

## Nr 352.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, m. m.; given Stockholms slott den 19 oktober 1945.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att *dels* antaga härvid fogade förslag 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;

*dels ock* bifalla det förslag i övrigt, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

*Ernst Wigforss.*

## Förslag

till

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

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt<sup>1</sup> skall erhålla följande ändrade lydelse.

## Gällande lydelse:

## 5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

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

b) för motorcykel med bivaagn 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 bivaagn med *tjuguen* kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med *tjuguåtta* kronor;

b) för motorcykel med bivaagn med *fyrtyotvå* 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,

<sup>1</sup> Senaste lydelse se 1940:1019.

*Gällande lydelse:*

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

e) för släpvagn:

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

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

om totalvikten uppgår till ettusenfemhundra men icke tvåtusen kilogram, med *ett-hundratjugo* kronor;

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

om totalvikten uppgår till tretusen kilogram, med *ett-hundrasextio* kronor.

*Föreslagen lydelse:*

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 *ett-hundratolv* kronor;

om totalvikten uppgår till ettusenfemhundra men icke tvåtusen kilogram, med *ett-hundrasextioåtta* kronor;

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

om totalvikten uppgår till tretusen kilogram, med *två-hundratjugufyra* kronor.

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

**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 katt<sup>1</sup> 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.

<sup>1</sup> Senaste lydelse se 1945: .

## 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 motorsprit<sup>1</sup> 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.

<sup>1</sup> Senaste lydelse se 1939: 711.

**F ö r s l a g**

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 brännoljor<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse se 1938: 140.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t  
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 19 ok-  
tober 1945.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, ERLANDER, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och handelsdepartementen anmäler chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, *fråga om ändringar i beskattningen av motorfordonstrafiken* samt anför därvid följande.

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

Bestämmelserna rörande *fordonsskatten* äro upptagna i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt. 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 släpvagnens totalvikt. Vidare föreskrives i förordningen den 19 juni 1942 (nr 403) att för lastautomobil, som försetts med boggianordning för bruk av personautomobilringar, automobilskatt 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 bensin, motorsprit och brännolja gälla följande föreskrifter.

Enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, sådan paragrafen lyder enligt förordningen den 14 oktober 1939 (nr 711), skall för *bensin*, som till riket införes eller här tillverkas, erläggas särskild skatt av 12 öre för liter. Härutöver utgår för närvarande en

särskild tilläggsskatt för bensin. 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 bensin, 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 bensin 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 brännolja denna tilläggsskatt till 16 öre för liter. Sistnämnda förordning, som trädde i kraft den 1 juli 1940 och gällde med avseende å brännolja, 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 brännolja, 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 förhållan-

de, att de egentliga automobilskatteerna 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 jag 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 mig överlämnat ett den 17 oktober 1945 dagtecknat *betänkande med förslag till ändringar i beskattningen av motorfordonstrafiken*. I det följande kommer jag att lämna en kortfattad översikt över innehållet i de sakkunnigas betänkande, till vilket jag i övrigt torde få hänvisa.

**Översikt över innehållet i de sakkunnigas betänkande.** De sakkunniga ha inledningsvis anfört, att utgångsläget för den omprövning av frågan om beskattningen av bensin och andra flytande drivmedel för motorfordon, som nu borde företagas, skulle enligt givna direktiv vara, att kostnaderna för vägväsendets behov skulle täckas av automobilskattemedlen. Det gällde därför att bilda sig en uppfattning om storleken av de vägväsendets behov, som vid åter inträdande normal fredstrafik tarvade täckning. Vidare gällde det dels att beräkna fordonsskattens belopp vid normal fredstrafik och dels att uppskatta den kvantitet flytande bränsle, som vid normal fredstrafik kunde antagas bli förbrukad per år för drivande av motorfordon jämte å denna kvantitet belöpande skatt. Beträffande begreppet normal fredstrafik hade de sakkunniga såsom måttstock härför valt budgetåret 1938/39. För att komma till en uppfattning om storleken av de automobilskattemedel, som under de närmaste åren och efter inträdd normal fredstrafik erfordrades för att täcka de under samma tid uppkommande kostnaderna för vägväsendet, vore de sakkunniga hänvisade att ställa vissa prognoser beträffande sagda kostnader, motorfordonsbeståndets utveckling, motorfordonstrafikens förbrukning av flytande drivmedel samt utvecklingen av sagda trafik överhuvud ävensom beträffande vilka intäkter som vore att påräkna vid vissa angivna skattesatser. De sakkunniga vore väl medvetna om, att dylika prognoser i och för sig vore svåra att ställa och i nuvarande läge — med hänsyn till ovissheten i fråga om möjligheterna att importera flytande bränsle, färdiga gummiringar och material för tillverkning härstädes av dylika ringar — mötte särskilda svårigheter. När de sakkunniga likväl måste göra vissa uttalanden i nu angivna spörsmål, vore de sakkunniga väl medvetna om de ovisshetsmoment, som inrymdes i dylika förutsägelser.

