarsten.