

## Nr 114.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.; given Stockholms slott den 7 mars 1952.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid 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.

## GUSTAF ADOLF.

*Per Edvin Sköld.*

### Propositionens huvudsakliga innehåll.

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 anges 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 <sup>1</sup>		Prop. förslaget
	Åren 1939—45	År 1946 o. ff.	
Personbilar .....	50 + 14	70 + 20	100 + 28
Lastbilar .....	50 + 18	70 + 25	100 + 37
Omnibussar .....	50 + 16	70 + 22	100 + 33
<b>Släpvagnar</b>			
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
<b>Motorcyklar</b>			
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.

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

## Förslag

till

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

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

## 5 §.

## Gällande lydelse:

## Föreslagen 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 etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

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

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

d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med *sjuttio* kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn:

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

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 *ettundra* kronor dels ock *tjuguåtta* kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med *ettundra* 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 *ettundra* 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 *ettundra* kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn:

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 5 § se 1951:654.

## Gällande lydelse:

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:

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 automobilskatt.

## 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.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 7 mars 1952.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, DANIELSON, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sköld, anmäler efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet samt statsrådet Hjalmar Nilson fråga om *vissa ändringar i beskattningen av motorfordon* samt anför därvid följande.

**Inledning.**

Sedan jag den 23 februari 1951 erhållit Kungl. Maj:ts bemyndigande att igångsätta en allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken, har jag den 6 mars samma år såsom särskild utredningsman i denna fråga tillkallat häradsöversten Henning Nitelius. Denna allmänna utredning, som avser den ordinarie beskattningen av motorfordonstrafiken på längre sikt, har ännu icke slutförts. Emellertid har jag 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 infortrade *yttranden* 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.

Innan jag går närmare in på de i promemorian framlagda förslagen och motiveringen för desamma torde jag få lämna en kortfattad redogörelse för den nu gällande lagstiftningen på detta område samt för vissa tidigare diskuterade spørsmål som sammanhånga med beskattningen av motorfordons-  
trafiken.

### Gällande författningsbestämmelser m. m.

Beskattningen av motorfordonstrafiken är anordnad dels såsom en skatt på själva fordonet och dels såsom en drivmedelsskatt.

Fordonsbeskattningen infördes genom förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt. I fråga om beskattningen av drivmedel gälla förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit samt förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

Frågan om ändring i beskattningen av motorfordonstrafiken behandlades av 1937 års automobilskatteutredning i ett den 28 december 1937 avgivet betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande automobilbeskattningen. Ett på grundval av detta betänkande utarbetat förslag till ändringar i förevarande beskattning framlades vid 1938 års riksdag; och sedan riksdagen antagit dessa förslag trädde ändringarna i kraft den 1 juli 1938 i fråga om drivmedelsbeskattningen och den 1 januari 1939 beträffande fordonsskatten.

Härefter har en skärpning i beskattningen av motorfordonstrafiken genomförts vid 1945 års höstriksdag, vilka skatteskarpningar trädde i kraft den 1 januari 1946.

Vid 1948 års riksdag behandlades frågan om vissa skärpningar på den indirekta beskattningens område i syfte att åstadkomma en överbalansering av budgeten. Härvid föreslogs från Kungl. Maj:ts sida en tillfällig höjning av såväl fordons- som drivmedelsskatterna, men endast en höjning av drivmedelsskatterna genomfördes. Denna höjning trädde i kraft den 1 april 1948.

Slutligen beslöts vid 1950 års riksdag en viss nedsättning av drivmedelsskatterna, vilken nedsättning trädde i kraft den 1 januari 1951.

Fordons- och drivmedelsskatterna ha under den tidsperiod som nu är av intresse utgått med belopp som angivas i följande uppställningar.

#### Fordonsskatten.

	1/1 1939		1/1 1946	
	Grund- avgift	Tillägg för varje 100 kg av tjänste- vikten minskad med 900 kg	Grund- avgift	Tillägg för varje 100 kg av tjänste- vikten minskad med 900 kg
	kr.	kr.	kr.	kr.
Personbilar .....	50	14	70	20
Lastbilar .....	50	18	70	25
Omnibussar .....	50	16	70	22

	Skatt kr.	Skatt kr.
Släpvagnar		
Totalvikt:		
mindre än 1 000 kg .....	40	56
1 000—1 499   » .....	80	112
1 500—1 999   » .....	120	168
2 000—2 999   » .....	140	196
3 000 kg eller högre .....	160	224
Motorcyklar:		
Tvåhjulig lätt m.c. ....	15	21
Tvåhjulig tung m.c. utan sidvagn ..	20	28
Tvåhjulig m.c. med sidvagn och trehjulig m.c. ....	30	42

*Drivmedelsskatterna.*

	<sup>1/7</sup> 1938	<sup>1/1</sup> 1946	<sup>1/4</sup> 1948	<sup>1/1</sup> 1951
		öre/liter		
Bensinskatten .....	12	18	45	25
Brännoljeskatten .....	9	14	34	20

Vad särskilt angår motiven till de ändringar i beskattningen av motorfordon, som trädde i kraft den 1 januari 1939, må här erinras om följande:

