

## Nr 41.

*Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om tillfällig automobils katt, jämte i ämnet väckta motioner.*

I en den 16 mars 1951 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 144, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till förordning om tillfällig automobils katt.

*Propositionen innehåller i huvudsak följande.*

I syfte att tillföra staten ökade inkomster för att finansiera ofrånkomliga statliga utgiftsbehov föreslås uttagande av en tillfällig automobils katt på personbilar, tyngre motorcyklar, lastbilar och bussar ävensom släpvagnar. Med skatten avses jämväl att i viss mån dämpa den nuvarande starka efterfrågan på personbilar och tyngre motorcyklar. Skattesatserna föreslås skola bli desamma som för den ordinarie automobils katten, vilket m. a. o. innebär att fordonsskatten fördubblas. Den nya skatten är avsedd att utgöras i första hand för nästa budgetår; skatteplikt skall åvila fordon, som äro registrerade den 1 juli 1951 eller som registreras under budgetåret. Skatten beräknas tillföra statskassan omkring 105 miljoner kronor.

Det vid propositionen fogade författningsförslaget är av följande lydelse.

### Förslag

till

### förordning om tillfällig automobils katt.

Härigenom förordnas som följer.

#### 1 §.

För automobil eller släpvagn, som avses i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt och som efter vad därom är särskilt stadgat blivit här i riket registrerad, skall — utöver automobils katt jämlikt nyssnämnda förordning — till staten erläggas tillfällig automobils katt enligt vad i denna förordning sägs.

Att i vissa fall tillfällig automobils katt skall erläggas jämväl för automobil eller släpvagn, vilken, ehuru den bort här i riket registreras, icke blivit införd i automobilregister, följer av vad nedan i 8 § stadgas.

## 2 §.

Från skatteplikt enligt denna förordning undantages automobil eller släpvagn, som avses i 1 § tredje stycket eller 2 § a) eller b) förordningen om automobils katt.

Från skatteplikt undantagas vidare

1) motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen;

2) motorcykel, som i motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) betecknats som lättviktsmotorcykel; samt

3) automobil eller släpvagn, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt jämlikt bestämmelserna i allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 293), rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583), beredskapsförfogandelagen den 30 juni 1942 (nr 584) eller civilförsvarslagen den 15 juli 1944 (nr 536).

## 3 §.

Tillfällig automobils katt skall utgöras för budgetår (tiden den 1 juli—den 30 juni påföljande kalenderår).

## 4 §.

Skatteplikt enligt denna förordning föreligger för sådant fordon av förut angivet slag, som vid budgetårets början är införd i automobilregister. I övrigt skola i fråga om tidpunkten för skattepliktens inträdande och upphörande bestämmelserna i 3 § förordningen om automobils katt äga motsvarande tillämpning.

## 5 §.

Skattskyldig enligt denna förordning är den, som vid budgetårets början är eller bör vara i automobilregister antecknad såsom ägare av fordonet, eller, om fordonet under budgetåret första gången registreras, den som därvid antecknas såsom fordonets ägare.

Skall med tillämpning av vad nu är sagt skattskyldighet för fordonet åvila flera såsom samfällt ägare, svare de för skattens utgörande en för alla och alla för en.

## 6 §.

Tillfällig automobils katt utgår för helt budgetår med samma belopp som automobils katt för helt kalenderår enligt vad i 5 § förordningen om automobils katt för varje motsvarande fall anges.

Trehjuligt motorfordon skall, oavsett vad om sådant fordon eljest må bliva stadgat, vid tillämpning av denna paragraf anses såsom personautomobil respektive lastautomobil.

## 7 §.

Inträder eller upphör skatteplikt enligt denna förordning under löpande budgetår, skall tillfällig automobils katt utgå med belopp, motsvarande vad av skatten för helt budgetår belöper å den eller de kalendermånader skatteplikten gäller.

Ändras fordonets beskaffenhet under löpande budgetår, skall därav föranledd höjning av skatten beräknas från och med den kalendermånad, under vilken ändringen skett. Sänkning av skatten, vilken föranledes av omständighet som nyss sagts, beräknas från och med nästföljande kalendermånad.

## 8 §.

Vad i 7 § första och andra styckena, 9—14 samt 15—17 §§ förordningen om automobils katt finnes stadgat skall äga motsvarande tillämpning med avseende å tillfällig automobils katt; och skall härvid vad i nämnda paragrafer säges om automobil gälla jämväl släpvagn.

## 9 §.

Erforderliga föreskrifter rörande inbetalning och indrivning av tillfällig automobils katt, så ock de närmare föreskrifter i övrigt, som erfordras för tillämpning av denna förordning, meddelas av Konungen.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1951 samt gäller till och med den 30 juni 1952; dock skall vad i förordningen stadgas äga tillämpning jämväl efter utgången av juni 1952, såvitt angår å tiden dessförinnan belöpande skatt eller dessförinnan begången förseelse mot vad i förordningen stadgas.

---

Till utskottet ha hänvisats följande i anledning av propositionen väckta *motioner*, nämligen

a) de likalydande motionerna I: 450 av herrar *Ohlon, André*n och *Gränebo* samt II: 582 av herrar *Hjalmarson, Hedlund* i Rådomb och *Ohlin*, vari hemställt, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 144»;

b) motionen I: 449 av herrar *Ola Persson* och *Helmer Persson*, vari hemställt, »att riksdagen måtte besluta att avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 144 angående tillfällig automobils katt»;

c) motionen II: 501 av herr *Lundberg*, vari hemställt, »att riksdagen måtte besluta avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 144 med förslag till förordning om tillfällig automobils katt»;

d) motionen II: 514 av herr *Hall*, vari hemställt, »att riksdagen måtte, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 144,

1) antaga följande förslag till

*Förordning om tilläggsskatt å bensin.*

Härigenom förordnas, att för bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall — utöver skatt varom förmäles i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62)<sup>1</sup> om särskild skatt å bensin och motorsprit — till staten erläggas tilläggsskatt med 10 öre för liter; och skola de i nämnda förordning meddelade bestämmelserna rörande skatt å bensin jämväl tillämpas i fråga om sålunda utgående tilläggsskatt.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1951.

2) besluta, att för bensin, som den 1 juli 1951 klockan 6 fm. finnes i riket, skall till staten erläggas skatt med 10 öre för liter, därvid, om bensin är blandad med annan vara, vid skattskyldighetens bestämmande hänsyn skulle tagas till den myckenhet, varmed bensin ingår i blandningen, samt bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda förordning i ämnet i huvudsaklig överensstämmelse med den lydelse, som återfinnes i Svensk författningssamling 1948 nr 82,

3) antaga följande förslag till

*Förordning om tilläggsskatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.*

Härigenom förordnas, att för brännoljor, som avses i förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor, skall — utöver skatt enligt nämnda förordning — till staten erläggas tilläggsskatt med 10 öre för liter; och skola de i nämnda förordning meddelade bestämmelserna tillämpas jämväl i fråga om sålunda utgående tilläggsskatt.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1951»;

e) motionen II: 581 av herr *Hagberg* i Luleå m. fl., vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta avslå Kungl. Maj:ts förslag i proposition nr 144 om tillfällig automobils katt».