Sedan härefter i promemorian lämnats en närmare redogörelse för hit-

tillsvarande vägkostnader och deras finansiering, ha de sakkunniga upptagit till behandling spörsmålet om beräkning av de vägkostnader som skulle täckas av automobilskattemedel. I sistnämnda hänseende ha de sakkunniga ansett, att de vid beräkning av den automobilbeskattning, som erfordrades för att täcka motorfordonstrafikens skäligen andel av vägkostnaderna, borde utgå från de ställningstaganden av statsmakterna, som för närvarande bestämde automobilskattemedlens användningsområde. Enligt de sakkunniga borde såsom utgångspunkt för beräkningarna antagas, att balans mellan automobilskatteinkomster och väghållningskostnader skulle åvägbringas vid den tid, då motorfordonstrafiken uppnådde samma omfattning som under budgetåret 1938/39. Med utgångspunkt från de faktiska väghållningskostnaderna under kalenderåret 1938 och efter olika korrigeringar av de härvid erhållna kostnadsbeloppen — bl. a. med hänsyn till ändringarna i prisnivån — hade de sakkunniga kommit till den slutsatsen, att för täckande av kostnaderna för vägväsendet vid normal fredstrafik måste genom beskattning av motorfordonstrafiken uttagas ett årligt belopp om 198,8 miljoner kronor.

De sakkunniga ha vidare verkställt en undersökning av utvecklingen av motorfordonsbeståndet efter år 1925. Enligt denna undersökning funnos år 1939 i automobilregistret införda omkring 180 000 personbilar, 63 000 lastbilar, 7 800 släpvagnar och 5 100 omnibussar. Motsvarande siffror voro den 1 juli 1945 omkring 39 900 personbilar, 38 200 lastbilar, 8 400 släpvagnar och 3 900 omnibussar. Vad särskilt anginge personbilarna — av vilka f. n. omkring 120 000 voro upptagna i beredskapsregistret — syntes enligt de sakkunniga anledning föreligga att, under förutsättning av fortbestående goda konjunktioner, räkna med att antalet i gång varande personbilar efter kort tid — måhända redan omkring den 1 januari 1948 eller i varje fall under första halvåret 1948 — komme upp i ungefär samma storlek som vid 1939 års slut, 180 000, eller i varje fall till omkring 170 000. Under tiden från och med år 1948 syntes en ökning av antalet personbilar med 14 000—15 000 per år kunna förväntas; och i följd härav skulle antalet personbilar år 1953 kunna beräknas till cirka 250 000 eller i runt tal en personbil per 25 invånare. I fråga om lastbilsparken kunde enligt de sakkunnigas mening antagas, att lastbilarnas antal den 1 juli 1947 komme att uppgå till omkring 60 000. Under åren närmast efter år 1947 komme antagligen att inträda en viss förskjutning av lastbilsparken bl. a. i så måtto, att vissa transporter komme att överföras från lastbilar i icke yrkesmässig trafik till sådana bilar i yrkesmässig trafik och att lättare lastbilar komme att ersätta tyngre sådana bilar. Vad anginge omnibussarnas antal beräknade de sakkunniga, att inom en tid av 2 år antalet omnibussar komme att åter uppgå till 5 000. Enligt de sakkunnigas mening kunde prognoserna beträffande återuppbyggnaden av fordonsparken sammanfattas sålunda, att en dylik återuppbyggnad syntes vara att förvänta under tiden fram till utgången av år 1947 eller under första halvåret 1948. Då det gällde att bedöma den gradvisa utvecklingen av den registrerade fordonsparken under mellantiden fram till dess förkrignivån uppnått mötte

särskilda svårigheter. De sakkunniga hade dock ansett sig böra antaga, att därest flytande bränsle kunde tillhandahållas fr. o. m. den 1 januari 1946 utan behovsprövning, antalet i gång varande fordon under första halvåret 1946 skulle utgöra omkring 105 000, vilken siffra under tiden den 1 juli 1946 —den 30 juni 1947 kunde beräknas stiga till 180 000.

