

Nr 45.

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 7 mars 1952 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 114, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

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

2) förordning om upphävande av förordningen den 30 november 1945 (nr 736) angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Rörande *propositionens huvudsakliga innehåll* må här nämnas följande.

I avvaktan på resultatet av en pågående allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken och i syfte att *dels* anpassa beskattningen efter de inträdda förändringarna i penningvärdet *dels ock* utjämna skillnaden i budgeten för budgetåret 1952/53 mellan *å ena sidan* de i statsverkspropositionen upptagna anslag, som skola avräknas mot automobilskattemedlen, sammanlagt 504,7 miljoner kronor, och *å andra sidan* de beräknade inkomsterna av automobilskattemedlen, 455 miljoner kronor, eller alltså omkring 50 miljoner kronor, föreslås i denna proposition, att de enligt 1922 års förordning om automobilskatt utgående skattesatserna skola — räknat från och med den 1 januari 1953 — utgå på sätt angives i nedanstående uppställning (för jämförelsens skull redovisas däri jämväl de skattesatser, som gällt under åren 1939—1945 samt från och med år 1946):

Fordon	Skattesatserna ¹		
	Åren 1939—45	År 1946 o. ft.	Prop. förslaget
Personbilar	50 + 14	70 + 20	100 + 28
Lastbilar	50 + 18	70 + 25	100 + 37
Omnibussar	50 + 16	70 + 22	100 + 33

¹ Den första siffran rörande fordonsskatterna angiver grundavgiften per fordon och den andra siffran tilläggsavgiften för varje 100 kg av fordonets tjänstevikt minskad med 900 kg.

Fordon	Åren 1939—45	Skattesatserna ¹ År 1946 o. ff.	Prop. förslaget
Släpvagnar			
Totalvikt:			
< 1 000 kg	40	56	80
1 000—1 499 kg.....	80	112	160
1 500—1 999 »	120	168	240
2 000—2 999 »	140	196	320
3 000—4 999 »	160	224	400
5 000—7 999 »			480
8 000 kg eller högre			560
Motorcyklar			
a) 2-hjulig lätt m.c.	15	21	30
b) 2-hjulig tung m.c. utan sidvagn	20	28	40
c) 2-hjulig m.c. med sidvagn och 3-hjulig m.c.	30	42	60

Inkomstökningen genom den föreslagna höjningen i beskattningen av motorfordon beräknas för budgetåret 1952/53 till omkring 52 miljoner kronor.

Ovannämnda vid propositionen fogade författningsförslag äro av följande lydelse.

1) Förslag

till

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

Häriigenom förordnas, att 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt² skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

5 §.

Gällande lydelse:

Skatt utgår — — — följande belopp:

a) för tvåhjulig lätt motorcykel med *tjuguen* kronor och för tvåhjulig tung motorcykel utan sidvagn med *tjuguåtta* kronor;

b) för tvåhjulig motorcykel med sidvagn och för trehjulig motorcykel med *fyrriotvå* 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 ett-

Föreslagen lydelse:

Skatt utgår — — — följande belopp:

a) för tvåhjulig lätt motorcykel med *trettio* kronor och för tvåhjulig tung motorcykel utan sidvagn med *fyrtio* kronor;

b) för tvåhjulig motorcykel med sidvagn och för trehjulig motorcykel med *sextio* kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk;

för personautomobil dels grundavgift med *etthundra* kronor dels ock *tjuguåtta* kronor för varje påbörjat

¹ Se not på föregående sida.

² Senaste lydelse av 5 § se 1951: 654.

Gällande lydelse:

hundra 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, 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 *etthundranittiosex* kronor; samt

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

Föreslagen lydelse:

tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

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

för omnibus dels grundavgift med *etthundra* kronor dels ock *trettiotre* 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, med *etthundra* kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn:

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

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

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

om totalvikten uppgår till tvåtusen men icke tretusen kilogram, med *trehundratjugu* kronor;

om totalvikten uppgår till tretusen men icke femtusen kilogram, med *fyrhundra* kronor;

om totalvikten uppgår till femtusen men icke åttatusen kilogram, med *fyrhundraåttio* kronor; samt

om totalvikten uppgår till åttatusen kilogram, med *femhundrasextio* kronor.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1953.

Att fordon, som enligt vad därom särskilt stadgas vid registrering redovisas såsom lättviktsmotorcykel, tillsvidare skall vara frikallat från skatt, framgår av övergångsbestämmelsen till förordningen den 28 september 1951 (nr 654) angående ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.

2) Förslag

till

förordning om upphävande av förordningen den 30 november 1945 (nr 736) angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Härigenom förordnas, att förordningen den 30 november 1945 angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt skall upphöra att gälla med utgången av år 1952.

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

1) de likalydande motionerna I: 444 av herr *Ohlon* m. fl. och II: 549 av herr *Ohlin* m. fl., vari hemställts, »att riksdagen måtte avslå proposition nr 114 angående höjning av fordonsskatten»;

2) de likalydande motionerna I: 445 av herr *Ewerlöf* m. fl. och II: 551 av herr *Hjalmarson* m. fl., vari hemställts, »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 114 måtte dels avslå de i densamma föreslagna ändringarna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt, dels ock med upphävande av tidigare fattat beslut besluta att inkomsterna av skatten vid tillverkning och import av personbilar skola komma vägväsendet till godo»;

3) motionen II: 534 av herr *Hagberg* i Luleå m. fl., vari hemställts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 114»; samt

4) motionen II: 550 av herr *Rosén* m. fl., vari hemställts, »att riksdagen vid behandling av proposition nr 114 måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om utredning i fråga om: a) en reducering av fordonsskatten efter vissa års registrering; b) omläggning av uppbörden av fordonsskatten så att denna erlägges i tvenne terminer nämligen dels för tiden 1 april—30 september och dels för tiden 1 oktober—31 mars».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framställda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna II: 534 samt II: 549—551.

Av statsrådsprotokollet i ärendet inhämtas bl. a. följande.

Sedan statsrådet och chefen för finansdepartementet den 23 februari 1951 erhållit Kungl. Maj:ts bemyndigande att igångsätta en allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken, har han den 6 mars samma år såsom särskild utredningsman i denna fråga tillkallat häradshövdingen Henning Nitelius. Denna allmänna utredning, som avser den ordinarie beskattningen av motorfordonstrafiken på längre sikt, har ännu icke slutförts. Emellertid hade departementschefen efter utredningens igångsättande —

under hänvisning till vissa uttalanden som gjorts i propositionen den 19 oktober 1951 (nr 218) med förslag till förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. — uppdragit åt utredningsmannen att utarbeta förslag, avsett att föreläggas 1952 års riksdag, om en provisorisk höjning av den ordinarie automobilskatten, vilken höjning skulle i huvudsak motsvara vad som kunde vara betingat av penningvärdets fall.

