

Nr 62.

Ankom till riksdagens kansli den 20 november 1945 kl. 5 e. m.

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 19 oktober 1945 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 352, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

dels antaga följande vid propositionen fogade förslag till

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

2) förordning angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

3) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit; samt

4) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja;

dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att beträffande sådana för försäljning avsedda myckenheter drivmedel, för vilka drivmedelsskatt erlagts enligt hittills gällande bestämmelser, meddela föreskrifter om restitution av den del av skatten, som motsvarar den föreslagna skattesänkningen.

De ovannämnda vid propositionen fogade författningsförslagen äro av följande lydelse:

1) Förslag

till

förrordning angående ändrad lydelse av 5 § förrordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Härigenom förordnas, att 5 § förrordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt¹ skall erhålla följande ändrade lydelse.

Gällande lydelse:

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

a) för motorcykel utan bivagn med *femton* kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med *tjugo* kronor;

b) för motorcykel med bivagn med *trettio* kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med *femtio* kronor dels ock *fjorton* kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med *femtio* kronor dels ock *aderton* kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram; samt

för omnibus dels grundavgift med *femtio* kronor dels ock *sexton* 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,

Föreslagen lydelse:

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

a) för motorcykel utan bivagn med *tjuguen* kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med *tjuguåtta* kronor;

b) för motorcykel med bivagn med *fyrtiotvå* kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med *sjuttio* kronor dels ock *tjugu* kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med *sjuttio* kronor dels ock *tjugufem* kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram; samt

för omnibus dels grundavgift med *sjuttio* kronor dels ock *tjugutvå* 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,

¹ Senaste lydelse se 1940:1019.

Gällande lydelse:

Föreslagen lydelse:

med *femtio* kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn:

om totalvikten understiger ettusen kilogram, med *fjrtio* kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen men icke ettusenfemhundra kilogram, med *åttio* kronor;

om totalvikten uppgår till ettusenfemhundra men icke tvåtusen kilogram, med *etthundratjugo* kronor;

om totalvikten uppgår till tvåtusen men icke tretusen kilogram, med *ett-hundrafjrtio* kronor; samt

om totalvikten uppgår till tretusen kilogram, med *etthundrasextio* kronor.

med *sjuttio* kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn:

om totalvikten understiger ettusen kilogram, med *femtiosex* kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen men icke ettusenfemhundra kilogram, med *etthundratolv* kronor;

om totalvikten uppgår till ettusenfemhundra men icke tvåtusen kilogram, med *etthundrasextioåtta* kronor;

om totalvikten uppgår till tvåtusen men icke tretusen kilogram, med *ett-hundranittiosex* kronor; samt

om totalvikten uppgår till tretusen kilogram, med *tvåhundratjugufyra* kronor.

Denna förordning träder i kraft å dag, som av Kungl. Maj:t bestämmes.

2) F ö r s l a g

till

förordning angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.

Härigenom förordnas, att, utan hinder av vad i 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt¹ finnes stadgat, för lastautomobil, som försetts med boggianordning för bruk av personautomobilringar, automobils katt tills vidare skall utgå, för helt kalenderår räknat, med dels en grundavgift av sjuttio kronor dels ock tjugufem kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med ettusen etthundra kilogram.

Denna förordning träder i kraft å dag, som av Kungl. Maj:t bestämmes, från och med vilken dag förordningen den 19 juni 1942 (nr 403) om visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt skall upphöra att gälla.

¹ Senaste lydelse se 1945:

3) Förslag

till

förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

Gällande lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall, i den ordning nedan stadgas, erläggas särskild skatt av *tolv* öre för liter. Skatt skall dock icke utgå för mineraloljeprodukt, som införes för att vid oljeraffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin. För motorsprit skall erläggas särskild skatt av sex öre för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

Föreslagen lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall, i den ordning nedan stadgas, erläggas särskild skatt av *aderton* öre för liter. Skatt skall dock icke utgå för mineraloljeprodukt, som införes för att vid oljeraffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin. För motorsprit skall erläggas särskild skatt av sex öre för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

Denna förordning träder i kraft å dag, som av Kungl. Maj:t bestämmes.

Genom denna förordning upphävas förordningen den 21 juni 1940 (nr 561) om tilläggsskatt å bensin samt förordningen den 16 mars 1945 (nr 61) angående fortsatt tillämpning av sistnämnda förordning.

¹ Senaste lydelse se 1939:711.

4) Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1935 angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

Gällande lydelse:

1 §.

För sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, skall, enligt vad nedan stadgas, erläggas skatt av nio öre för liter.

Med automobil — — — såsom automobil.

Föreslagen lydelse:

1 §.

För sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, skall, enligt vad nedan stadgas, erläggas skatt av fjorton öre för liter.

Med automobil — — — såsom automobil.

Denna förordning träder i kraft å dag, som av Kungl. Maj:t bestämmes.

Genom denna förordning upphävas förordningen den 21 juni 1940 (nr 563) om tilläggsskatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor samt förordningen den 16 mars 1945 (nr 62) angående fortsatt tillämpning av sistnämnda förordning.

Till utskottets behandling ha överlämnats följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 408 av herr *Heiding* m. fl. och II: 621 av herr *Jonsson* i Skedsbygd m. fl., vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta antaga Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition med den ändringen, att för motorfordon, som drives med inhemskt fast bränsle, skatten skall utgå med 50 procent av det i § 5 i förordningen stadgade beloppet»,

¹ Senaste lydelse se 1938:140.