Till utskottet har hänvisats jämväl motionen II: 511 av herrar *Pettersson* i Ersbacken och *Vigelsbo*, vari hemställts om avslag å den föreliggande propositionen ävensom å propositionen nr 143 med förslag till elskatteförordning. Utskottet har tagit ställning till motionen, såvitt densamma avser propositionen nr 143, i sitt betänkande nr 40 och behandlar motionen i övrigt i förevarande betänkande.

<sup>1</sup> Senaste lydelse se 1950: 414.

Beträffande motiveringen för de i motionerna framställda yrkandena, i vad de behandlas i detta betänkande, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna I: 449, I: 450, II: 501, II: 511, II: 514 och II: 581.

### Propositionen.

Av statsrådsprotokollet i ärendet inhämtas bl. a. följande.

Beskattningen av motorfordon infördes genom förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, som trädde i kraft den 1 januari 1923. De i förordningen upptagna skattesatserna ha sedermera ändrats vid flera tillfällen, senast genom förordningen den 30 november 1945 (nr 735). Automobilskatt erlägges årligen för automobil eller släpvagn som blivit här i riket registrerad. För personbil utgår skatten dels med en grundavgift av 70 kronor och dels därutöver med 20 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 900 kilogram. Skatten för motorcykel utan sidvagn utgör 21 kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, men eljest 28 kronor; lättviktsmotorcyklar äro dock fria från skatt. För motorcykel med sidvagn utgår skatt med 42 kronor. För lastbilar och omnibusar utgår skatten med dels grundavgift 70 kronor och dels 25 resp. 22 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av fordonets tjänstevikt minskad med 900 kilogram. För automobil med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk utgår skatten med 70 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt. Skatt för släpvagn utgår med lägst 56 och högst 224 kronor beroende på släpvagnens totalvikt.

Skatteplikt för motorfordon enligt automobilskatteförordningen inträder med den kalendermånad, under vilken fordonet första gången införes i bilregister, samt upphör med utgången av den månad, varunder fordonet avförts ur bilregister utan att ha blivit infört i annat sådant register. Användes fordonet i trafik lika med registrerat fordon, skall dock skatten utgå fr. o. m. den kalendermånad, varunder fordonet tagits i bruk. Inträder skatteplikt under löpande kalenderår, utgår skatten med proportionsvis reducerat årsbelopp.

Skattskyldig för fordon är den, som vid kalenderårets början varit eller bort vara i bilregister antecknad som ägare av fordonet, eller om detta blivit under året första gången registrerat, den som därvid antecknats såsom fordonets ägare. Fordon får ej brukas, förrän skatten blivit vederbörligen betald.

Gällande bestämmelser om debitering, uppbörd, indrivning och redovisning av automobilskatt återfinnas i kungörelsen den 12 december 1924 (nr 513), vilken utfärdats med stöd av automobilskatteförordningen.

I detta sammanhang kan erinras att Kungl. Maj:t i propositionen nr 5 till 1948 års riksdag framlade förslag om införande av en särskild skatt

å personbilar och vissa tyngre motorcyklar. Ifrågavarande skatt skulle utgå å sådana med beskattningen avsedda motorfordon, som under tiden 1 mars 1948—28 februari 1949 voro eller blevo införda i automobilregistret. I propositionen föreslogs även en tillfällig skatt å bensin. Riksdagen avskog Kungl. Maj:ts förslag, så vitt avsåg den särskilda skatten å personautomobiler och tyngre motorcyklar, men biföll — med viss skärpning av skattesatsen — det framlagda förslaget om tillfällig skatt å bensin.

Vidare må erinras om att chefen för finansdepartementet den 23 februari i år erhöi Kungl. Maj:ts bemyndigande att igångsätta en allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Med stöd av detta bemyndigande tillkallades den 6 mars en särskild utredningsman. Denna allmänna utredning avser den ordinarie beskattningen på längre sikt. I direktiven uttalades att i fråga om fördelningen av beskattningen på motorfordonen och på bensin flera skäl tala för att man gör en ny avvägning mellan dessa beskattningsformer med sikte på att överföra en större del av skattebördan på motorfordonen. Vidare framhölls att de principer, efter vilka den nuvarande fordonsskatten fördelats, fastställdes på en tid då sammansättningen av fordonbeståndet var en annan än nu. Detta har successivt förändrats särskilt i vad avser lastbilarnas tyngd. Vid bedömningen av vägväsendets framtida medelsbehov utgör de tyngre fordonens krav på vägnätet en faktor av större betydelse än vad man tidigare räknat med. Det finns därför anledning ifrågasätta att de tyngre fordonen böra bära en större del av de vägstnader, som skola gäldas av motorfordonstrafiken, än som f. n. är fallet. En sådan relativ ökning av skatten måste läggas på fordonsskatten, eftersom bensinskatten icke lämpligen kan differentieras för olika fordonstyper. Denna omfördelning av fordonsskatten kan i sin tur medföra en total höjning av fordonsskattens ram.

Såsom motivering för det framlagda förslaget har *departementschefen* anført bl. a. följande:

»Vid anmälan tidigare i dag av förslaget om uttagande av skatt å elektrisk kraft (prop. nr 143) lämnade jag en redogörelse för det ekonomiska läget. Denna visade en förskjutning i klart ogynnsam riktning i jämförelse med beräkningarna vid årsskiftet. I samband därmed uttalade jag att det måste stå klart att de krav som i statsverkspropositionen uppställdes i fråga om nedbringande av det statliga lånebehovet under inga förhållanden kunde få frångås. Den föreslagna elskatten kommer att bidra till ett minskat lånebehov. Såsom jag framhöi i anslutning till förslaget är emellertid detta icke ensamt tillräckligt. Ytterligare åtgärder som öka statsinkomsterna måste genomföras.

I tidigare sammanhang har jag vidare understrukt nödvändigheten att hålla investeringsverksamheten inom ramen för tillgängliga resurser. Olika åtgärder ha från statsmakternas sida vidtagits eller förberetts i sådant syfte. Jag erinrar härvidlag om den skärpta byggnadsregleringen, restriktionerna på kreditmarknaden, steriliseringen av skogsindustriernas exportvinster

och slutligen den nyligen antagna investeringsskatten. Också på detta område äro emellertid ytterligare ansträngningar erforderliga. En anordning som tar sikte på att i någon mån begränsa allmänhetens investeringar i och konsumtion av vissa varaktiga nyttigheter skulle bidra till att komplettera de nyss angivna åtgärderna. Av de varaktiga nyttigheter, som skulle kunna komma i fråga för investeringsdämpande ingripanden, ha personbilarna under den senaste tiden kommit att i särskild grad träda i förgrunden i följd av den starkt ökade försäljningen.»

Beträffande motiveringen i övrigt för förslaget till förordning om tillfällig automobils katt tillåter sig utskottet hänvisa till ovan nämnda statsrådsprotokoll. Redogörelsen härutinnan återfinnes i propositionen å nedan angivna sidor, nämligen

Utvecklingen på motorfordonsmarknaden, s. 6—10.

Förslag om tillfällig beskattning av motorfordon, s. 10—12.