Med skrivelse den 17 januari 1952 har utredningsmannen överlämnat en av honom utarbetad *promemoria med förslag till vissa ändringar i beskattningen av motorfordon*.

Över nämnda promemoria ha infordrade *ytttranden* avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, riksräkenskapsverket, överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Malmöhus och Älvsborgs län. Vidare ha, efter remiss, följande organisationer avgivit gemensamt yttrande i ärendet, nämligen Svenska vägföreningen, Bilverkstädernas riksförbund, Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustriförening och Sveriges trafikbilägares riksförbund.

Rörande innehållet i övrigt av nämnda statsrådsprotokoll får utskottet hänvisa till redogörelsen härutinnan under följande rubriker å nedan angivna sidor i propositionen, nämligen

Gällande författningsbestämmelser m. m., s. 7—9.

Aktuella spørsmål rörande ändring i beskattningen av motorfordonstrafiken, s. 10—11.

Kostnaderna för vägväsendet under budgetåret 1952/53; storleken av automobilskattemedlen nämnda budgetår, s. 11—12.

Framställning från Svenska vägföreningen m. fl. om eventuella ändringar i beskattningen av motorfordonstrafiken, s. 12—13.

Utredningsmannens promemoria, s. 13—17.

Remissyttrandena över promemorian, s. 17—23.

Till stöd för de i propositionen framlagda förslagen har *departementschefen* anfört följande.

»Såsom framgår av den föregående redogörelsen komma enligt nu gällande författningsbestämmelser följande slag av särskilda skatter att under budgetåret 1952/53 uttagas av motorfordonstrafiken, nämligen

1) fordonsskatt enligt 1922 års förordning om automobilskatt, vilken fordonsskatt utgår med belopp, som förut omnämnts;

2) drivmedelsskatter, av vilka skatten å bensin utgör 25 öre för liter och skatten på brännolja uppgår till 20 öre för liter; samt

3) tillverknings- och importskatt, som avses i förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) och som utgår vid yrkesmässig tillverkning inom riket för avsalu eller vid införsel till riket av personbilar, motorcyklar och sidvagnar till motorcyklar med tio procent av fordonets beskattningsvärde.

På sätt förut berörts pågår för närvarande en allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Denna utredning hinner emellertid icke slutföras så snart, att på denna utredning grundade förslag kunna genomföras före utgången av budgetåret 1952/53.

I den proposition den 19 oktober 1951, nr 218, vari framlades förslag om uttagandet av den tioprocentiga skatten vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar, uttalade jag bl. a. att det övervägdes att vid 1952 års riksdag föreslå en provisorisk höjning av den ordinarie automobilskatten, och att en sådan höjning — som icke finge innefatta något föregripande av de slutliga förslag för fordonsbeskattningens ordnande på längre sikt som komme att framläggas genom den allmänna utredningen — skulle i huvudsak motsvara vad som kunde vara betingat av penningvärdets fall.

I statsverkspropositionen till innevarande års riksdag erinrade jag om att inkomsterna av automobilskattemedlen under budgetåret 1952/53 av riksräkenskapsverket beräknats till 455 miljoner kronor och att de anslag för vägväsendet m. m. som för samma budgetår skulle täckas av automobilskattemedel uppginge till sammanlagt 504,7 miljoner kronor. I anslutning härtill omnämndes i statsverkspropositionen, att jag hade för avsikt att senare i särskild proposition göra hemställan om att — i avvaktan på resultatet av den allmänna utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken — ett provisoriskt förslag angående fordonsskatten skulle framläggas för riksdagen. Vidare uttalade jag, att i avvaktan på det förslag angående motorfordonsbeskattningen, som senare komme att föreläggas 1952 års riksdag, beräknades inkomsterna av automobilskattemedlen preliminärt till ett med 50 miljoner kronor uppräknat belopp eller alltså till 505 miljoner kronor.

Sedan jag — för att erhålla ett underlag för bedömandet av frågan hur en provisorisk höjning av fordonsskatten borde genomföras — anmodat den utredningsman som handhar nyssnämnda allmänna utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken att utarbeta ett förslag i ämnet, har utredningsmannen den 17 januari 1952 till mig överlämnat en promemoria med förslag till vissa ändringar i beskattningen av motorfordon.

I fråga om innehållet i promemorian torde jag i huvudsak få hänvisa till den föregående framställningen. Här må endast erinras om följande av utredningsmannen anförda synpunkter, nämligen *att* det vid bedömandet av penningvärdets förändringar syntes lämpligast att utnyttja socialstyrelsens indextal för konsumtionspriser under åren 1938—1951, *att* då detta indextal stigit från 105 (med indextalet 100 för år 1935) år 1938 till 215,3 för tidsperioden september—november 1951, borde vid en justering enbart efter penningvärdesförändringarna de skattesatser vilka år 1938 faststälts för olika slag av motorfordon höjas med något mer än 100 procent, *att* den nu aktuella höjningen av fordonsbeskattningen borde göras något högre för lastbilar och släpvagnar än för övriga slag av motorfordon och *att* vid utformningen av de nya skattesatserna borde beaktas att inkomstökningen genom skattehöjningen borde uppgå till omkring 50 miljoner kronor. I enlighet härmed har i promemorian föreslagits de skattesatser som förut an-

tytts och som återfinnas i en i det följande omnämnd tablå. I promemorian har antagits att inkomstökningen under budgetåret 1952/53 på grund av den föreslagna skärpningen i fordonsbeskattningen skulle uppgå till omkring 55 miljoner kronor.

Mot det i promemorian framlagda förslaget ha — såsom framgår av vad förut anförts — olika invändningar framställts från vissa remissinstansers sida. Dessa invändningar ha väsentligen gått ut på att om en ändring i beskattningen nu måste vidtagas, borde ändringen ske genom en likformig höjning av skattesatserna med utgångspunkt från gällande relation mellan skattesatserna för olika fordonstyper. Vidare har invänts, att utredningsmannens förslag innebure att motorfordonen belastades med ett extra skattelepp som komme att betydligt överstiga det belopp om 50 miljoner kronor som erfordrades för att täcka anslagen för vägväsendet.