2) de likalydande motionerna I: 418 av herr *Gunnar Andersson* och II: 637 av herr *Birke* m. fl., vari hemställts, »att riksdagen måtte vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 352 avslå densamma i vad den avser förslag till

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

dels förordningen angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

dels förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit; samt

dels förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor»,

3) de likalydande motionerna I: 419 av herrar *Lindblom* och *Sundelin* samt II: 639 av herr *Kristensson* m. fl., vari hemställts, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 352 måtte uttala, att frågan om den andel av kostnaderna för vägväsendet, som det borde ankomma på motorfordonstrafiken att täcka, skulle göras till föremål för ny prövning när fredsmässiga trafikförhållanden inträtt,

4) motionen II: 638 av herr *Gustafsson* i Lekåsa m. fl., vari hemställts, »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 352 med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt måtte besluta, att nämnda § punkt a) skall erhålla följande lydelse:

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp: a) för motorcykel utan bivagn med femton kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med tjuguuåtta kronor», samt

5) motionen II: 640 av herr *Johanson* i Norrköping m. fl., vari hemställts om »följande ändring i Kungl. Maj:ts förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt:

5 §.

Skatt utgår — — — följande belopp:

a) för motorcyklar utan bivagn med tjuguuåtta kronor, då tjänstevikten överstiger sjuttiofem kilogram,

b) för motorcykel — — — med tvåhundra tjugufyra kronor.»

Beträffande motiveringen för de i motionerna framställda yrkandena får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna II: 621, II: 637, II: 639, II: 638 och II: 640.

Av statsrådsprotokollet i ärendet inhämtas bland annat följande.

Beskattningen av automobiltrafiken är sedan år 1938 utformad såsom dels en fordonsskatt och dels en skatt på bensin, motorsprit och brännoljor.

Bestämmelserna rörande *fordonsskatten* äro upptagna i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt. Enligt 5 § nämnda förordning sådan paragrafen lyder genom förordningen den 20 december 1940 (nr 1019) utgår skatt för helt kalenderår räknat med följande belopp nämligen (a) för motorcykel utan bivagn med 15 kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kg, men eljest med 20 kronor, (b) för motorcykel med bivagn med 30 kronor, (c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk dels grundavgift med 50 kronor och dels därutöver avgift med 14, 18 och 16 kronor för respektive personbil, lastbil och omnibus, allt för varje påbörjat tal av 100 kg av tjänstevikten minskad med 900 kg, (d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med 50 kronor för varje påbörjat tal av 100 kg av automobilens tjänstevikt samt (e) för släpvagn med belopp om lägst 40 och högst 160 kronor beroende på släpvnagnens totalvikt. Vidare föreskrives i förordningen den 19 juni 1942 (nr 403) att för lastautomobil, som försetts med boggianordning för bruk av personautomobilringar, automobils katt tills vidare skall utgå, för helt kalenderår räknat, med dels en grundavgift av 50 kronor dels ock 18 kronor för varje påbörjat tal av 100 kg av automobilens tjänstevikt minskad med 1 100 kg.

I fråga om beskattningen av bensen, motorsprit och brännolja gälla följande föreskrifter.

Enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensen och motorsprit, sådan paragrafen lyder enligt förordningen den 14 oktober 1939 (nr 711), skall för *bensen*, som till riket införes eller här tillverkas, erläggas särskild skatt av 12 öre för liter. Härutöver utgår för närvarande en särskild tilläggsskatt för bensen. Denna tilläggsskatt, som infördes vid 1939 års urtima riksdag, uppgick ursprungligen till 4 öre för liter men genom förordningen den 21 juni 1940 (nr 561) om tilläggsskatt å bensen, vilken förordning trädde i kraft den 1 juli 1940, höjdes denna skatt till 25 öre för liter. Förordningen den 21 juni 1940 (nr 561), som ursprungligen gällde för tiden till och med den 30 juni 1941, har sedermera successivt förlängts för ett år i sänder, senast genom förordningen den 16 mars 1945 (nr 61) för tiden den 1 juli 1945—den 30 juni 1946.

För *motorsprit* skall — enligt 1 § i 1929 års förordning sådan paragrafen lyder genom förordningen den 29 april 1932 (nr 86) — erläggas särskild skatt av sex öre för liter. Beskattningen av motorsprit, vilken ursprungligen beslutades vid 1924 års riksdag, har emellertid ännu icke vunnit tillämpning, utan genom upprepade beslut har uppskov med skattens ikraftträdande successivt medgivits. Det senaste uppskovet har lämnats genom förordningen den 16 mars 1945 (nr 63) och gäller för tiden till den 1 juli 1946.

Beträffande *brännolja* stadgas i 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja, sådant detta författningsrum lyder enligt förordningen den 29 april 1938 (nr 140), att för sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt 1929 års förordning om särskild skatt å bensen och motorsprit, skall erläggas skatt av 9 öre för liter.

Jämväl i fråga om brännolja infördes vid 1939 års urtima riksdag en särskild tilläggsskatt, vilken skatt då fastställdes till 2 öre för liter. Emellertid höjdes genom förordningen den 21 juni 1940 (nr 563) om tilläggsskatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor denna tilläggsskatt till 16 öre för liter. Sistnämnda förordning, som trädde i kraft den 1 juli 1940 och gällde med avseende å brännoljor, som förbrukades till och med den 30 juni 1941, har därefter successivt förlängts för ett år i sänder, senast genom förordningen den 16 mars 1945 (nr 62), vari stadgas, att förordningen den 21 juni 1940 (nr 563) skall äga fortsatt tillämpning beträffande brännoljor, som förbrukas till och med den 30 juni 1946.