Den tillfälliga beskattningens närmare utformning, s. 12—14.

Inkomstberäkning m. m., s. 14—15.

### Motioner m. m.

Av innehållet i de förenämnda motionerna, såvitt desamma behandlas i detta betänkande, ävensom i till utskottet inkomna skrifter i förevarande fråga må här återgivas följande.

I de likalydande motionerna I: 450 och II: 582 har anförts bl. a. följande. Varken ur rent budgetära eller ur samhällsekonomiska synpunkter vore den föreslagna tillfälliga fordonsskatten motiverad. För den tillfälliga fordonsskattens bedömande ur budgetära och samhällsekonomiska synpunkter hänvisade motionärerna till motiveringen i motionerna I: 448 och II: 587 med yrkande om avslag på propositionen nr 143.

De väsentligaste invändningarna mot den tillfälliga fordonsskatten låge emellertid på ett annat plan. Enligt av riksdagen fastslagna principer skulle beskattningen av motorfordon liksom av bensin användas endast för finansiering av vägväsendets kostnader. Bilismen hade redan hårt beskattats, och någon skärpning av denna beskattning för att öka de medel, som vägväsendet hade behov av, vore icke nu påkallad. Givetvis kunde en anpassning av fordonsskatten efter det sjunkande penningvärdet framdeles bli motiverad, men en sådan åtgärd borde bli beroende av om nuvarande bensin- och fordonsskattning skulle visa sig otillräcklig för täckning av de bilismens åvilande vägkostnaderna och borde ses i samband med en omprövning av bilbeskattningens fördelning mellan skatten på fordon och skatten på drivmedel. Därvid borde även beaktande skänkas den omständigheten, att bilskatterna under efterkrigsåren bragt statskassan belopp som i mycket betydande grad överstigit vägkostnaderna. Visserligen avsåges den nu föreslagna skatten endast erhålla tillfällig karaktär, men hade fordonsskatten väl en gång höjts torde det senare vara svårt att åstadkomma en objektiv

prövning av frågan hur bilbeskattningen borde fördelas mellan fordons- och drivmedelsskatt.

Enligt motionärernas bestämda mening borde statsmakterna hålla fast vid den principen, att bilbeskattningen endast skulle användas för vägväsendets finansiering. En punktbeskattning av motorfordonen i syfte att dra in köpkraft till statsverket eller att minska investeringar borde således icke förekomma. En sådan skatt drabbade en varaktig konsumtionsvara, som i de allra flesta fall hade utpräglad nyttokaraktär. Den drabbade vidare endast en viss grupp medborgare, varav flertalet därigenom komme att lida ekonomiskt avbräck i sitt förvärvsarbete. Då den tillfälliga fordonsskatten skulle utgå även för lastbilar och bussar bleve följden en fördyring av transportkostnaderna inom näringslivet med krav på kompenserande pris-höjningar som sannolik följd. Vidare komme resekostnaderna för allmänheten att ökas, vilket i sin tur torde komma att underblåsa kraven på nya inkomstförbättringar. Såväl fordonsskatten som skatten på förbrukningen av elektrisk kraft komme således icke att motverka det starka inflations-tryck som nu återigen framträdde utan torde tvärtom komma att förstärka detta.

En fördubbling av fordonsskatten komme att få svåra återverkningar på hela samhällslivet, men särskilt hårt komme landsbygdens befolkning att drabbas. De stora avstånden på landsbygden och de ofta otillfredsställande kommunikationerna hade där gjort bilen till ett oundgängligt transportmedel. Ur näringspolitiska synpunkter borde framhållas, att jordbrukets och skogsbrukets produkter numera till långt övervägande del transporterades med bilar. Även om landsbygden komme att påverkas mest kännbart av en extra fordonsskatt vore det givet att påfrestningarna bleve svåra också för näringslivet och allmänheten i städer och tätorter. I stor utsträckning skedde varudistributionen därstädes medelst bil, och då fordonsskatten för lastbilarna vore hög på grund av deras tyngd måste höjningen av transportkostnaderna bli ej oväsentlig.

Till stöd för det i motionen I: 449 framförda yrkandet om avslag å den föreliggande propositionen har åberopats vad som i motionen I: 387 anförts såsom motivering för i sistnämnda motion gjord hemställan om avslag å propositionen nr 143 med förslag till elskatteförordning.

I motionen II: 501 har i fråga om motiveringen för yrkandet om avslag å den förevarande propositionen hänvisats till vad som anförts i motionen II: 500, vilken samme motionär väckt i anledning av propositionen nr 143.

I motionen II: 511 har beträffande den förevarande propositionen anförts, att den föreslagna »tillfälliga» automobilskatten komme att inverka menligt på näringslivet genom det sätt på vilket den belastade distributionsapparaten. Genom sin konstruktion komme den att drabba icke blott lyxkörning utan hela biltransportväsendet. Landsbygden komme att på ett



särskilt kännbart sätt bli missgynnad i jämförelse med städerna på grund av att landsbygden till stor del uteslutande vore hänvisad till bruket av motorfordon för sina transporter.

I motionen II:514 har erinrats om att frågan om avvägning av bilbeskattningen mellan bränsleskatten och fordonsskatten senast år 1948 varit föremål för riksdagens prövning. I den förevarande propositionen hade Kungl. Maj:t berört frågan om automobilbeskattningens avvägning på längre sikt och erinrat om att regeringen den 6 mars 1951 uppdragit åt en särskild utredningsman att företaga en allmän översyn av denna fråga. Den uppfattning Kungl. Maj:t i direktiven för utredningen givit uttryck åt ginge på en helt annan linje än den 1948 års riksdag angivit.

Även om den nu föreslagna höjningen av fordonsskatten angäves såsom tillfällig kunde det knappast anses lämpligt, att denna höjning dreves efter en helt annan linje än den riksdagen senast accepterat. Att utan föregående utredning helt omlägga principerna för automobilbeskattningen skulle säkerligen framkalla så svåra rubbningar i automobiltrafiken, att nackdelarna av omläggningen vida överstege fördelarna av en stats inkomst på ca 100 miljoner kronor. Till frågan om hur en skärpt fordonsbeskattning skulle verka hänvisades till motionen II: 104 vid 1948 års riksdag. De synpunkter, som där anfördes, ägde alltjämt sin giltighet.

De skäl, som Kungl. Maj:t åberopat för behovet av de inkomster den tillfälliga fordonsskatten skulle inbringa, vore emellertid så starka, att en höjning av automobilbeskattningen icke utan vidare kunde avvisas. 1948 års riksdag, som hade att ta ställning till dessa avvägningsfrågor i ett läge, som företedde betydande likheter med det nuvarande, fattade också ett beslut, som innebure att det då av Kungl. Maj:t äskade beloppet uttoges genom en höjning av skatterna på bensin och brännolja. I nuvarande läge och i avvaktan på den tillsatta utredningen vore denna utväg avgjort att föredraga framför den av Kungl. Maj:t föreslagna. För närvarande uttoges bensinskatten med 25 öre per liter och brännoljeskatten med 20 öre per liter. Med hänsyn till att den tyngre trafiken för närvarande torde vara för lågt beskattad i förhållande till den lättare trafiken föresloges att tilläggs-skatt av 10 öre per liter uttoges såväl för bensin som för brännolja, vilket innebure en procentuellt sett något större skärpning av brännoljeskatten. Om förbrukningen av drivmedel för motorfordon trots skattehöjningen bleve densamma som den, som låge till grund för inkomstberäkningarna i årets statsverksproposition, kunde det antagas, att stats inkomster av tilläggs-skatten bleve omkring 110 miljoner kronor per år.