Beträffande drivmedelsförbrukningen ha de sakkunniga efter verkställda undersökningar funnit, att förbrukningen av flytande drivmedel för motorfordon under budgetåret 1938/39 kunde uppskattas till omkring 773 miljoner liter. Denna kvantitet beräknades motsvara förbrukningen av flytande bränsle vid normal fredstrafik.

Vad angår frågan om avvägningen mellan fordonsskatt och drivmedelsskatt ha de sakkunniga hänvisat till att vid 1938 års översyn av automobilbeskattningen den principen tillämpades, att skatten borde drabba de olika fordonskategorierna såvitt möjligt i förhållande till den vägslitning de förorsakade. Erfarenheterna från tillämpningen av de under år 1938 fastställda beskattningsreglerna syntes icke ha givit anledning till befogade anmärkningar vare sig i fråga om fördelningen av beskattningen å drivmedlen respektive fordonen eller beträffande avvägningen av fordonsskatten mellan de olika fordonsslagen och mellan fordon av olika tjänstevikt. Då de sakkunniga icke vore i tillfälle att nu ingå i någon mera djupgående undersökning av förevarande avvägningsspörsmål, ville de sakkunniga för sin del förorda, att vid den framtida tidpunkt, då motorfordonsbeståndet blivit i sådan omfattning förnyat, att de huvudtyper av motorfordon kunde urskiljas, som komme att ingå i fordonsbeståndet vid återinträdd normal fredstrafik, praktiska prov verkställdes med dessa fordonstyper för vinnande av upplysning angående olika automobiltypers vägslitning. Vidare borde undersökningar företagas rörande automobilbeskattningens verkningar i skilda avseenden. I avvaktan på att förhållandena medgäve företagande av undersökningar av nu antytt slag ansåge de sakkunniga, att vid återgång å förevarande område till den beskattning, som påkallades för fredsförhållanden, de före krigsutbrottet gällande principerna för fördelningen av automobilbeskattningen mellan skatt å drivmedlen och skatt å fordonen samt för avvägningen och fördelningen av fordonsskatterna mellan olika fordonsslag och fordonstyper borde tills vidare vinna tillämpning i den omfattning detta läte sig göra vid uttagande av de skatteintäkter av motorfordonstrafiken, som vid varje särskild tidpunkt kunde finnas erforderlig.

I sakkunnigbetänkandet har behandlats jämväl frågan om inblandning av sulfitsprit i bensin. Enligt de sakkunniga kunde det för vinnande av avsättning av betydande kvantiteter sulfitsprit, måhända årskvantiteter om upp till 65—70 000 kubikmeter — bliva erforderligt med föreskrift om tvångsinblandning av sulfitsprit i bensin för tiden fram till maj 1954. Vidare kunde man räkna med att prisläget å sulfitspriten komme att ligga så högt, att den nu gällande skattebefrielsen måste tänkas fortbestå. Den minskning i intäkterna av automobilskattemedel, som sålunda kunde uppkomma till följd därav att i stället för bensin i viss omfattning

motorsprit kunde komma till användning, borde emellertid enligt de sakkunnigas mening gottgöras automobilskattemedlen genom särskilda tillskott av andra statsmedel.