För egen del anser jag något hinder icke i och för sig böra möta att — ehuru den allmänna utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken ännu icke är avslutad — i allt fall vidtaga en sådan höjning av skatten på motorfordon, som är påkallad med hänsyn till rådande aktuella förhållanden.

I sitt remissyttrande har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erinrat om att det förut berörda beloppet 504,7 miljoner kronor avsåge anslag på riksstaten för budgetåret 1952/53 och icke kostnaderna under samma budgetår utan kostnaderna under tiden den 1 juli 1952—den 31 december 1953, och att då kostnaderna under budgetåret i statsverkspropositionen beräknats till cirka 440 miljoner kronor — vilket belopp med mer än 50 miljoner kronor understege nyssnämnda anslag — vore en ökning i beskattningen av motorfordon icke erforderlig för att täcka vägväsendets utgifter under ifrågavarande budgetår. Mot vad sålunda anförts kan emellertid göras den invändningen, att anslagen till vägväsendet för därpå följande budgetåret uppenbarligen icke komma — liksom ej heller i fortsättningen — att avse endast ett halvt kalenderår. Med hänsyn härtill kan det icke anses motiverat att i förevarande fall göra ett avsteg från den eljest gällande regeln för upprättandet av riksstaten att däri upptagna anslag för löpande utgifter skola täckas med under budgetåret inflytande inkomster. Anledning saknas därför att i detta sammanhang utgå från ett lägre belopp än 504,7 miljoner kronor vid fastställandet av de grunder efter vilka inkomsterna av automobilskattemedlen skola beräknas.

Med dessa utgångspunkter och i överensstämmelse med mina förut återgivna uttalanden i propositionen den 19 oktober 1951, nr 218, liksom i statsverkspropositionen till innevarande års riksdag förordar jag att skatten på motorfordon från och med den 1 januari 1953 höjes i syfte att *dels* anpassa skatten efter de inträdda förändringarna i penningvärdet *dels ock* tillföra statsverket en ökning av automobilskattemedlen med 50 miljoner kronor för budgetåret 1952/53 eller alltså med skillnaden mellan de i statsverkspropositionen upptagna anslag, som skola avräknas mot automobilskattemedlen, och de beräknade inkomsterna av automobilskattemedlen.

Vad angår det sätt, på vilket skatten på motorfordon bör anpassas efter de inträdda förändringarna i penningvärdet torde den av utredningsmannen förordade metoden — som innebär en jämförelse mellan socialstyrelsens index för konsumtionspriser för år 1938 respektive för tiden september—november 1951 — giva ett resultat som i stort sett kan anses riktigt. Vad som bör eftersträvas i förevarande fall är ju uppenbarligen endast en ungefärlig anpassning efter penningvärdesförändringen. Med hänsyn härtill saknar det praktisk betydelse om såsom jämförelsetal — vid sidan av 1938 års index — väljes det av utredningsmannen föreslagna indextalet 215,3 eller de numera kända indextalen 207,6 för hela kalenderåret 1951, 214,0 för senare halvåret eller 217,3 för december månad samma år. Jag ansluter mig sålunda i princip till utredningsmannens förslag om en höjning av skatten på motorfordon med utgångspunkt från de år 1938 fastställda skattesatserna och att höjningen sker med omkring 100 procent av sagda skattesatser i den utsträckning detta är erforderligt för att uppnå den förut omnämnda inkomstsumman om 50 miljoner kronor.

Det av utredningsmannen framlagda förslaget om en något större höjning av fordonsskatten för lastbilar och släpvagnar än för övriga slag av motorfordon har föranlett kritik särskilt från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida samt från de i ärendet hörda enskilda organisationerna på bilismens område. Dessa remissinstanser ha understrukit att i avvaktan på den allmänna utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken borde skattehöjningen ske med samma procenttal för alla kategorier av motorfordon.

I förevarande hänseende vill jag för egen del hänvisa till vad jag i direktiven för nyssnämnda utredning anfört därom, att de principer, efter vilka den nuvarande fordonsskatten fördelats, fastställts på en tid då sammansättningen av fordonbeståndet varit en annan än nu och att — då vid bedömningen av vägväsendets framtida medelsbehov de tyngre fordonens krav på vägnätet utgjorde en faktor av större betydelse än vad man tidigare räknat med — det funnes anledning ifrågasätta att de tyngre fordonen borde bära en större del av de väggkostnader som skulle gäldas av motorfordonstrafiken än som för närvarande vore fallet. I enlighet med den mening, som jag uttalat i berörda direktiv och som jag alltså vidhåller, anser jag mig kunna godtaga utredningsmannens argumentering i den mån denna går ut på att skatten på framför allt tyngre lastbilar och släpvagnar bör ökas förhållandevis mera än skatten på personbilar. En motsvarande ökning torde böra vidtagas även med avseende å omnibussar.

Beträffande den närmare utformningen av skatteökningen torde i frågans nuvarande läge böra eftersträvas att skatten icke höjes i större omfattning än som är nödvändigt för att täcka anslagen för vägväsendet under nästkommande budgetår. Det synes med ett strängt iakttagande av denna synpunkt vara möjligt att göra höjningarna något mindre än vad utredningsmannen förordat. Å andra sidan ha verkställda undersökningar visat, att ett genomförande av det utav organisationerna framlagda förslaget icke

skulle tillföra statsverket ökade intäkter av automobilskattemedel till högre belopp än 47 å 48 miljoner kronor.

Med beaktande av det nu anförda tillstyrker jag att skattesatserna för olika slag av motorfordon — med undantag för släpvagnar — fastställas att för tiden från och med den 1 januari 1953 utgå efter följande grunder: För personbilar, lastbilar och omnibussar utgår en grundavgift, som — i överensstämmelse med vad organisationerna förordat — fastställles till 100 kronor per fordon i stället för det av utredningsmannen föreslagna beloppet om 90 kronor per fordon. Därutöver utgår en tilläggsavgift för nu nämnda slag av motorfordon. Denna tilläggsavgift utgår för varje påbörjat tal av 100 kilogram av fordonets tjänstevikt med avdrag för 900 kilogram samt bestämmes till 28 kronor för personbilar, 37 kronor för lastbilar och 33 kronor för omnibussar. För automobil med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk bestämmes skatten till 100 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt. För motorcyklar utgår skatten med de av utredningsmannen föreslagna beloppen om respektive 30, 40 och 60 kronor.