I motionen II:581 har framhållits, att konsumtionsskatterna drabbade de sämst ställda befolkningsgrupperna förhållandevis hårdare än vad direkta skatter gjorde. I samma mån som man täckte stats inkomstbehov på annat sätt än genom direkt progressiv skatt frånginge man de principer, som påstodes ligga till grund för 1947 års skattereform. Beträf-

fande fördyringen av transporter tillkomme dessutom, att sådana åtgärder särskilt hårt drabbade befolkningen på landsbygden och i avlägsna landsdelar. Efter ingående undersökningar bland annat om dessa förhållanden påvisade norrlandskommittén att de höga transportkostnaderna vore en starkt bidragande orsak till att Norrlands näringsliv icke utvecklats i önskvärd grad, och de sakkunniga föresloge därför åtgärder i syfte att minska kostnaderna för godstransporter och personbefordran på långa avstånd. Senare hade även riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begärt åtgärder i samma syfte. Nu föresloge regeringen att riksdagen skulle genomföra en fördubbling av fordonsskatten. Det vore olyckligt och orimligt om riksdagen skulle gå med på en sådan åtgärd. Påståendet, att ökad fordonsskatt behövdes för att dämpa importen av bilar, kunde icke tillmätas något värde. För sin del kunde motionären icke inse att det för närvarande funnes något behov av begränsning av bilbeståndet — i varje fall inte för lastbilar, bussar och andra motorfordon som användes uteslutande i nyttotrafik. Det framginge emellertid av propositionen att det främst vore denna nyttotrafik, som komme att drabbas av skatteskärpningen. Det innebure med andra ord att den ökade fordonsskatten komme att resultera i en ytterligare sänkt levnadsstandard för de stora folkskikten. Medan de stora folkgrupperna fått vidkännas sänkt levnadsstandard på grund av prishöjningarna hade det lilla fåtalet rika människor ökat sina förmögenheter med miljardbelopp. Om statskassan behövde ökade inkomster borde dessa alltså skaffas genom åtgärder som lade bördorna på de rika och inte genom ytterligare standardsänkning för de sämst ställda såsom regeringen hittills gjort och ytterligare ville göra genom förslaget till ökad fordonsskatt.

Till utskottet har i anledning av den förevarande propositionen inkommit ett flertal *skrifter* från organisationer, sammanslutningar och enskilda personer. Införandet av den föreslagna skatten har avstyrkts i en gemensam framställning från Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska vägföreningen och KAK:s landsförbund. Samma ståndpunkt har intagits av Sveriges automobilhandlareförbund. Svensk industriförening har hemställt, att skatteförslaget måtte avslås eller uppmjukas därhän att de föreslagna bestämmelserna icke komme att gälla yrkesutövare, som för sin rörelse vore nödsakade att hålla lastfordon. Motormän från Södermanland och Västmanland ha enligt en till utskottet inkommen skrift vid ett möte uttalat sig emot fördubblingen av fordonsskatten. I sistnämnda uttalande har Södermanlands bageriidkareförening instämt.

I en till chefen för finansdepartementet ingiven skrift, vilken överlämnats till utskottet, har De vanföras riksförbund hemställt, att invalidbilar måtte fritagas från den tillfälliga fordonsskatten.

*Kungl. automobilklubben m. fl.* har uttalat, att propositionen utgjorde ett markant avsteg från den av riksdagen alltsedan införandet av automobilskatt vid upprepade tillfällen klart deklarerade principen att bilskattemedlen

oavkortade skulle tillföras vägväsendet. Bilismen vore självfallet beredd att bära sin andel av de kostnader som vore förknippade med vägväsendets underhåll och förbättring, men organisationerna ville i detta sammanhang understryka, att statskassan redan nu tillförts 500 miljoner kronor, varav 130 miljoner kronor utgjordes av oförbrukade ordinarie bilskattemedel, medan omkring 370 miljoner kronor härrörde från överbliven extra bensinskatt. Då det för närvarande syntes ovisst när dessa medel kunde tillföras vägväsendet, ville organisationerna på det bestämdaste motsätta sig ytterligare pålagor av enbart fiskalisk natur på motorismen.

Att denna skatt i själva verket komme att drabba breda folklager framginge av de preliminära resultaten av Svenska vägföreningens pågående utredning om sambandet mellan innehav av bil samt bilägarnas yrkesfördelning och sammanräknade nettoinkomst. Utredningen visade nämligen att var fjärde personbilägare hade en lägre nettoinkomst än 6 000 kronor per år och att medianvärdet för nettoinkomsten bland de ca en kvarts miljon personbilägarna låge vid omkring 9 000 kronor. Nyregistreringen av bilar visade, att grupper som skogs- och flottningsarbetare, lantarbetare, byggnadsarbetare och liknande grupper samt jordbrukare och förvaltningspersonal inom jordbruket samt tjänstemän, läkare, veterinärer och sköterskor m. fl. grupper numera för sin yrkesutövning vore direkt beroende av bil som fort-skaffningsmedel. Den omständigheten att fortfarande icke mindre än 133 000 personbilar vore av årsmodell 1939 och tidigare gäve en förklaring till det kanske överraskande faktum att så många personer inom de lägre inkomstskikten hade möjlighet att hålla sig med bil. I dessa inkomstskikt skulle en fördubbling av skatten i många fall betydligt försvåra innehavet av bil vare sig det gällde nytto- eller rekreatiönsändamål.

För bussarna liksom för tyngre lastbilar skulle den föreslagna fördubblingen av fordonsskatten innebära ökade kostnader, vilka i sista hand skulle träffa de befolkningsgrupper, som för sin varuförsörjning och sin kontakt med tätorter och inbördes vore beroende av dessa fordon. En fördubbling av motorfordonsskatten skulle vidare direkt motverka strävandena att rationalisera och förbilliga varutransporterna. Praktiskt taget hela vårt näringsliv vore beroende av lastbilen. Även för städernas kommunikationsväsen skulle fördubblingen av fordonsskatten innebära betydande merkostnader. Enbart för Stockholms spårvägar skulle enligt uppgift fördubblingen av fordonsskatten medföra ökade kostnader med omkring 1 miljon kronor, motsvarande en ökning av ungefär 1 öre per bussresa.