Inkomsterna av nu nämnda skatter — dock icke av *tilläggsskatterna* å bensin och brännolja — redovisas i budgeten under inkomstposten automobilskattemedel, vilka medel användas för vägväsendets behov. I riksstaten för innevarande budgetår ha automobilskattemedlen upptagits till 55 miljoner kronor, varav i bensinskatt 20 miljoner kronor och i fordonsskatt 35 miljoner kronor. Den beräknade avkastningen av automobilskattemedlen täcker för närvarande endast en mindre del av de utgifter för vägväsendet, som skola avräknas mot automobilskattemedlen. Orsaken härtill är givetvis den starka nedgången i bensinförsäljningen.

Statsverkets inkomster av tilläggsskatterna å bensin och brännolja beräknas för innevarande budgetår till 40 miljoner kronor. Ehuru dessa skatter falla utom automobilskattemedlens specialbudget och alltså ingå i allmänna budgeten, få de givetvis bedömas mot bakgrunden av nyssnämnda förhållande, att de egentliga automobilskatterna blivit helt otillräckliga för att täcka vägväsendets behov.

Sedan Kungl. Maj:t den 19 september 1945 bemyndigat chefen för finansdepartementet att tillkalla högst tre sakkunniga med uppdrag att inom finansdepartementet verkställa utredning av frågan om beskattningen av bensin och andra flytande drivmedel för automobiler, tillkallade departementschefen med stöd av nämnda bemyndigande generallotsdirektören T. P. J. Petersson, avdelningschefen i statens arbetsmarknadskommission E. V. Sundström och direktören G. V. R. Wahlstedt att såsom sakkunniga verkställa utredningen, därvid åt Petersson uppdrogs att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete.

Efter fullgjort uppdrag ha de sakkunniga till departementschefen överlämnat ett den 17 oktober 1945 dagtecknat *betänkande med förslag till ändringar i beskattningen av motorfordonstrafiken*.

Vad angår innehållet i nämnda betänkande har departementschefen i det statsrådsprotokoll, som fogats vid propositionen, lämnat en översikt häröver (se propositionen s. 8—12), till vilken utskottet torde få hänvisa.

För egen del har *departementschefen* anfört följande:

»De av krigsförhållandena föranledda särskilda restriktionerna på motor-

fordonstrafikens område kunna förväntas inom en snar framtid bli upphävd eller i allt fall väsentligen mildrade. Det torde därför vara lämpligt att nu upptaga till omprövning frågan om beskattningen av motorfordonstrafiken.

Sedan länge har tillämpats den principen att motorfordonstrafiken skall genom särskild beskattning gälda den kostnad, som denna trafik orsakar vägväsendet. Visserligen har berörda princip icke kunnat upprätthållas under krigsåren men anledning torde saknas att vid utformningen av de beskattningsregler, som vid åter inträdande fredsförhållanden böra gälla med avseende å motorfordonstrafiken, tillämpa annan princip än den nyss nämnda.

Såsom de sakkunniga framhållit är man vid beräkandet av de automobilskattemedel, som under de närmaste åren erfordras för att täcka de under samma tid uppkommande kostnaderna för vägväsendet, hänvisad att ställa vissa prognoser i fråga om bland annat vägkostnaderna, motorfordonsbeståndets utveckling och förbrukningen av flytande drivmedel. Svårigheten att i nuvarande läge ställa dylika prognoser är uppenbar och jag behöver knappast framhålla den osäkerhet som måste vidlåda de gjorda beräkningarna.

Den kostnad för vägväsendet, som bör gäldas medelst beskattning av motorfordonstrafiken, uppskattas av de sakkunniga till omkring 200 miljoner kronor om året. Vidare ha de sakkunniga ansett sig kunna räkna med att under senare halvåret 1947 eller eventuellt något in på år 1948 en återgång till den trafikvolym, som förefanns under åren närmast före kriget, skulle komma att äga rum, och att vid normal fredstrafik förbrukningen av flytande bränslen skulle utgöra omkring 773 miljoner liter per år. Med utgångspunkt från dessa antaganden ha de sakkunniga kommit till den slutsatsen, att för täckande av de beräknade årliga vägkostnaderna å omkring 200 miljoner kronor skulle erfordras en höjning av fordonsskatten med cirka 40 procent och av de ordinarie skatterna å bensin och brännolja med 50 procent. De sakkunniga förutsätta härvid, att de under kriget införda tilläggsskatterna å flytande bränsle avskaffas.

Mot de beräkningar, som ligga till grund för de sakkunnigas förslag om höjning av fordonsskatten och den ordinarie drivmedelsskatten, anser jag mig icke kunna framföra någon erinran. Självfallet kunna dessa beräkningar endast i stort angiva den antagliga utvecklingen under den närmaste framtiden. Om beräkningarna sålunda ha en provisorisk karaktär, blir detsamma fallet med en företagen avvägning av skattesatserna. Det förslag till höjning av olika skattesatser, som de sakkunniga framlagt, anser jag mig sålunda kunna biträda i avvaktan på att en sådan stabilisering av motorfordonstrafiken hinner inträda som kan göra det möjligt att på säkrare grunder bedöma både det samlade behovet av skatteintäkter och avvägningen mellan olika skatteformer.