I fråga om beskattningen av släpvagnar har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit bl. a., att vissa svårigheter skulle uppkomma för statens bilinspektion att fastställa totalvikten på 100 kilogram när för alla kategorier av släpvagnar. Med hänsyn härtill torde skatteskalan såvitt angår släpvagnar — åtminstone tills vidare — böra göras mera schematisk än vad utredningsmannen föreslagit. I enlighet härmed och då det är tydligt, att släpvagnar hittills blivit förhållandevis lägre beskattade än andra slag av motorfordon, tillstyrker jag att skatten för släpvagnar fastställles att för tiden från och med den 1 januari 1953 utgå med följande belopp, nämligen med 80 kronor om totalvikten understiger 1 000 kilogram, 160 kronor om totalvikten uppgår till 1 000 men ej 1 500 kilogram, 240 kronor om totalvikten uppgår till 1 500 men ej 2 000 kilogram, 320 kronor om totalvikten uppgår till 2 000 men ej 3 000 kilogram, 400 kronor om totalvikten uppgår till 3 000 men icke 5 000 kilogram, 480 kronor om totalvikten uppgår till 5 000 men icke 8 000 kilogram samt 560 kronor om totalvikten uppgår till 8 000 kilogram.

Enligt inom departementet verkställda beräkningar skulle, vid bifall till de utav mig föreslagna skattesatserna, ökningen av automobilskattemedlen under nästkommande budgetår uppgå till omkring 52 miljoner kronor.

I följande tablå äro sammanställda — förutom de skattesatser som gällt under åren 1939—1945 respektive gälla från och med år 1946 — utredningsmannens och organisationernas förslag ävensom det av mig förordade departementsförslaget:

Fordon	Skattesatserna ¹				
	Åren 1939—45	År 1946 o. ff.	Utrednings- mannens förslag	Organisa- tionernas förslag	Departement- förslaget
Personbilar	50 + 14	70 + 20	90 + 30	100 + 28	100 + 28
Lastbilar	50 + 18	70 + 25	90 + 40	100 + 35	100 + 37
Omnibussar	50 + 16	70 + 22	90 + 35	100 + 31	100 + 33
Släpvagnar					
Totalvikt:					
< 1 000 kg	40	56	90 kr samt	78	80
1 000—1 499 kg	80	112	därutöver 10	156	160
1 500—1 999 »	120	168	kr. för varje	234	240
2 000—2 999 »	140	196	100 kg av släp-	273	320
3 000—4 999 »	160	224	vagnens total-	312	400
5 000—7 999 »	160	224	vikt minskad	312	480
8 000 kg eller högre	160	224	med 500 kg	312	560
Motorcyklar					
a) 2-hjulig lätt m.c.	15	21	30	29	30
b) 2-hjulig tung m.c. utan sidovagn ..	20	28	40	39	40
c) 2-hjulig m.c. med sidovagn och 3- hjulig m.c.	30	42	60	58	60

Såsom förut berörts har vid utredningsmannens promemoria fogats förslag till -- förutom ändringar i 1922 års förordning om automobils katt — upphävande av förordningen den 30 november 1945 (nr 736) angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt. Jag tillstyrker att 1945 års förordning, som tillkom i anledning av då rådande knapphet på lastbilsringar och som numera är utan praktisk betydelse, upphäves.»

Av innehållet i de i ämnet väckta *motionerna* må här återgivas följande.

I de likalydande *motionerna* I: 444 och II: 549 har inledningsvis erinrats om de å motorismen nu utgående skatterna samt om motionärernas avvisande inställning till såväl den tillfälliga automobils katten som varuskatten på personbilar. Därefter ha motionärerna anført i huvudsak följande. Som motiv för den nu föreslagna höjningen av fordonsskatten hade departementschefen anført, att vägväsendet under nästa budgetår skulle behöva ytterligare 50 milj. kronor. Bristen skulle ha uppstått på grund av en ändring i redovisningsperioden för vägbudgeten och vore sålunda av tillfällig karaktär. Under sådana förhållanden och med tanke på att bilismen redan skattelagts utan att medlen tillförts vägväsendet låge det

¹ Den första siffran rörande skatten på personbilar, lastbilar och omnibussar angiver grundavgiften per fordon och den andra siffran tilläggsavgiften för varje 100 kg av fordonets tjänstevikt minskad med 900 kg.

nära till hands att söka täckning av utgiftsökningen hos de redan influtna medlen. Det förtjänade i detta sammanhang anföras vad statsutskottet i sitt utlåtande nr 6 uttalat angående automobilskattemedlens specialbudget. Därav framginge att 255,7 milj. kronor inbetalats genom bilskatter, som icke använts för vägväsendet. Det syntes motionärerna som statsutskottets uttalande jämväl ägde tillämpning på det ökade medelsbehov, som skulle föreligga enligt förevarande proposition. Enligt motionärernas uppfattning borde dessa medel kunna användas för det i propositionen angivna syftet och propositionen sålunda avslås.

Vidare borde framhållas att enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkningar inkomsterna för budgetåret 1952/53 av drivmedelsskatten skulle bli 360 milj. kronor i stället för 325, d. v. s. 35 milj. kronor mer än vad departementschefen upptagit. Inkomsterna av fordonsskatten hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknat till 140 milj. kronor, medan departementschefen upptagit dem till 130 milj. kronor. Här föreläge en skillnad på 10 milj. kronor. Enligt styrelsen skulle sålunda dessa inkomster bli 45 milj. kronor högre än departementschefens uppgift. Då tveksamhet sålunda kunde råda om riktigheten av den påstådda bristen borde även av det skälet riksdagen ställa sig avvisande mot tanken att nu provisoriskt höja fordonsskatten.

En annan omständighet av betydelse vore, att för ett år sedan en särskild utredningsman tillsatts för att göra en översyn av bilbeskattningen och framlägga förslag till mera definitiv ordning. Med hänsyn till det ovan anförda rörande de för vägväsendet tillgängliga medlen syntes man utan olägenhet kunna avvakta denna utrednings slutförande.

Till stöd för de i de likalydande motionerna I: 445 och II: 551 framställda yrkandena har anförts bl. a. följande. Enligt tidigare av riksdagen fattat principbeslut skulle automobilskattemedlen endast användas för vissa särskilt fastställda ändamål, av vilka anslagen till vägväsendet utgjorde den avgjort största delen. En höjning av beskattningen av motorfordon kunde således endast motiveras med att de disponibla medlen icke täckte de för dessa ändamål föreslagna utgifterna. Att det inträtt en penningvärdeförsämring kunde däremot icke i och för sig tagas till intäkt för en skattehöjning.