Organisationerna kunde icke vitsorda det i propositionen förda talet om »den onormala bilimporten». Bilimportens andel av det totala importvärdet år 1950 hade nämligen varit endast 0,8 procentenhet större än åren 1937—1939, och en obetydlighet större än förkrigsåret 1938. Den obetydliga ökningen hade sin naturliga förklaring i att bilimporten under krigs- och efterkrigsåren hållits nere på en abnormt låg nivå, genomsnittligt 1,6 procent av totalimporten åren 1940—1949, mot 4,6 procent åren 1937—1939. Det borde samtidigt observeras, att den inhemska bilproduktionen, som också i viss

utsträckning vore beroende av import, tillförde den svenska marknaden genomsnittligt ett mindre antal bilar åren 1940—1949 än som var fallet 1937—1939. Kravet på höjd motorfordonsskatt såsom en åtgärd för att dämpa den förment starka efterfrågan — vilken ju icke bekräftades av ovanstående siffror — kunde vidare icke anses hållbart, eftersom myndigheterna redan i handels- och industrikommissionen hade ett instrument för reglering av importen och kommissionen för övrigt redan från den 1 april i år beslutat införa kvotering av bilimporten. Den statistik beträffande införsel av personbilar, som anfördes i propositionen, vore i hög grad missvisande genom att den som utgångspunkt toge 1946 och fortsatte fram till 1950, en period då det av ovan anförda skäl förelegat ett under krigsåren och fram till innevarande år ackumulerat bilbehov. Om det fria konsumtionsvalet — i likhet med vad organisationerna ansåge — borde vara vägledande för statsmakternas politik på detta område, borde givetvis jämförelseåren innefatta några år, då konsumtionsvalet varit fritt. Av vad som anförts framginge då, att bilimporten ingalunda varit onormalt stor.

*Sveriges automobilhandlareförbund* har anført bl. a., att ett genomförande av förslaget måste av automobilhandlarna betraktas som en diskriminerande och onödig åtgärd. Förbundet ville understryka det ologiska i resonemanget om behovet att dämpa efterfrågan på personbilar, eftersom importkvotering redan återinförts trots att 1950 års tillförsel procentuellt ej nämnvärt överstigit den relativa importen under åren närmast före andra världskriget och tio års markerad underförsörjning med nya motorfordon ofrånkomligen måste få en viss återverkan under första tiden efter återinförande av relativ frihet för importen. En uppdelning av de under åren 1940—1950 nytillförda fordonen i lika stora delar per år gäve en riktig bild av utvecklingen till skillnad från propositionens framställning.

I detta sammanhang ville förbundet efter samråd med Bilverkstädernas riksförbund påpeka en direkt felaktig uppgift, nämligen att arbetskraft droges från produktionen till serviceverkstäderna. För det första visade Riksförbundets statistik (som torde kunna verifieras av Metallindustriarbetarförbundet) att arbetarantalet vid bilverkstäderna på senare tid minskats och icke ökat. De s. k. serviceverkstäderna utförde i stor omfattning traktorreparationer, vilket obestriddligen innebure en överflyttning av arbetsuppgifter från jord- och skogsbruk m. fl. näringsgrenar, en utveckling som i högsta grad borde motivera att en ökning av personalstyrkan accepterades och ej utnyttjades negativt som här skett även utan personalökning. Förbundet funne alltså, att motiveringen, på denna punkt icke kunde få stå oemotsagd.

Även i fråga om en annan detalj skulle den föreslagna extrabeskattningens sannolikt få svåra verkningar på det tekniska försörjningsplanet, nämligen bärgningsbilarna, vilkas betydelse icke torde behöva diskuteras och som även ur försvarets synpunkt befunnits alltför fåtaliga. Redan f. n. innebure fordonsskatten vid en enligt företagna utredningar konstaterad ge-

nomsnittlig körsträcka på ca 400 mil per år en kostnad på ca 4 kr. per mil för tyngre enheter. Det vore uppenbart att en fördubbling härav måste medföra omedelbara överväganden om avregistrering av i första hand de stora och effektiva enheterna, som i fortsättningen skulle bli alltför dyra i drift och ännu mer förlustbringande än hittills.

Slutligen kunde för bilhandelns del särskilt erinras om att Automobilhandlareförbundet försökt lämna ett bidrag till den ekonomiska stabiliseringen genom en överenskommelse med kommerskollegium, varigenom förbundet i samverkan med fabrikanter och importörer förpliktat sig att följa relativt hårda regler för avbetalningshandeln. Förutsättningen vore dock att bilismen ej skulle utsättas för säråtgärder. Ifrågavarande proposition innebure klart en dylik åtgärd.

*Svensk industriförening*, som enligt egen uppgift utgör organ för landets mindre industri och omfattar ca 1 500 industrier uppdelade på 17 olika branschföreningar, har protesterat mot den föreslagna höjningen av bilskatten. Om den föreslagna lagstiftningen genomfördes komme den att särskilt hårt drabba vissa grupper av småindustrier. Dessa grupper vore dels de mindre svagdricksbryggerierna och läskedrycksfabrikanterna, dels de mindre spisbrödsfabrikanterna. En svagdricksbryggares och läskedrycksfabrikants viktigaste inventarium vore hans lastbil, på vilken varorna skulle distribueras ut till landsbygdens olika hushåll. På grund av varornas och deras emballages art måste även den minsta fabrikant hålla sig med en stor och tung lastbil med en redan nu dryg bils katt. En fördubbling av denna skatt skulle betyda katastrof för dessa fabrikanter, vilka arbetade under ytterst pressande ekonomiska förhållanden. Ett exempel på dessa fabrikanter svårigheter att klara sig utgjorde det förhållandet, att deras antal under de sista 15 åren nedgått med nära hälften. I stort sett samma synpunkter kunde anläggas i fråga om spisbrödsbranschen och andra branscher med småindustrier såsom utövare. I fråga om spisbrödsbranschen och småindustriens ställning till storindustrien inom denna bransch kunde framhållas, att under de sista 15 åren ca  $\frac{3}{4}$  av de mindre fabrikanterna fallit bort.

*De vanföras riksorganisation* har i omförmälda framställning erinrat om att riksorganisationen den 21 februari detta år genom skrivelse till cheferna för social- och kommunikationsdepartementen framfört en rad motiverade förslag angående bland annat större möjligheter för vanföra att anskaffa, underhålla och framföra motoriserade invalidvagnar på fyra hjul (invalidbilar). Dessa förslag, som för de vanföra skulle innebära väsentliga lättnader, vore i korthet följande. Inregistrering av invalidbilar såsom invalidvagnar, varigenom fordonsskatten helt slopades, tullfri import av invalidbilar liksom av specialaggregat för sådana, restitution av bensinskatten samt statligt stöd vid inköp av invalidfordon. Sådana vanföra, som redan nu innehade invalidbilar, betalade som bekant fordonsskatt i vanlig ord-

ning. Men härutöver finge de, på grund av sin invaliditet, vidkännas en hel del extra kostnader, som andra bilister icke hade, såsom till exempel för tvättningar, justeringar och småreparationer med mera och i många fall för hjälp till och från bilen och dylikt. Det vore icke så många vanföra som redan nu innehade invalidbilar. Därför vore det ur statens synpunkt knappast någon framträdande fråga men saken vore av stor betydelse för den enskilde invaliden.

### Utskottets yttrande.

Det i föreliggande proposition nr 144 framlagda förslaget om en tillfällig fördubbling av automobilskatten och den i propositionen nr 143 föreslagna skatten på elektrisk kraft (elskatt) ha båda i främsta rummet motiverats med hänvisning till att det samhällsekonomiska läget gör en överbalansering av driftbudgeten och en minskning av det statliga lånebehovet önskvärda.