De nu ifrågasatta ändringarna av beskattningsreglerna rörande motorfordonstrafiken torde om möjligt böra genomföras från och med den 1 januari 1946. I fråga om tidpunkten för skattesänkningens ikraftträdande må emellertid erinras om att de nuvarande höga priserna å bensin och brännolja

icke äga direkt samband med skattesatserna utan ingå såsom ett led i ransoneringsförfarandet. Därest knappheten å drivmedel kommer att bestå, är det därför icke utan vidare givet, att en skattesänkning skulle resultera i sänkta drivmedelspriser. Därest varutillgången skulle medgiva en prissänkning, böra å andra sidan skattesatserna icke få hindra en prisreducering. Det nu anförda torde böra föranleda, att de föreslagna ändringarna förklaras skola träda i kraft å dag som Kungl. Maj:t bestämmer.

De ifrågasatta ändringarna i drivmedelsbeskattningen innebära, att de nu utgående skatterna sänkas för bensin med 19 öre för liter och för brännolja med 11 öre för liter. För att icke grossister, återförsäljare och detaljister, vilka vid ändringarnas ikraftträdande inneha lager av bensin och brännolja, skola tillskyndas opåräknade förluster i följd av de ändrade skattesatserna, synes restitution av redan erlagd drivmedelsskatt för dylika lager böra medgivas. Frågan om ersättning för inbetald drivmedelsskatt till den del skatten överstiger de nu föreslagna beloppen torde emellertid kunna på ett praktiskt sätt regleras av statens bränslekommission genom dess clearingkassa för drivmedel. Bemyndigande för Kungl. Maj:t att utfärda erforderliga föreskrifter härutinnan torde böra utverkas hos riksdagen.»

Motorfordon, som drivas med generatorgas av inhemskt ursprung, ha tidigare varit gynnsammare ställda än övriga fordon i fråga om fordonsskatten. Enligt en år 1932 vidtagen ändring i 5 § av 1922 års automobilskatteförfordning skulle för automobil, som vore inrättad för och drevs med träkolsgas, utgå skatt med hälften av eljest stadgade skattesatser. Förenämnda stadgande ändrades år 1938 att avse automobil, som vore inrättad för och drevs med generatorgas, framställd av inhemskt bränsle. År 1939 utsträcktes skattelindringen till att gälla även för släpvagn. Syftet med ifrågavarande skattelindring har varit att främja användningen av gengasdrivna fordon. 1932 års bevillningsutskott (betänkande nr 32) uttalade i anledning av motionsvis framförda önskemål angående dels skattebefrielse och dels skattelindring för automobiler, som inrättats för drift med träkolsgas, följande:

»I likhet med motionärerna har utskottet funnit angeläget, att användningen av ett inhemskt motorbränsle befrämjas. Då emellertid träkolsdrivna automobiler icke träffas av bensinskatten, har utskottet icke ansett sig böra föreslå fullständig befrielse från fordonsskatt för dylika automobiler utan allenast den lindring i beskattningen, som påyrkats i motionen nr 503 i andra kammaren. Med hänsyn till svårigheten att för närvarande bedöma förutsättningarna för de träkolsdrivna automobilernas konkurrenskraft har utskottet ansett skattelindringen böra gälla tills vidare och icke såsom i sistnämnda motion föreslagits under 5 år.»

Den för gengasdrivna motorfordon sålunda medgivna skattelindringen upphörde att gälla den 1 juli 1941. Enligt första särskilda utskottets av riksdagen godkända utlåtande (nr 12) vid 1940 års urtima riksdag har såsom skäl för skattelindringens borttagande anförts följande:

»Vad först angår förslaget om skärpning av fordonsskatten för de gengasdrivna motorfordonen jämte därtill hörande släpvagnar finner utskottet med hänsyn till den stora minskning i inkomsten av automobilskattemedlen, som numera inträtt, det i nuvarande statsfinansiella läge icke vara möjligt att bibehålla den hittills gällande skattelättnaden för sagda fordon. I motionen II: 51 har föreslagits, att full fordonsskatt skall utgå endast för själva fordonet, samt att aggregatet skall vara skattefritt. Då i marknaden finnas ett mycket stort antal aggregat av olika slag och med varierande viktsatser med mera, torde det i motionen föreslagna systemet erbjuda avsevärda svårigheter i den praktiska tillämpningen. I följd härav finner utskottet i likhet med departementschefen fordonsskatt för nu ifrågakvarande fordon böra utgå efter samma grunder som för andra motorfordon.»

Vad angår motiveringen för de i nu föreliggande motioner framställda yrkandena må här återgivas följande.

Frågan om *motortrafikens skäliga andel i vägkostnaderna* har upptagits till behandling i de likalydande motionerna I: 418 och II: 637 samt i de likalydande motionerna I: 419 och II: 639.