I det för nästa budgetår föreslagna anslaget, 505 milj. kronor, som skulle avräknas mot automobilskattemedlen, inginge bl. a. anslag å ca 60 milj. kronor, vilka avsåge andra kalenderhalvåret 1953. De bilskattemedel, som med oförändrade skattesatser beräknades inflyta under nästkommande budgetår, uppginge till 455 milj. kronor. Lades härtill de bilskattemedel, som komme att inflyta under tiden 1 juli—31 december 1953, komme full täckning att erhållas även utan någon skattehöjning.

I statsverkspropositionen beräknades inkomsterna av den tillfälliga varuskattn (bilskatten) under budgetåret 1952/53 uppgå till 70 milj. kronor. I enlighet med det tidigare åberopade principbeslutet borde enligt motionä-

rernas mening även denna skatt användas för vägändamål. Detta syntes i förevarande sammanhang desto mer befogat, som den tillkommit för att öka budgetöverskottet, vilket avsåges skola användas för att delvis täcka den statliga investeringsverksamheten. Det syntes då rimligt, att denna inkomst komme väginvesteringarna till godo.

Motionärerna ansåge det ej heller motiverat att nu höja ifrågakarande skattesatser till en nivå, som motsvarade anslag, vilka delvis omfattade 1 1/2 budgetår. Den tillfälliga merutgift, som härigenom uppkomme, borde icke tagas till utgångspunkt för en höjning, vars berättigande icke i övrigt påvisats.

Motionärerna ville även erinra om att å budgetutjämningsfonden funnes tillgängliga per den 30 juni 1951 icke mindre än 255,7 milj. kronor, vilka medel tillförts fonden såsom överskott på automobilskattemedlens specialbudget och sålunda avsatts för vägändamål.

Slutligen ville motionärerna erinra om att en omfattande utredning på detta område inom en snar framtid kunde väntas framlägga sina resultat. Det förefölle rimligt, att riksdagen avvaktade detta resultat.

I motionen II:534 har framhållits bl. a. att en höjning av bilskatten bidroge till en ytterligare försämring av kronvärdet, såsom de flesta prisstegringar av s. k. konsekvenskaraktär. Den ledde till en ny fördyring av frakterna, ökade utgifter för dem som måste använda sig av bussar och drogbilar samt naturligtvis också för ägarna av bilar, bussar och andra motorfordon.

Vad frågan om en balans mellan vägutgifter och skattemedel därför beträffade, funnes inte hållbara skäl att just nu lansera denna princip. Staten hade både under och efter kriget tagit in skattemedel för vägväsendet, som inte alls tagits i anspråk därför. Det handlade härvidlag om mycket stora belopp jämfört med de omkring femtio milj. kronor som de föreslagna skattehöjningarna skulle ge. Överbalanseringen liksom möjligheten att hårdare beskatta konjunkturvinster representerade många gånger om den summa som nu äskades.

I motionen II:550 har anförts i huvudsak följande. Fordonsskattens nuvarande utformning med en stigande skatteskala allt efter bilens tjänstevikt medförde att fordonsskatten på de vanligen förekommande personbilarna av amerikansk tillverkning bleve rätt kännbar. För den som förvärvade bilen som ny och väl som regel hade en ekonomi därefter kunde detta kanske ej betyda så mycket. Icke så för den person, som förvärvade vagnen i andra hand; där spelade vagnens fordonsskatt större roll. Förstahandsköparen i goda ekonomiska förhållanden behölle dock i regel ej bilen mer än några år, för att sedan byta ut den emot en ny årsmodell. Personbilarna, det här gällde, vore i regel kvalitetsmärken och såsom sådana slitstarka, men på grund av den höga vagnsskatten vore de ej begärliga i andra hand och ännu mindre i tredje eller fjärde köparens hand. Sådana bilar blevo

därför alltför tidigt nedskrotade, vilket torde vara en nationalekonomisk förlust, eller också bleve de ombyggda till s. k. epatraktorer och befriades från fordonsskatten.

För många sistahandsbilägare — ofta sådana som på grund av isolering mycket väl skulle behöva en personbil — bleve det endast fråga om några 100 miles körning per år. Den högre drivmedelsåtgången för en tyngre vagn spelade därvid ej så stor roll — körmilen kunde anpassas därefter — som just fordonsskatten. För jordbrukare skulle en tyngre kraftigare personbil ofta lämpa sig bättre, då man med den kunde utföra mindre transporter och även vid behov koppla en släpvagn.

I vissa andra länder tillämpades en fallande fordonsskatt beroende på huru många år bilen varit registrerad. Sålunda tillämpades i Norge en reduktion av den ursprungliga fordonsskatten med 10 % för varje år bilen varit registrerad ned till 90 %, dock lägst 50 kronor per år och bil. Ett sådant system medförde givetvis ökat arbete för uppbördsmyndigheterna, men det förhållandet torde icke avskräcka från en åtgärd som vore både ur social och nationalekonomisk synpunkt försvarlig. Reduceringen av vagnsskatten skulle ock kunna bli föremål för en engångsåtgärd, så att t. ex. när bilen varit registrerad i 10 år skulle den ursprungliga skatten reduceras med 50 %. Detta vore dock en avvägningsfråga, beroende på vilken ursprungliga fordonsskatt som tillämpades.

Den kommande fordonsskattens storlek torde även motivera att densamma fördelades på tvenne årsuppbörder. Det vore ingalunda lätt för en person i mindre goda ekonomiska omständigheter att på en gång komma ut med hela vagnsskatten för året, vilken, då det gällde en lastbilsägare, kunde röra sig om ett par tusen kronor. Systemet med tvenne årsuppbörder hade ock redan tillämpats såsom fallet var med den s. k. dubbla fordonsskatten. Om möjligt skulle en sådan omläggning göras så, att skatten erlades dels för tiden 1 april—30 september och dels för tiden 1 oktober—31 mars. Därigenom skulle ock tillfälle kunna beredas den, som brukade sin bil för endera halvåret, att endast behöva erlägga det halvårets skatt. Vederbörande, som ville begagna sig av en sådan förmån, skulle ha att i god tid meddela detta till vederbörande uppbördsmyndighet, varigenom arbetet med utsändandet av postförskott å nästa halvårsskatt undvekes. Det kunde gemälas att möjlighet redan nu funnes att slippa erlägga fordonsskatt för mer än den tid bilen brukades genom att begära restitution å arlagda skatt, men detta förfaringssätt torde dock vara mera arbetskrävande för uppbördsmyndigheten.