I sitt förut denna dag avgivna betänkande nr 40 över propositionen nr 143 har utskottet närmare behandlat denna allmänna motivering för de föreslagna skatterna. Utskottet, som hänvisar till vad som anförts i nämnda betänkande, vill här endast erinra om vissa av utskottets uttalanden. Utskottet konstaterade att skatterna icke voro nödvändiga för att balansera driftbudgeten för budgetåret 1951/52, vilken tvärtom enligt tillgängliga uppgifter kan förväntas förete ett väsentligt överskott. Vidare framhöll utskottet, att det är osäkert om den genom de föreslagna skatterna åstadkomna köpkraftsminskningen kommer att bli större än den ökning av de nominella inkomsterna och därmed även av köpkraften som skatterna genom sin prishöjande verkan komma att ge upphov till. Enligt utskottet kan metoden att genom skattehöjningar av denna art åstadkomma en indragning av köpkraften till statskassan icke med framgång användas under rådande ekonomiska förhållanden och med nuvarande hårda skatte-tryck.

Redan dessa mera allmänna samhällsekonomiska skäl, som utskottet utförligare redovisat i nyssnämnda betänkande, tala mot den föreslagna tillfälliga automobilskatten. Även andra synpunkter av mera speciell art kunna anföras mot skatten. Innan utskottet går in på dessa, vill utskottet något närmare beröra de fördyrande verkningar av olika slag som den föreslagna bilskatten skulle få.

Såsom i motionerna I: 450 och II: 582 anförts skulle en fördubbling av fordonsskatten få svåra återverkningar på hela samhällslivet men särskilt hårt skulle landsbygdens befolkning drabbas. De stora avstånden på landsbygden och de ofta otillfredsställande kommunikationerna ha där gjort bilen till ett oundgängligt transportmedel. Jordbrukets och skogsbrukets produkter transporteras numera till långt övervägande del med bilar. För att endast nämna ett exempel må framhållas, att den höjning av trans-

portkostnaderna för mjölk, som skatten skulle medföra, på många håll skulle förorsaka allvarliga olägenheter. Vidare skulle busstrafiken, som spelar en viktig roll i landsbygdens kommunikationsväsen, fördyras. Genom den ökade användningen av lätta personbilar och motorcyklar har det på många orter blivit möjligt att delvis övervinna de problem, som sammanhånga med de stora avstånden, arbetskraftsbristen och svårigheten att skaffa bostad i närheten av arbetsplatsen. Även för städernas och tätorternas varudistribution och transportväsen skulle skatten medföra en betydande belastning liksom för sådana yrkesutövarkategorier, som för sitt arbete äro mer eller mindre beroende av tillgång till bil eller motorcykel.

Enligt propositionen skulle den tillfälliga bilskatten med hänsyn till syftet med beskattningen och dennas tillfälliga natur icke komma vägväsendet till godo. Såsom uttalats i nyssnämnda motioner böra statsmakterna hålla fast vid den principen, att bilbeskattningen endast skall användas för vägväsendets finansiering. Eftersom någon skärpning av beskattningen av motorfordonstrafiken för att öka de medel, som gå till vägarna, just nu icke är påkallad, bör det föreliggande skatteförslaget avvisas även av denna anledning.

Ytterligare kan mot propositionsförslaget invändas att departementschefen nyligen med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillsatt en utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken på längre sikt. Denna utredning har enligt sina direktiv att behandla bl. a. frågan om den inbördes avvägningen mellan fordonsskatten och bensinskatten. Det kan under sådana förhållanden icke vara lämpligt att nu genomföra en generell fördubbling av fordonsskatten.

De i propositionen redovisade synpunkterna rörande en begränsning av bilimporten saknar utskottet anledning att taga upp till diskussion. Om det anses önskvärt att i nuvarande läge begränsa importen, böra andra medel än den föreslagna beskattningen väljas för att åstadkomma detta. Utskottet vill i sammanhanget endast framhålla, att en kvotering av bilimporten redan beslutats.

På grund av vad i det föregående anförts får utskottet — i anslutning till vad som yrkats i de likalydande motionerna I: 450 och II: 582 — avstyrka bifall till den föreliggande propositionen nr 144. Genom detta ställningstagande har utskottet besvarat jämväl de i motionerna I: 449, II: 501, II: 511 — sistnämnda motion i vad den behandlas i detta betänkande — och II: 581 framställda yrkandena.

I motionen II: 514 har hemställts, att de inkomster, som den tillfälliga automobilskatten är avsedd att inbringa, i stället skola uttagas genom en höjning av skatterna på bensin och brännolja. Emellertid kunna enligt utskottets mening i stort sett samma invändningar riktas mot detta förslag som mot den föreslagna bilskatten. Utskottet avstyrker sålunda motionen II: 514.

### Utskottets hemställan.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte — med bifall till de likalydande motionerna I: 450 av herrar Ohlon, Andrén och Gränebo samt II: 582 av herrar Hjalmarson, Hedlund i Rådomb och Ohlin — avslå Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 144; samt

B) att följande motioner, nämligen motionen I: 449 av herrar Ola Persson och Helmer Persson,

motionen II: 501 av herr Lundberg,

motionen II: 511 av herrar Pettersson i Ersbacken och Vigelsbo, i vad densamma avser propositionen nr 144,

motionen II: 514 av herr Hall, samt

motionen II: 581 av herr Hagberg i Luleå m. fl.,

måtte, i den mån de icke kunna anses besvarade genom vad utskottet ovan anført och hemställt, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Stockholm den 24 april 1951.

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON.

#### Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Heüman, Gustaf Elofsson, Velander, Petré, Ramberg, Wehtje, Einar Eriksson, Werner och Rune Johansson samt

från andra kammaren: herrar Olsson i Gävle\*, Sandberg, Björklund, Orgård, Kristensson i Osby, Hagberg i Malmö, Nilsson i Kristinehamn, Vigelsbo, Brandt och Gunnarsson.

\* Icke närvarande vid justering av betänkandet.

### Reservation

av herrar Olsson i Gävle, Sjödahl, Heüman, Ramberg, Einar Eriksson, Rune Johansson, Björklund, Orgård, Nilsson i Kristinehamn och Brandt, vilka ansett att utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

»Det i föreliggande proposition nr 144 framlagda förslaget om en tillfällig automobils katt bör ses i samband med det samtidigt till riksdagen



överlämnade förslaget om en skatt å elektrisk kraft (elskatt). Det väsentliga syftet med dessa båda förslag är att genom en ökning av statsinkomsterna finansiera ofrånkomliga statliga utgiftsbehov. Såsom allmän motivering för skatteförslagen har i propositionen nr 143 lämnats en översiktlig redogörelse för det ekonomiska läget liksom en preliminär bedömning av de statliga inkomsterna och utgifterna under nästa budgetår.