I de likalydande motionerna I: 418 och II: 637 har anförts bland annat följande. Motortrafiken vore av fundamental betydelse för landets näringsliv. Det vore därför av vikt, att den snarast möjligt kunde fylla sin normala funktion i samhället. Enligt Kungl. Maj:ts förslag och den av bensinskatteskakunniga gjorda beräkningen av antalet bilar och behovet av automobilskattemedel skulle den genomsnittliga årliga skattekostnaden per bil utgöra ca 815 kronor mot 500 kronor före kriget. Detta syntes motionärerna vara en alltför betungande börda för bilismen särskilt i en tid, när det gällde att snarast möjligt återuppygga automobilbeståndet. Riksdagens uttalande år 1942 att vägväsendet huvudsakligen borde bekostas med automobilskattemedel innebure, att dessa medel icke skulle helt bestrida utgifterna för vägväsendet. Bilismens andel i vägkostnaderna hade för 10-årsperioden 1929—1939 utgjort följande tal i procent: 49; 50,5; 47,7; 48,4; 48,5; 49,9; 58,7; 62; 69,5 och 68,1. Med ledning av dessa tal syntes det rimligt att bilismens andel fastställdes till 70 procent av vägkostnaderna. Godtoges utgifterna för vägväsendet, d. v. s. 200 miljoner kronor per år, skulle det erfordras 140 miljoner kronor i bilskattemedel. Motionärerna förutsatte, att samtliga bilskattemedel oavkortade användes till vägväsendets underhåll och utbyggnad.

Det vore särskilt önskvärt, att bilismen icke nu, innan den på nytt hunnit växa sig stark, betungades alltför hårt. De sakkunnigas beräkning av 245 000 bilar första halvåret 1948 förefölle vara en alltför pessimistisk uppskattning. Genom kriget och avspärrningen avbröts ju en utveckling, som eljest sannolikt fortsatt i samma riktning som dittills. Vid en normal utveckling med en antagen årlig ökning av t. ex. 7 % av bilbeståndet den 1 januari 1940 kunde det eftersatta behovet beräknas utgöra ca 94 000 bilar den 1 juli 1945 och ca 145 000 bilar den 1 januari 1948. Dessa beräkningar hade givetvis endast ett hypotetiskt värde.

Även om det vore svårt att beräkna det potentiella behovet av bilar, måste det betecknas såsom ytterst önskvärt att så många människor som möjligt kunde skaffa sig egen bil. För distributionskostnaderna inom handeln vore tillgången på billiga transportmedel av största vikt. För ett lösande av det brännande bostadsproblemet komme en utökad motortrafik att bliva av avgörande betydelse genom att vidga räjongen för avståndet mellan arbetsplatsen och bostaden. Då motionärerna på angivna grunder ansåge att efterfrågan på bilar, så snart biltrafiken bleve fri och om skatten ej bleve prohibitiv, kunde väntas vara betydligt större än som beräknats, hade motionärerna gjort en uppskattning av antalet tillgängliga bilar första halvåret 1948 samt undersökt anskaffningsmöjligheterna för nya bilar. Av det befintliga motorfordonsbeståndet kunde ca 168 000 bilar beräknas finnas kvar den 1 januari 1948. Denna siffra finge anses försiktigt uppskattad. Vad beträffar nyanskaffningen till den 1 januari 1948 hade motionärerna uppskattat denna till 147 000 bilar. Med en oförändrad skattebelastning av ca 500 kronor per bil skulle i automobilskattemedel inflyta ca 157,5 miljoner kronor, vilket belopp skulle stiga med 10 miljoner kronor årligen för varje ytterligare ökning av 20 000 bilar.

Under dessa antaganden skulle de inflytande skattemedlen väl räcka till för att täcka bilismens skäliga andel i kostnaderna för vägväsendet, som i motionerna beräknats efter 70 % av totalkostnaderna eller 140 miljoner kronor. Sattes däremot skattesatserna för höga nu, kunde det befaras att motorfordonsbeståndets återuppbyggnad och ökning försenades. Motionärerna förutsatte, att den särskilda tilläggsskatten å bensen upphörde.

I de likalydande motionerna I: 419 och II: 639 ha motionärerna framhållit, att i departementschefens anförande till statsrådsprotokollet underströkes den princip, som riksdagen tidigare uttalat, att automobiltrafiken icke skulle betala hela kostnaden för vägväsendet utan endast den del, som rättmätligen kunde komma på dess lott. När vägväsendet förställdes, hade dock denna princip icke klart kommit till uttryck. En viss motsättning syntes råda mellan departementschefens berörda uttalande och de ekonomiska beräkningarna av medelsbehovet. De sakkunniga syntes med ledning av direktiven utgå ifrån att hela det belopp av 200 miljoner kronor, som erfordrades för uppehållande av vägväsendet på förkrigstidens standard, skulle täckas genom beskattning av motorfordonstrafiken. Enligt motionärernas mening vore det anledning för riksdagen att icke vid ett bifall till propositionen nu binda sig för framtiden för en sådan från den tidigare gällande avvikande uppfattning i denna fråga. Alldenstund för närvarande ingen utredning förelåge om de väggkostnader, som förorsakades av olika trafikslag samt av kultur- och militärvägar, syntes det vara lämpligt att riksdagen på ett senare stadium toge upp frågan till förnyad prövning. I avvaktan härpå ville motionärerna icke nu förorda någon ändring av de i propositionen föreslagna skattesatserna.

I de likalydande motionerna I: 408 och II: 621, motionen II: 638 samt motionen II: 640 framställas vissa önskemål angående lättnader i fråga om de i propositionen föreslagna skattesatserna såvitt angår *gengasdrivna motorfordon* samt s. k. *lättnadsmotorcyklar*.