Till utskottet ha *Bilverkstädernas riksförbund, Kungl. automobil klubben, KAK:s landsförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges trafikbilägares riksorganisation* och *Svenska vägföreningen* ingivit en gemensam, den 21 april 1952 dagtecknad skrift i ärendet, vari organisationerna i huvudsak hänfört sig till de synpunkter de vid ärendets tidigare behandling anfört. Därvid

ha organisationerna särskilt uppehållit sig vid det av dem framförda alternativet att samtliga fordonsskatter skulle höjas med 39 procent. I avsikt att kontrollera förslaget bärighet hade organisationerna utfört en detaljerad beräkning av de under budgetåret 1952/53 inflytande fordonsskattemedlen. Denna beräkning grundade sig på senaste kända uppgifter rörande fordonbeståndets fördelning på tjänsteviktklasser den 30 juni 1951. På denna fördelning hade applicerats dels de nu gällande skattesatserna, dels de av utredningsmannen, finansdepartementet resp. organisationerna föreslagna skattesatserna. För att få en uppfattning om motsvarande belopp per den 1 januari 1953 måste vissa beräkningar rörande fordonbeståndets ökning under tiden $\frac{30}{6}$ 1951— $\frac{1}{1}$ 1953 verkställas. För att komma fram till totalbeloppet fordonsskattemedel under budgetåret 1952/53 måste hänsyn slutligen också tagas till den fordonsskatt, som erlades av fordon nyinregistrerade dels under senare halvåret 1952, dels under förra halvåret 1953.

I anslutning till dessa beräkningar ha organisationerna framhållit, att den i propositionen redovisade beräkningen av fordonsskattemedlens ökning under budgetåret 1952/53 vid ett genomförande av organisationernas skatteförslag d. v. s. 47 å 48 miljoner kronor uppenbarligen vore för låg och borde rätteligen vara 51,9 miljoner kronor. Skillnaden syntes bero på att departementet icke räknat med att skattehöjningen även träffade motorfordon inregistrerade under första hälften av 1953, att de militära fordonen icke medtagits i beräkningen samt slutligen på att departementets uppskattning av fordonbeståndets ökning under tiden $\frac{30}{6}$ 1951— $\frac{1}{1}$ 1953 vore lägre än vad riksräkenskapsverkets i statsverkspropositionen redovisade beräkningar gäve underlag för.

Organisationerna hade velat tämligen noggrant redovisa dessa beräkningar mot bakgrunden av departementschefens på flera ställen i propositionen uttalade åsikt, att fordonsskatterna icke borde höjas mer än vad som fordrades för att täcka skillnaderna mellan anslagen till vägväsendet och de beräknade intäkterna av den nuvarande automobilbeskattningen. Organisationernas förslag uppfyllde det sålunda uppställda kravet under det att utredningsmannens och departementets förslag innebure 16 respektive 26 % överskridande av det angivna behovet.

Sammanfattningsvis ha organisationerna hemställt, att utskottet — i den mån en höjning av nuvarande skattesatser ansåges erforderlig — måtte taga under övervägande att organisationernas förslag lades till grund för en ifrågasatt provisorisk ändring av automobilbeskattningen, att utskottet måtte föreslå riksdagen att ett eventuellt överskott å automobilskattemedel, stort eller litet, under budgetåret 1952/53 skulle tillföras budgetutjämningsfonden och redovisas under rubriken automobilskattemedel för att tagas i anspråk under kommande budgetår samt att utskottet beträffande principen för uttagandet av automobilskattemedel måtte föreslå riksdagen, att uteslutande den principen måtte komma till användning att automobilbeskattningen borde vara så anpassad, att motorfordonstrafiken svarade för sin rättmätiga andel av vägstnaderna.

Utskottet. I förevarande proposition föreslås att de i 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt upptagna skattesatserna skola höjas från och med den 1 januari 1953. Omfattningen av höjningen framgår av ovan intaget författningsförslag ävensom av den i redogörelsen för propositionens huvudsakliga innehåll återgivna tabellen, vilken jämväl upptager de skattesatser, som gällt under åren 1939—1945, samt de nu gällande skattesatserna. Syftet med den föreslagna höjningen är att dels anpassa beskattningen av motorfordonstrafiken efter de inträdda förändringarna i penningvärdet och dels utjämna skillnaden i budgeten för budgetåret 1952/53 mellan å ena sidan de i statsverkspropositionen upptagna anslag, som skola avräknas mot automobilskattemedlen, sammanlagt 504,7 miljoner kronor, och å andra sidan de beräknade inkomsterna av automobilskattemedlen, 455 miljoner kronor, eller alltså omkring 50 miljoner kronor.

I utlåtande nr 6 har innevarande års statsutskott för budgetåret 1952/53 föreslagit ett totalt anslagsbelopp att avräknas mot automobilskattemedlen av 505 miljoner kronor, därvid utskottet förordat en mindre höjning av vissa i statsverkspropositionen föreslagna anslag. Vad utskottet föreslagit har av riksdagen godkänts med undantag av en i förevarande sammanhang betydelselös anslagshöjning om 0,1 miljon kronor, varom kamrarna stannat i olika beslut. Det sålunda för budgetåret 1952/53 anvisade anslagsbeloppet avses delvis skola täcka medelsbehovet icke blott för nämnda budgetår utan även för andra halvåret 1953, vilket sammanhänger med att man i fråga om vissa anslag för de statliga väginvesteringarna övergåti till beräkning för kalenderår.

Vad angår inkomsterna av automobilskattemedlen under budgetåret 1952/53 har riksräkenskapsverket beräknat dessa till 455 miljoner kronor, därav 130 miljoner kronor av fordonsskatten och 325 miljoner kronor av bensinskatten. I anslutning till dessa beräkningar och i avvaktan på det förslag angående fordonsskatten, som komme att föreläggas 1952 års riksdag, föreslogs i statsverkspropositionen att inkomstiteln för nämnda skatt preliminärt uppräknades med 50 miljoner kronor till 505 miljoner kronor.

I ett flertal motioner har yrkats avslag å förevarande proposition. Sådant yrkande har framställts i de likalydande motionerna I: 444 (av herr Ohlon m. fl.) och II: 549 (av herr Ohlin m. fl.), i de likalydande motionerna I: 445 (av herr Ewerlöf m. fl.) och II: 551 (av herr Hjalmarson m. fl.) samt i motionen II: 534 (av herr Hagberg i Luleå m. fl.).