Utskottet har i sitt betänkande nr 40 över propositionen nr 143 närmare behandlat sistnämnda båda frågor. I en vid detta betänkande fogad reservation, till vilken i detta sammanhang hänvisas, uttalades bl. a. att målet för den ekonomiska politiken under den närmaste framtiden bör vara att, efter lönerörelserna och anpassningen av det inhemska prisläget till priserna utomlands, uppnå och vidmakthålla ett stabilt penningvärde. Vidare framhölls, att de uppgifter som lämnats i propositionen nr 143 visa, att riskerna för jämviktsrubbingar ökats sedan årsskiftet. Ytterligare anfördes i reservationen, att i dagens läge finanspolitiken framstår som det viktigaste medlet att motverka tendenserna till rubbingar i jämvikten och att målet för en fortsatt aktiv finanspolitik bör vara att begränsa den statliga upplåningen för utgifter på kapitalbudgeten till minsta möjliga belopp. Det måste stå klart att de krav som uppställdes i statsverkspropositionen i fråga om nedbringande av det statliga lånebehovet under inga förhållanden kunna få frångås. Reservanterna funno det därför ofrånkomligt att man åstadkommer en ökning av statsinkomsterna av ungefär den storleksordning som avses med de i propositionerna nr 143 och nr 144 framlagda förslagen om elskatt och tillfällig automobilskatt.

Den uppfattning, som sålunda kommit till uttryck i reservationen till utskottets betänkande nr 40, bör ligga till grund för utskottets ståndpunktstagande till det i förevarande proposition nr 144 upptagna förslaget om en tillfällig automobilskatt. Utskottet som finner en inkomstökning motsvarande de föreslagna nya skatterna nödvändig biträder alltså icke den i de likalydande motionerna I: 450 och II: 582 uttalade åsikten att den tillfälliga automobilskatten icke skulle vara motiverad ur vare sig rent budgetära eller samhällsekonomiska synpunkter.

Förslaget om en tillfällig automobilskatt innebär i korthet följande. Skatten skall utgöras i första hand för nästa budgetår. Under beskattningen skola falla samma kategorier fordon som beskattas enligt 1922 års automobilskatteförordning eller sålunda personbilar, lastbilar, omnibusar, motorcyklar och släpvagnar. Egentliga lättviktsmotorcyklar skola i likhet med vad som f. n. är fallet enligt automobilskatteförordningen vara undantagna från beskattning. Den tillfälliga skatten skall i stort sett konstrueras på motsvarande sätt som den ordinarie bilskatten. Skatteplikt skall sålunda föreligga för fordon som vid budgetårets början är inföرت i automobilregister. Skattskyldighet skall åvila den, som vid nyssnämnda tidpunkt är eller bör vara i register antecknad som ägare. Den tillfälliga skatten skall beträffande varje motorfordon utgå för helt budgetår med

samma belopp som ordinarie bils katt för helt kalenderår. Den nya beskattningen föreslås skola upptagas i en särskild författning, som i väsentliga delar hänvisar eller eljest an knyter till 1922 års automobilskatteförordning. Skatten beräknas nästa budgetår tillföra statskassan ca 105 miljoner kronor.

Det främsta motivet för förslaget om bils katten är såsom förut nämnts att tillföra statskassan ökade inkomster. Emellertid redovisas i propositionen nr 144 även ett annat viktigt skäl. Departementschefen understryker nödvändigheten att hålla investeringsverksamheten inom ramen för tillgängliga resurser och erinrar om de olika åtgärder som från statsmakternas sida vidtagits i sådant syfte, bl. a. den skärpta byggnadsregleringen och restriktionerna på kreditmarknaden. Emellertid äro enligt departementschefens mening ytterligare ansträngningar erforderliga. Genom den starkt ökade försäljningen av personbilar under senaste tiden ha dessa härvid kommit att i särskild grad träda i förgrunden. Den föreslagna bils katten är delvis avsedd som en komplettering av de nyss angivna åtgärderna genom att den skulle bidra att i någon mån begränsa allmänhetens efterfrågan av personbilar.

I propositionen har lämnats en redogörelse för utvecklingen på motorfordonsmarknaden. Av denna framgår att i synnerhet importen men också den inhemska tillverkningen av personbilar ökat starkt under år 1950. Även under de första månaderna av 1951 har införseln av personbilar varit stor. Försäljningen av motorcyklar har likaledes ökat i ej oväsentlig grad under 1950. För lastbilarnas del föreligger däremot icke samma stora importökning som beträffande personbilarna.

I den till utskottet inkomna gemensamma framställningen från ett antal bilorganisationer har uttalats att bilimportens andel av det totala importvärdet år 1950 var endast 0,8 procentenheter större än åren 1937—1939. Gentemot detta må framhållas att en sådan begränsad jämförelse saknar värde med hänsyn till de stora förändringar i importens struktur som skett sedan förkrigsåren. Man behöver endast erinra om den utveckling som skett beträffande eldningsolja och andra bränslen. För dessa varor liksom för åtskilliga för vår industri livsviktiga råvaror gäller att de omfatta och, med hänsyn till att vår import trots pågående liberaliseringssträvanden allttjämt måste i viss mån begränsas, också böra omfatta en förhållandevis större andel av vår totala import än tidigare. Beträffande personbilimporten må för övrigt framhållas att denna *kvantitativt* representerade en betydligt större andel år 1950 än under förkrigsåren. Såsom angivits i propositionen importerades år 1938 nära 25 000 personbilar och år 1950 ej mindre än närmare 48 000. Till jämförelse kan nämnas att enligt vad utskottet inhämtat den kvantitetsmässiga stegringen av den totala importen 1950 jämförd med 1938 icke torde överstiga 20 procent.

Utvecklingen av bilimporten har föranlett statens handels- och industrikommission att nyligen genomföra en kvotering av bilimporten från OEEC-

länderna. I likhet med departementschefen anser utskottet det önskvärt att detta ingripande stödes av en åtgärd som är ägnad att dämpa efterfrågan. En skärpning av beskattningen skulle enligt utskottets mening bidra att åstadkomma en sådan efterfrågedämpande effekt.

I propositionen har diskuterats olika former för denna skärpning av beskattningen på motorfordonen. Utskottet är ense med departementschefen att i dagens läge en skatt, som träffar även den existerande fordonsparken och icke endast till marknaden nytillförda fordon, vore att föredraga, särskilt med hänsyn till å ena sidan nödvändigheten att statsverkets inkomst blir av tillräcklig storleksordning och å andra sidan angelägenheten av att skatteskräpningen för varje enskild bilägare icke blir för stor. Dessa synpunkter tala för att även lastbilar och bussar inbegripas under beskattningen. Såsom redan i propositionen framhållits och ytterligare understrukits i vissa av motionerna kommer en skatt av förevarande slag, särskilt i den mån den drabbar nyttotrafiken, att medföra olägenheter i olika hänseenden. Såsom departementschefen uttalat kunna emellertid i dagens läge åtgärder med sådana verkningar icke undvikas. För övrigt kan åtminstone en viss höjning av skatten å motorfordon te sig motiverad redan av det skälet att de nuvarande skattesatserna, vilka fastställdes år 1945 och vilka utgå med vissa bestämda kronbelopp, böra jämkas med hänsyn till det förändrade pris- och inkomstläget. De skattesatser, som föreslås i propositionen, innebära att fordonsskatten fördubblas. För att skatten skall fylla sin uppgift att i erforderlig mån minska statens lånebehov och samtidigt verka i viss mån efterfrågedämpande synes det icke tillrådligt att bestämma skattesatserna till lägre belopp. I likhet med departementschefen anser utskottet att den nya skatten med hänsyn till dess syfte och tillfälliga natur icke bör tagas i anspråk för utgifter till vägväsendet.