I de likalydande motionerna I: 408 och II: 621 ha motionärerna till en början framhållit, att frågan om automobilbeskattningen borde upptagas till förnyat övervägande, om det skulle visa sig att skattesänkning borde företagas, när normal biltrafik åter kunde påräknas. Beträffande gengasdrivna motorfordons beskattning ha motionärerna därefter bland annat anfört följande. En given följd av att importen av flytande drivmedel åter kunde upptagas i full utsträckning bleve givetvis en så gott som allmän övergång till användande av sådana. De inhemska bränslena komme säkerligen att överges, enär användningen av kol och ved medförde större besvär. Därtill komme att enligt propositionen skatten skulle beräknas efter automobilens totala tjänstevikt, således inkluderande de ofta ganska tunga aggregaten.

Man kunde enligt motionärernas förmenande starkt ifrågasätta, huruvida icke många skäl talade för ett bibehållande, åtminstone i viss utsträckning, av en betydande del av bilparken, driven med inom landet tillverkade produkter. Det ovissa internationella läget, oklarheten kring frågan om import i tillräckliga mängder på längre sikt och vår beredskap vore starka skäl som talade för att medelst statliga åtgärder stödja användningen av inhemska drivmedel. Härtill komme rent nationalekonomiska synpunkter. Om icke särskilda åtgärder vidtoges, komme säkerligen stora mängder mindervärdigt virke att bliva till ingen nytta. Nödiga gallringar komme även därigenom att eftersättas.

Dessa skäl talade för att riksdagen genom lindring i beskattningen sökte stimulera till fortsatt användning av inhemska drivmedel. Genom den i propositionen föreslagna skatteskalen motverkades detta, enär automobil, avsedd för användning av sådant bränsle, bleve högre beskattad än sådan, avsedd för användning av importbränsle.

Den skatteminskning, som skulle bliva följderna av en sådan anordning att skattelättnader beviljades bilar och bussar, vilka fortfarande använde sig av inhemskt bilbränsle, skulle icke nämnvärt inverka på statens inkomster, enär endast fordon, sysselsatta i trafik på längre sträckor, kunde tänkas komma att gå in för fortsatt användning av ved eller kol. Redan före kriget åtnjöte gengasdrivna motorfordon skattelättnad.

I motionen II: 640 har framhållits, att, ehuru den bil- och motorcykelåkande allmänheten i princip borde medverka till vägarnas underhåll och förbättring, motionärerna ansåge, att de s. k. lättnadsmotorcyklarna icke endast skulle befrias från skattehöjning utan helt skattebefrias. Anledningen härtill vore, att dessa motorcyklar i största utsträckning användes vid förflyttningar till och från arbetet. Dessa cyklars åverkan på vägarna vore mycket liten. Vid den stora bostadsbrist, som nu rådde, utgjorde lättnadsmotorcyklarna ett lämpligt fortskaffningsmedel.

Jämväl i motionen II: 638 ha motionärerna ansett, att andra synpunkter än de som varit bestämmande för de sakkunniga bort anläggas, när det gällde beskattningen av lättviktsmotorcyklar. Förutom att lättviktsmotorcyklarna ökat rörligheten hos arbetskraften hade de utan tvivel bidragit att minska de stora avstånden på den egentliga landsbygden. Ur denna synpunkt framstode den föreslagna ökningen av skatten å dessa motorcyklar som föga önskvärd. Det vore att märka att redan den föreslagna höjningen av bensinskatten komme att öka de årliga kostnaderna rätt avsevärt. Motionärerna ansåge för sin del, att skatten fortfarande borde utgå med 15 kronor per år och fordon. Den minskning i statens skatteintäkter, som härigenom skulle uppstå, saknade praktisk betydelse.

Utskottet.

I ett av särskilda sakkunniga till chefen för finansdepartementet avgivet betänkande med förslag till ändringar i beskattningen av motorfordonstrafiken ha de sakkunniga med stöd av vissa prognoser i fråga om bland annat väggkostnaderna, motorfordonsbeståndets utveckling och förbrukningen av flytande drivmedel beräknat den kostnad för vägväsendet, som borde gäldas medelst beskattning av motorfordonstrafiken, till omkring 200 miljoner kronor om året. De sakkunniga ha vidare ansett, att för täckande av berörda kostnad erfordrades en höjning av fordonsskatten med cirka 40 procent och av de ordinarie skatterna å bensin och brännolja med 50 procent. Därvid har förutsatts, att de under kriget införda tilläggsskatterna å bensin och brännolja skulle avskaffas.

De sakkunnigas sålunda gjorda beräkningar ha legat till grund för de i den föreliggande propositionen framlagda förslagen. Departementschefen har därvid sagt sig kunna biträda de sakkunnigas förslag till höjning av olika skattesatser i avvaktan på att en sådan stabilisering av motorfordonstrafiken hunne inträda som kunde göra det möjligt att på säkrare grunder bedöma både det samlade behovet av skatteintäkter och avvägningen mellan olika skatteformer. I propositionen föreslås vidare avskaffande av tilläggsskatterna å bensin och brännolja.

I de likalydande motionerna I: 418 och II: 637 har yrkats avslag å propositionen. Till stöd härför har anförts bland annat, att det icke uteslutande vore bilismen, som tillgodonjöte fördelarna av ett ändamålsenligt vägväsende, samt att det med hänsyn till bilismens andel i väggkostnaderna för 10-årsperioden 1929—1939 syntes rimligt, att denna andel fastställdes till 70 procent av väggkostnaderna. Med utgångspunkt från de sakkunnigas beräkningar av de totala väggkostnaderna skulle fördenskull såsom bidrag till täckande av berörda kostnader av automobilskattemedel erfordras allenast 140 miljoner kronor för år vid normal fredstrafik.