I motionerna I: 445 och II: 551 har anförts att någon höjning av fordonsskatten icke vore erforderlig om den del av anslagssumman, som beräknats för utgifter under andra halvåret 1953, täcktes med under motsvarande tid inflytande automobilskattemedel. Med anledning härav vill utskottet hänvisa till att departementschefen i förevarande proposition utförligt bemött denna uppfattning samt att riksdagen med godkännande i denna del av statsutskottets förenämnda utlåtande nr 6 anslutit sig till utskottets däri gjorda uttalande, att ett förfaringsätt av den i motionerna angivna innebörden icke är möjligt enligt på förevarande område tillämpade principer.

Såsom skäl för avslag å propositionen har i motionerna I: 444 och II: 549

framhållits möjligheten att ianspråktaga medel å budgetutjämningsfonden, där per den 30 juni 1951 funnes bokförd en behållning av icke mindre än 255,7 miljoner kronor, utgörande medel som tillförts fonden såsom överskott på automobilskattemedlens specialbudget. Liknande synpunkt har framförts i motionerna I: 445 och II: 551. En förutsättning för en sådan medelsdisposition är uppenbarligen, att skillnaden mellan de anslag som skola avräknas mot automobilskattemedlen och de beräknade inkomsterna av dessa medel vid oförändrade skattesatser skall utjämnas genom ianspråktagande av budgetöverskottet. Utskottet finner ett sådant förfaringsätt i nuvarande statsfinansiella läge icke vara godtagbart. Därav följer också att utskottet — som i och för sig icke har att taga ställning till frågan hur inflytande skattemedel skola disponeras — icke kan ansluta sig till det i motionerna I: 445 och II: 551 på samma förutsättning grundade yrkandet att inkomsterna av den vid 1951 års höstriksdag beslutade tioprocentiga skatten på nytillverkade och importerade personbilar och motorcyklar skola användas för att täcka kostnaderna för vägväsendet. I motionen II: 534 har som skäl för avslagsyrkandet hänvisats bl. a. till överbalanseringen av budgeten samt till möjligheten att hårdare beskatta konjunkturvinster. Utskottet kan icke finna att den i motionen anvisade vägen innebär en godtagbar lösning för finansiering av kostnaderna för vägväsendet.

I motionerna I: 444 och II: 549 samt I: 445 och II: 551 har mot förslaget att nu höja fordonsskatten vidare invänts att man borde avvakta resultatet av den pågående utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Denna utredning, som utarbetat det förslag som med vissa modifikationer lagts till grund för propositionsförslaget, kan enligt utskottets mening icke utgöra hinder för genomförandet av en med hänsyn till vägväsendets aktuella behov erforderlig provisorisk höjning av fordonsskatten i huvudsak motsvarande förändringen i penningvärdet.

I enlighet med den allmänna uppfattning, varåt utskottet ovan givit uttryck, samt i anslutning till de synpunkter departementschefen anfört tillstyrker utskottet att fordonsskatten provisoriskt höjes. Utskottet avstyrker alltså de yrkanden om avslag å förevarande proposition, som framförts i de likalydande motionerna I: 444 och II: 549, de likalydande motionerna I: 445 och II: 551 samt motionen II: 534.

Till grund för förslaget om storleken av fordonsskattens höjning har lagts en jämförelse mellan socialstyrelsens index för konsumtionspriser för år 1938 — då grunderna för fordonsskattens utgörande senast fastställdes — respektive för tiden september—november 1951. Med hänsyn till förändringen i detta index bygger förslaget i princip på en höjning av 1938 års skattesatser med omkring 100 procent. På sätt framgår av den ovan lämnade redogörelsen för propositionens huvudsakliga innehåll har emellertid skatten på framför allt tyngre lastbilar och släpvagnar samt på omnibussar ökat förhållandevis mera än skatten på personbilar. Som skäl härför har i propositionen hänvisats till vad i direktiven för utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken anförts därom, att de principer, efter

vilka den nuvarande fordonsskatten fördelats, fastställt på en tid då sammansättningen av fordonbeståndet varit en annan än nu och att — då vid bedömningen av vägväsendets framtida medelsbehov de tyngre fordonens krav på vägnätet utgjorde en faktor av större betydelse än vad man tidigare räknat med — det funnes anledning ifrågasätta att de tyngre fordonen borde bära en större del av de väggkostnader som skulle gäldas av motorfordonstrafiken än som för närvarande vore fallet.

I den till utskottet ingivna skriften ha organisationerna hemställt, att organisationernas förslag — innebärande en för alla kategorier fordon lika procentuell höjning av skatten — skulle läggas till grund för en provisorisk ändring i fordonsbeskattningen. Som skäl härför har särskilt åberopats, att en skatthöjning i enlighet med detta förslag beräknades inbringa icke såsom i propositionen gjorts gällande 47 å 48 miljoner kronor utan 51,9 miljoner kronor, vilket belopp vore fullt tillräckligt i betraktande av det i propositionen gjorda uttalandet att skatten icke borde höjas i större omfattning än som vore nödvändigt för att täcka anslagen för vägväsendet. Med anledning härav vill utskottet framhålla, att skattesatsernas avvägning i propositionsförslaget betecknar ett mellanläge i förhållande till utredningsmannens förslag å ena sidan och organisationernas å den andra samt att organisationernas synpunkter alltså i viss utsträckning beaktats vid förslagens framläggande. Utskottet kan för sin del icke finna någon berättigad erinran mot att fordonsskatten i princip anpassas till penningvärdesförändringen, vilket av utskottet icke uppfattas så att man därigenom på fordonbeskattningens område kan sägas ha infört någon princip om indexreglering av fordonsskatten. Ej heller har utskottet funnit anledning till erinran mot att vissa tyngre fordon på sätt skett i propositionsförslaget fått vidkännas en proportionsvis något högre skattebelastning än övriga fordon.