De sakkunnigas förslag till ändringar i beskattningen av motorfordonstrafiken innebär å ena sidan avskaffandet av tilläggs-skatterna å bensin och brännolja samt å andra sidan en höjning av såväl fordonsskatten som de ordinarie skatterna å bensin och brännolja. Enligt de sakkunnigas uppfattning erfordrades för att vägkostnaderna skulle täckas av inkomster av automobilbeskattningen, att inkomsterna vid normal fredstrafik höjdes med 63,6 miljoner kronor, vilket belopp motsvarade 47 procent av de under budgetåret 1938/39 influtna automobilskattemedlen. I enlighet härmed och då en genomsnittlig höjning av skatterna med sistnämnda procenttal icke i praktiken läte sig göra, föreslogo de sakkunniga, att skatterna å bensin och brännolja höjdes med 50 procent samt att fordonsskatten höjdes med belopp varierande mellan 37,5 och 42,9 procent av nu utgående skatt. Fordonsskatten skulle sålunda utgöra för motorcykel utan bivagn 21 kronor eller, om tjänstevikten överstege 75 kg, 28 kronor och för motorcykel med bivagn 42 kronor. För automobiler med ringar av mjuk kautschuk skulle grundavgiften utgå med 70 kronor och skatten i övrigt utgöra 20, 25 och 22 kronor för varje påbörjat tal av 100 kg av tjänstevikten hos respektive personbil, lastbil och omnibus, dock med avdrag av 900 kg. För automobil med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk skulle fordonsskatten utgöra 70 kronor för varje påbörjat tal av 100 kg av automobilens tjänstevikt. I fråga om släpvagnar skulle de nu gällande skattebeloppen om 40, 80, 120, 140 och 160 kronor höjas till respektive 56, 112, 168, 196 och 224 kronor. För lastbil, som försetts med boggianordning för bruk av personbilsringar, skulle enligt förslaget skatten utgöra 70 kronor i grundavgift samt därutöver 25 kronor för varje påbörjat tal av 100 kg av bilens tjänstevikt minskad med 1 100 kilogram. Vidare borde den skatt, som utginge enligt kungörelsen den 18 november 1932 (nr 529) om särskild skatt i vissa fall för användande i trafik av icke registrerade motorfordon m. m., höjas med 40 procent till 140 kronor för automobil, 28 kronor för motorcykel och 70 kronor för släpvagn, allt för år räknat. Därjämte skulle bensinskatten höjas från 12 till 18 öre för liter och skatten å brännolja från 9 till 14 öre för liter. Med de nu föreslagna skattesatserna beräknade de sakkunniga, att vid åter inträdd normal fredstrafik skulle per år inflyta tillhopa 198,7 miljoner kronor. De sakkunniga ansågo det möjligt att — därest de föreslagna ändringarna trädde i kraft den 1 januari 1946 — intäkterna av automobilskattemedel redan från samma tidpunkt skulle i stort sett förslå att täcka de för tiden därefter belöpande utgifterna för vägväsendet. Skulle under övergångstiden, intill dess motorfordonstrafiken nått förkrigsvolym, inkomsterna av automobilbeskattningen icke helt svara mot vägväsendets krav på medel, ansågo de sakkunniga, att brist som sålunda kunde för begränsad tid uppstå, komme att kunna utfyllas med de överskott å denna skatttitel, som kunde förväntas uppkomma efter det motorfordonstrafiken åter nått full fredsmässig omfattning.

Slutligen ha de sakkunniga i sitt betänkande behandlat vissa särskilda beskattningsfrågor, nämligen spörsmålen om beskattningen av dels elektriskt drivna fordon, dels fordon, vilka framfördes med metangas eller annan gas som icke alstrades av bensen eller brännolja, och dels släpvagnar och påhängsvagnar. De sakkunniga ha ifrågasatt, huruvida icke dessa frågor borde göras till föremål för särskild utredning snarast möjligt.

**Departementschefen.** De av krigsförhållandena föranledda särskilda restriktionerna på motorfordonstrafikens område kunna förväntas inom en snar framtid bliva upphävda 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 beräklandet 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 bensen 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.

I enlighet med det nu anförda ha inom finansdepartementet upprättats 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.*

Dessa författningsförslag torde böra underställas riksdagens prövning. Erforderligt antal exemplar av sakkunnigbetänkandet torde därvid böra ställas till vederbörande utskotts förfogande.

Den av de sakkunniga tillstyrkta ändringen av kungörelsen den 18 november 1932 (nr 529) om särskild skatt i vissa fall för användande i trafik av icke registrerade motorfordon m. m. torde jag senare få anmäla.

Frågan om särskilda regler för beskattning av elektriskt drivna fordon, av fordon vilka framdrivas med metangas eller annan gas, som icke alstras

av bensen eller brännolja, samt av släpvagnar och påhängsvagnar är jag icke beredd att nu taga ställning till. I likhet med de sakkunniga anser jag att sistnämnda fråga bör göras till föremål för särskild utredning.

Föredraganden hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

*dels* antaga nyssnämnda, under 1)—4) upptagna författningsförslag,

*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.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Erik Westerlind.*