I de likalydande motionerna I: 419 och II: 639 har hemställts, att riksdagen vid behandlingen av ifrågavarande proposition måtte uttala att frågan om den andel av kostnaderna för vägväsendet, som det borde ankomma på motorfordonstrafiken att täcka, skulle göras till föremål för ny prövning, när fredsmässiga trafikförhållanden inträtt.

Med anledning av vad i ovannämnda motioner anförts får utskottet framhålla, att — såsom jämväl påpekats av departementschefen — sedan länge tillämpats den principen att motorfordonstrafiken skall genom särskild beskattning gälda den kostnad, som denna trafik orsakar vägväsendet. Något frångående av denna princip har genom propositionen icke avsetts. Även utskottet ansluter sig till denna princip.

Under de senare åren ha på grund av kända förhållanden vägunderhållet samt behovet av vägförbättringar o. d. måst i hög grad eftersättas. Med hänsyn härtill är angeläget, att för vägväsendet erforderliga underhålls- och förbättringsarbeten snarast komma till stånd. Att enligt den föreliggande propositionen vid normal fredstrafik vägstnader till ett beräknat årligt belopp av omkring 200 miljoner kronor skola täckas av automobilskattemedel kan så mycket mindre väcka betänkligheter som utskottet är övertygat om att — därest vägväsendet skall på ett fullt tillfredsställande sätt tillgodoses — detta belopp icke skall vara tillfyllest för täckande av samtliga vägstnader. Av representanter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka tillhandagått utskottet med närmare upplysningar angående vägväsendets nuvarande tillstånd och de beräknade kostnaderna för ett iståndsättande av detsamma, har utskottet nämligen bibragts den uppfattningen, att dessa kostnader under angiven förutsättning sannolikt komma att avsevärt överstiga det i propositionen beräknade beloppet 200 miljoner kronor för år. Utskottet har fördenskull intet att erinra mot att nämnda belopp uttages genom en höjd beskattning av motorfordonstrafiken.

Emellertid vill utskottet i detta sammanhang starkt understryka, att den i propositionen föreslagna avvägningen av skattesatserna allenast har en provisorisk karaktär. Utskottet finner fördenskull angeläget, att, så snart säkrare grunder för dessa frågors bedömande föreligga, en utredning äger rum i syfte att klarlägga, på vad sätt vägstnaderna böra fördelas mellan motorfordonstrafiken och andra trafikantgrupper liksom även mellan olika slag av motorfordon inbördes. Därvid bör jämväl undersökas, i vilken omfattning vägstnaderna skäligen skola bestridas genom andra statsmedel än automobilskattemedel. Vid utredningen synes därjämte böra tagas under överbäggande, huruvida uppskov med ikraftträdandet av föreskriven skatt å motorsprit fortfarande bör medgivas.

I de likalydande motionerna I: 408 och II: 621 har yrkats, att för motorfordon, som drivas med inhemskt fast bränsle, fordonsskatten skall utgå med 50 procent av de i 5 § automobilskatteförordningen stadgade beloppen. Utskottet får i anledning härav framhålla, att gengasdrivna motorfordon i beskattningshänseende intaga en särställning såtillvida, att skatt icke utgår å drivmedlet. Huruvida någon skattelättnad bör medgivas med avseende å fordonsskatten för sådana motorfordon är en fråga, varom utskottet i sakens nuvarande läge icke kan göra något uttalande. Utskottet förutsätter emellertid, att även detta spörsmål kommer att ägnas uppmärksamhet vid den nu föreslagna utredningen. Det behov, som må förefinnas av ett bibehållande

av gengasdriften åtminstone i någon mindre utsträckning, liksom även de vådor ur hälsosynpunkt, som därav kunna föranledas, böra därvid beaktas.

Slutligen har i motionen II: 638 och i motionen II: 640 till behandling upptagits frågan om beskattningen av de s. k. lättviktsmotorcyklarna, beträffande vilka i propositionen föreslagits höjning av skattesatsen från nuvarande 15 till 21 kronor. I den förstnämnda motionen har yrkats bibehållande av den nu stadgade skattesatsen. I den sistnämnda motionen har hemställts om hel skattebefrielse för sådana motorcyklar. Utskottet vill icke förneka, att framför allt sociala skäl kunna tala för en lindrigare beskattning av dessa motorcyklar än den i propositionen föreslagna. Då emellertid utskottet, såsom framgår av vad ovan nämnts, till övervägande vid den föreslagna utredningen förordat bland annat frågan om skattebördans fördelning mellan olika slag av motorfordon inbördes, finner utskottet jämväl nu förevarande spörsmål böra upptagas till behandling i samband med berörda utredning.

De i propositionen föreslagna ändringarna i drivmedelsbeskattningen innebära, att de nu utgående skatterna sänkas för bensin med 19 öre för liter och för brännolja med 11 öre för liter. För att icke grossister, återförsäljare och detaljister, vilka vid ändringarnas ikraftträdande inneha lager av bensin och brännolja, skola tillskyndas opåräknade förluster i följd av de ändrade skattesatserna, har departementschefen ansett restitution av redan erlagd drivmedelsskatt för dylika lager böra medgivas. Departementschefen har i anslutning härtill uttalat, att frågan om ersättning för inbetald drivmedelsskatt, till den del skatten överstiger de i propositionen föreslagna beloppen, torde kunna på ett praktiskt sätt regleras av statens bränslekommission genom dess clearingkassa för drivmedel. Med hänsyn härtill har i propositionen hemställts om bemyndigande för Kungl. Maj:t att utfärda erforderliga föreskrifter härutinnan.