I motionen II: 514 har hemställts, att de inkomster, som den tillfälliga automobilskatten är avsedd att inbringa, i stället skola uttagas genom en höjning av skatterna på bensin och brännolja. I anledning av detta yrkande vill utskottet erinra om att i direktiven för den nyligen av departementschefen tillsatta utredningen rörande beskattningen av motorfordons- trafikerna på längre sikt angivits, att flera skäl torde tala för att man gör en ny avvägning med sikte på att överföra en större del av skattebördan på motorfordonen. Utskottet vill icke på något sätt laga ställning till de direktiv som sålunda lämnats men är å andra sidan icke berett att medverka till en åtgärd som skulle förändra de förutsättningar, som förelågo vid utredningens igångsättande. Utskottet anser det med hänsyn härtill mindre lämpligt att, även om åtgärden bleve endast tillfällig, nu förskjuta skattebördan i motsatt riktning mot vad i direktiven angivits.

På grund av vad i det föregående anförts förordar utskottet att såsom i propositionen föreslagits en tillfällig automobilskatt införes. Genom detta ställningstagande har utskottet besvarat jämväl de i de likalydande motionerna I: 450 och II: 582 samt i motionerna I: 449, II: 501, II: 511 — sistnämnda motion i vad den behandlas i detta betänkande — II: 514 och II: 581 framställda yrkandena.

Beträffande den närmare utformningen av beskattningen och de erforderliga författningsbestämmelserna har utskottet i stort sett ingen erinran mot vad i propositionen föreslagits. Utskottet inskränker sig till att taga upp till behandling endast två detaljfrågor.

Enligt 2 § andra stycket 1) i propositionens författningsförslag undantages från skatteplikt motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen. Motsvarande gäller enligt 1922 års automobilskatteförordning beträffande den ordinarie bilskatten. Stadgandet avser enligt ordalagen endast motorcykel, d. v. s. motorcykel utan eller med sidvagn. Beträffande trehjuliga motorfordon gäller i princip enligt 1936 års motorfordonsförordning att dessa äro att anse såsom automobiler och registreras som sådana. Emellertid förekommer i stor utsträckning enligt vad utskottet inhämtat att trehjuliga motorfordon, som äro inrättade såsom invalidfordon, med stöd av stadgande i 1 § 1 mom. sistnämnda förordning förklaras skola hänföras till motorcyklar. Trehjuliga invalidfordon torde sålunda som regel vara fritagna från den ordinarie bilskatten och skulle bliva det även från den tillfälliga skatten. I den ovan återgivna skriften från De vanföras riksorganisation har bl. a. framställts yrkande av innebörd att även invalidmotorfordon med fyra hjul (invalidbilar) skulle helt befrias från fordonsskatt. Enligt utskottets uppfattning torde i vissa fall skäl kunna åberopas för sådan befrielse. Emellertid synas åtskilliga svårigheter föreligga att utan närmare utredning fastställa den närmare avgränsningen för invalidbilarna. Utskottet är sålunda icke berett att nu förorda någon ändring av propositionsförslaget på denna punkt men förutsätter att frågan om skatteplikten för invalidbilarna tages upp av den nyligen tillsatta utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken.

I 6 § första stycket förslaget till förordning om tillfällig automobilskatt stadgas, att sådan skatt utgår för helt budgetår med samma belopp som automobilskatt för helt kalenderår enligt vad i 5 § förordningen om automobilskatt för varje motsvarande fall anges. Enligt andra stycket i samma paragraf skall trehjuligt motorfordon, oavsett vad om sådant fordon eljest må bliva stadgat, vid tillämpning av 6 § anses såsom personautomobil respektive lastautomobil. Såsom nyss nämnts äro trehjuliga motorfordon enligt 1936 års motorfordonsförordning i princip att anse såsom automobiler. För automobil utgår såsom framgår av vad ovan angivits högre skatt än för motorcykel. Bakgrunden till det föreslagna stadgandet i 6 § andra stycket förordningen om tillfällig automobilskatt är att i det förslag till vägtrafikförordning och det därmed sammanhängande förslaget till ändring i 1922 års automobilskatteförordning, som genom propositionen nr 30 förelagts årets riksdag, vissa trehjuliga motorfordon — nämligen sådana med en tjänstevikt, beräknad såsom för motorcykel, av högst 400 kilogram — hänförts till motorcyklar; vägtrafikförordningen och dess följdförfattningar äro avsedda att träda i kraft den 1 januari 1952, och med hänsyn till att den tillfälliga bilskatten skall utgöras för budgetår, skulle nämnda

förändring beträffande de trehjuliga motorfordonen komma att för denna skatts del komma i tillämpning under löpande skatteår. Utskottet vitsordar att en sådan förändring under skatteåret skulle medföra vissa olägenheter. Emellertid torde förhållandet vara, enligt vad som upplysts för utskottet, att redan nu flertalet trehjuliga motorfordon under nyssnämnda tjänsteviktsgrens — sålunda även andra än invalidfordon — på grund av dispensbeslut hänföres till kategorien motorcyklar. Under sådana förhållanden finner utskottet den lämpligaste lösningen vara att andra stycket i 6 § förslaget till förordning om tillfällig automobilskatt utgår.

### Utskottets hemställan.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 144 icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas, antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om tillfällig automobilskatt med den ändring, att 6 § erhåller följande såsom *utskottets* förslag betecknade lydelse:

6 §.

*Kungl. Maj:ts förslag:*

Tillfällig automobilskatt utgår för helt budgetår med samma belopp som automobilskatt för helt kalenderår enligt vad i 5 § förordningen om automobilskatt för varje motsvarande fall anges.

*Trehjuligt motorfordon skall, oavsett vad om sådant fordon eljest må bliva stadgat, vid tillämpning av denna paragraf anses såsom personautomobil respektive lastautomobil.*

samt

B) att följande motioner, nämligen

de likalydande motionerna I: 450 av herrar Ohlon, Andrén och Gränebo samt II: 582 av herrar Hjalmarson, Hedlund i Rådomb och Ohlin,

motionen I: 449 av herrar Ola Persson och Helmer Persson,

motionen II: 501 av herr Lundberg,

motionen II: 511 av herrar Pettersson i Ersbacken och Vigelsbo, i vad densamma avser propositionen nr 144,

motionen II: 514 av herr Hall, samt

motionen II: 581 av herr Hagberg i Luleå m. fl.,

mätte av riksdagen lämnas utan åtgärd.»

*Utskottets förslag:*

Tillfällig automobilskatt utgår för helt budgetår med samma belopp som automobilskatt för helt kalenderår enligt vad i 5 § förordningen om automobilskatt för varje motsvarande fall anges.