Vad angår beräkningarna av den inkomstökning den föreslagna skatthöjningen kan komma att tillföra statsverket är skillnaden i departementschefens och organisationernas uppskattning i förhållande till inkomstökningens totala belopp så relativt obetydlig att den icke kan tillmätas avgörande betydelse, särskilt som kalkylen i viss utsträckning måste baseras på en uppskattning av fordonbeståndets tillväxt. Med utgångspunkt från att de genom skatteökningen inflytande medlen under alla förhållanden komma att användas för vägväsendets behov, vilkas tillgodoseende för närvarande framstår som angeläget, kan utskottet icke finna att fog finnes för invändning mot propositionsförslaget i den mån detsamma går ut på att intäktsöverskottet vid genomförande av förslaget kan visa sig komma att något överstiga de gjorda beräkningarna. Med vad utskottet ovan anfört torde den av organisationerna till utskottet ingivna skriften få anses besvarad.

I motionen II: 550 (av herr Rosén m. fl.) har hemställts, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om utredning angående frågan om reducering av automobilskatten i förhållande till det antal år fordonet varit registrerat samt frågan om uppbördens fördelning på två terminer. Med anledning härav vill utskottet framhålla, att utredningsmannen i sin promemoria ansett

att någon uppdelning av fordonsskatten på två uppbördsterminer icke borde ifrågakomma med hänsyn framför allt till de komplikationer, som kunde uppstå då ett fordon bytte ägare mellan uppbördsterminerna. Det må även erinras om att spörsmålet var föremål för uppmärksamhet i samband med prövningen av fordonsbeskattningens utformning år 1938. Utskottet kan nu icke taga ställning till hur de i motionen berörda frågorna skola lösas vid fordonsbeskattningens blivande utformning men utgår ifrån att de komma att övervägas i samband med den pågående utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Vid sådant förhållande föreligger ej anledning att tillstyrka skrivelse till Kungl. Maj:t i ämnet.

I propositionen har vidare framlagts förslag om upphävande av förordningen den 30 november 1945 angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § automobilskatteförordningen. Förslaget föranleder ej erinran från utskottets sida.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 114, antaga vid propositionen fogade förslag till

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

2) förordning om upphävande av förordningen den 30 november 1945 (nr 736) angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt;

B) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 444 av herr Ohlon m. fl. och II: 549 av herr Ohlin m. fl.,

2) de likalydande motionerna I: 445 av herr Ewerlöf m. fl. och II: 551 av herr Hjalmarson m. fl.,

3) motionen II: 534 av herr Hagberg i Luleå m. fl. samt

4) motionen II: 550 av herr Rosén m. fl.,

icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 6 maj 1952.

På bevillningsutskottets vägnar:

FILIP KRISTENSSON.

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjö Dahl, Gustaf Elofsson, Petrén, Velander, Ramberg, Niklasson, Wehtje*, Damström, Snygg* och Rune Johansson; samt

från andra kammaren: herrar Kristensson i Osby, Björklund, Orgård, Persson i Svensköp, Sundström, Hagberg i Malmö*, Sjölin, Olofsson, Vigelsbo och Kärrlander.

* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

Reservation

av herrar *Kristensson* i Osby, *Petrén*, *Velander*, *Wehtje*, *Persson* i Svensköp, *Hagberg* i Malmö och *Sjölin*, vilka ansett att utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

»I förevarande — — — (= utskottet s. 15 rad 1 uppifrån—rad 11 nedifrån) — — — i Luleå m. fl.).

Såsom ovan refererats, sammanhänger det ökade medelsbehovet till vägväsendet för budgetåret 1952/53 med omläggningen av redovisningsperioden för de statliga väginvesteringarna till kalenderår, varigenom även anslag för andra halvåret 1953 skola täckas med de för nästa budgetår använda medlen. Den »ökning» av medelsbehovet, som härigenom uppstått för budgetåret 1952/53, är därför att anse som tillfällig och bör enligt utskottets mening inte tagas till intäkt för en höjning av fordonsbeskattningen. Utskottet delar således i detta stycke den i motionerna I: 444 och II: 549 samt I: 445 och II: 551 framförda uppfattningen.

Utskottet vill vidare erinra om den av statsutskottet i dess utlåtande nr 6 omförmälda behållningen per den 30 juni 1951 av 255,7 milj. kr. på automobilskattemedlens specialbudget. Möjlighet finnes sålunda att ur förut influtna, men icke för sitt av riksdagen angivna ändamål i anspråktagna automobilskattemedel täcka den tillfälliga merutgift för vägväsendet, som uppstått för budgetåret 1952/53 till följd av redovisningsperiodens omläggning.

Såsom erinrats i de ovan berörda motionerna utgår för närvarande en tillfällig varuskatt vid tillverkning och import av personbilar m. m., vilken för nästa budgetår beräknas inbringa 70 milj. kr. Denna skatt skall enligt riksdagens beslut icke användas för vägväsendet. Enligt utskottets uppfattning böra dock även intäkterna av denna form av fordonsbeskattning enligt av riksdagen tidigare fattade principbeslut tillföras automobilskattemedelfonden och således användas för vägväsendets behov. Utskottet tillstyrker därför det i de likalydande motionerna I: 445 och II: 551 framställda yrkandet, att riksdagen måtte med upphävande av sitt vid höstriksdagen 1951 fattade beslut besluta att inkomsterna av den tillfälliga

skatten vid tillverkning och import av personbilar m. m. skola komma vägväsendet till godo.

Enligt utskottets uppfattning finnes såsom av det föregående framgått icke behov att för nästa budgetår höja fordonsskatten. Utskottet tillstyrker sålunda bifall till det i de likalydande motionerna I: 444 och II: 549, I: 445 och II: 451 samt i motionen II: 534 framställda yrkandet att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 114, såvitt angår höjningen av automobilskatten.

I motionen — — — (= utskottet s. 17 rad 5 nedifrån—s. 18 rad 14 uppfifrån) — — — utskottets sida.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte

1. med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 114 antaga vid propositionen fogat förslag till förordning om upphävande av förordningen den 30 november 1945 (nr 736) angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

2. med bifall till de likalydande motionerna I: 444 av herr Ohlon m. fl. och II: 549 av herr Ohlin m. fl., de likalydande motionerna I: 445 av herr Ewerlöf m. fl. och II: 551 av herr Hjalmarson m. fl. samt motionen II: 534 av herr Hagberg i Luleå m. fl. avslå det vid förevarande proposition fogade förslaget till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

3. med bifall till de likalydande motionerna I: 445 av herr Ewerlöf m. fl. och II: 551 av herr Hjalmarson m. fl. — med upphävande av tidigare fattat beslut — besluta att inkomsterna av skatten vid tillverkning och import av personbilar m. m. skola komma vägväsendet till godo; samt

B) att riksdagen måtte lämna motionen II: 550 av herr Rosén m. fl. utan åtgärd.»