Utskottet har intet att erinra mot vad sålunda föreslagits. Skulle emellertid till följd av den under senaste tiden avsevärda importen av drivmedel befinnas, att de i bränslekommissionens clearingkassa befintliga medlen icke lämpligen böra användas för de restitutioner, som komma att ske, torde enligt utskottets mening för restitutionerna erforderliga medel kunna bestri-
das av statsmedel i annan form.

Med hänsyn till ovan anförda omständigheter tillstyrker utskottet bifall till den föreliggande propositionen. De likalydande motionerna I: 408 och II: 621, de likalydande motionerna I: 418 och II: 637, motionen II: 638 samt motionen II: 640 avstyrkas däremot av utskottet. De likalydande motionerna I: 419 och II: 639 torde få anses besvarade genom vad utskottet i sin motivering yttrat.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte — med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 352 samt med avslag å de likalydande motionerna I: 408 och II: 621, de likalydande motionerna

I: 418 och II: 637, motionen II: 638 samt motionen II: 640 — antaga de vid propositionen fogade förslagen till

1) förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt;

2) förordning angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt;

3) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit; samt

4) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor;

B) att de likalydande motionerna I: 419 och II: 639 måtte av riksdagen anses besvarade genom vad i utskottets motivering anförts; samt

C) att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förvarande proposition nr 352, bemyndiga Kungl. Maj:t att beträffande sådana för försäljning avsedda myckenheter drivmedel, för vilka drivmedelsskatt erlagts enligt hittills gällande bestämmelser, meddela föreskrifter om restitution av den del av skatten, som motsvarar den föreslagna skattesänkningen.

Stockholm den 20 november 1945.

På bevillningsutskottets vägnar:

A. J. BÄRG.

Närvarande:

från första kammaren: herrar *Johan Bårg, Elon Andersson, Axel Ivar Anderson**, *Sjödahl, Velander, Björnsson, Robert Berg**, *Franzon, Ramberg** och *Näsgård*, samt

från andra kammaren: herrar *Hagberg* i Malmö, *Hammarlund, Olsson* i Gävle, *Orgd, Falk, Henriksson**, *Vigelsbo, Bladh, Forsberg* och *Kristensson*.

* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

Reservationer:

1) av herrar *Näsgård, Hammarlund, Orgård* och *Vigelsbo*, som beträffande ifrågasatt *skattelättnad för gengasdrivna motorfordon* anfört följande:

»Före den av kriget vållade avspärningen utgick skatten för gengasdrivna fordon med endast hälften av eljest stadgade skattesatser, och det torde vara klart, att denna skattelindring bidrog till den utveckling av gengasdriften, som möjliggjorde att omställningen från bensin- till gengasdrift efter avspärningen kunde genomföras snabbt och utan alltför stora olägenheter. Att denna skattelindring upphävdes genom beslut av 1940 års urtima riksdag får anses som en naturlig konsekvens av då rådande läge, som medförde att praktiskt taget alla bilar måste inrättas för gengasdrift för att få användas. Hur den framtida utvecklingen på detta område kommer att te sig är svårt att för närvarande bedöma. Det torde dock få antagas, att de gengasdrivna fordonen komma att försvinna mycket snart, om någon skattelättnad icke medgives. Visserligen intaga dessa fordon en särställning såtillvida, att skatt icke utgår å drivmedlet, men å andra sidan blir fordonsskatten något drygare, då även aggregaten skola inräknas i automobilens tjänstevikt. Det synes emellertid önskvärt, att gengasdriften kunde bibehållas åtminstone i viss utsträckning, detta även ur den synpunkten, att det skulle vara till fördel för skogsskötseln, om avsättning för ekonomiskt mindervärdigt virke, s. k. gallringsvirke, kunde beredas genom efterfrågan på bränsle till gengasdrivna fordon. Vi förutsätta, att även dessa spörsmål komma att ägnas uppmärksamhet vid den nu föreslagna utredningen. Det behov, som kan förefinnas av ett bibehållande av gengasdriften i lämplig utsträckning, bör därvid beaktas. I avvaktan på resultatet av denna utredning synes den tidigare tillämpade skattelindringen böra återinföras.

I anslutning härtill få vi hemställa, att riksdagen med bifall till de likalydande motionerna I: 408 och II: 621 måtte antaga vid förevarande proposition fogat förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt med den ändring att till nämnda paragraf fogas ett nytt stycke av följande lydelse:

'För motorfordon, som är inrättat för och drives med generatorgas, framställd av inhemskt fast bränsle, utgår skatt med hälften av de i denna paragraf stadgade skattesatserna.'»; samt

2) av herrar *Näsgård* och *Vigelsbo*, som beträffande ifrågasatt *skattelättnad för s. k. lättviktsmotorcyklar* anfört följande:

»Framför allt sociala skäl tala enligt vår mening för en lindrigare beskattning av dessa motorcyklar än den i propositionen föreslagna. På landsbygden utgöra lättviktsmotorcyklarna ett uppskattat och billigt trafikmedel,

som i hög grad bidrager till att underlätta tillgodogörandet av förefintliga arbetstillfällen. Med anledning härav finna vi en skattehöjning för lättviktsmotorcyklar mindre tilltalande och förorda, att skatten bibehålles vid nuvarande belopp.

I anslutning härtill få vi hemställa, att riksdagen måtte bifalla motionen II: 638.»