På uppdrag av 1937 års automobilskatteutredning utförde statens väginstitut vissa undersökningar rörande beskattningen av motorfordon, särskilt i syfte att klarlägga denna skattebördas skäliga fördelning på olika fordons typer med hänsyn till vägslitningen. Enligt vad väginstitutet uttalade syntes det rimligt att fördelningen av skattebördan på olika fordonskategorier i första hand diskuterades ur vägtekniska synpunkter, dock borde vid det slutliga bestämmandet av skattesatserna hänsyn givetvis tagas även till andra synpunkter såsom sociala och militärpolitiska. Väginstitutet — som bedömde frågan om bilbeskattning väsentligen endast ur vägteknisk synpunkt — ansåg att vägväsendets kostnader borde läggas till grund för ett bedömande ur vägteknisk synpunkt av bilskattebördans skäliga fördelning på olika fordonskategorier samt att man genom en analys av dessa kostnader och uppdelning av dem på olika element kunde erhålla ledning för beskattningens skäliga fördelning med hänsyn till de krav på vägarna som uppställdes av olika fordonstyper. Såsom resultat av sina överväganden framlade väginstitutet följande förslag till beskattning av motorfordon:

Fordon	S k a t t	
	Grundavgift	Tillägg per 100 kg tjänstevikt
Personbilar .....	50 kr.	8 kr. med 600 kg skattefritt avdrag
Lastbilar .....	50 kr.	30 kr. med 1 200 kg skattefritt avdrag
Omnibussar .....	50 kr.	18 kr. med 600 kg skattefritt avdrag

I anslutning härtill anförde väginstitutet, att enligt nämnda förslag ökades fordonsskatten i stark progression för de tyngre lastbilarna och omnibussarna, och att ur vägsynpunkt talade starka skäl för att denna progression



gjordes ännu kraftigare. — 1937 års automobilskatteutredning framlade i sitt betänkande åtskilligt statistiskt material. Såvitt angår lastbilarna framgår av detta material, att av lastbilsbeståndet den 1 januari 1931 hade 6 procent av lastbilarna en lastkapacitet av lägst 2 001 och högst 3 000 kilogram och 1 procent en lastkapacitet av över 3 000 kilogram, samt att motsvarande procenttal den 30 juni 1937 utgjorde 37 respektive 14 procent. Beträffande släpvagnarna, vilkas antal den 30 juni 1937 uppgått till 6 979 stycken, hade 6 746 en maximilastförmåga av högst 3 000 kilogram, 168 mellan 3 001 och 4 000 kilogram samt 65 mer än 4 000 kilogram. I motiveringen för sitt i betänkandet framlagda förslag framhöll automobilskatteutredningen, att en differentiering av fordonsskatten vore erforderlig med hänsyn till de olika fordonskategorierna och att — med stöd av de vägtekniska erfarenheter som dittills vunnits — en viss överflyttning av skattebördan borde äga rum från de lättare till de tyngre fordonen. Automobilskatteutredningen föreslog att skatten för personbilar, lastbilar och omnibussar skulle utgå efter de grunder, vilka sedermera godkändes av 1938 års riksdag och som tillämpades under åren 1939—1945. I fråga om beskattningen av släpvagnar föreslog automobilskatteutredningen att skatten skulle bestämmas med hänsyn till fordonets totalvikt och utgå med de belopp som därefter gällde under nyssnämnda år.

Slutligen torde få erinras om att frågor rörande beskattningen av motorfordon varit föremål för behandling jämväl vid 1951 års riksdag. Av de vid denna riksdag antagna författningarna må här nämnas förordningen den 25 maj 1951 (nr 283) om tillfällig automobils katt, i vilken förordning — som trädde i kraft den 1 juli 1951 samt gäller till och med den 30 juni 1952 — stadgas att för automobil och släpvagn skall till staten erläggas tillfällig automobils katt. Denna tillfälliga 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.

I förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om katt vid tillverkning och import av personbilar m. m. föreskrives bl. a. att vid yrkesmässig tillverkning inom riket för avsalu eller vid införsel till riket av personbilar, motorcyklar och sidvagnar till motorcyklar skall till staten erläggas katt med 10 procent av fordonets beskattningsvärde. Denna förordning trädde omedelbart i kraft och gäller till och med den 30 juni 1953. Samtidigt härmed förordnades — genom förordningen den 24 oktober 1951 (nr 661) om frihet i vissa fall från skatteplikt enligt nyssnämnda förordning den 25 maj 1951 — att automobil eller släpvagn som, utan att dessförrinnan ha varit registrerad i automobilregister, första gången införes i sådant register efter ingången av november 1951 skall vara frikallad från fordonet eljest åvilande skatteplikt enligt förordningen den 25 maj 1951.

### **Aktuella spörsmål rörande ändring i beskattningen av motorfordonstrafiken.**

Såsom förut nämnts har jag med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 februari 1951 uppdragit åt en särskild utredningsman att verkställa en allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. I direktiven för utredningen har anförts, att utgångspunkten borde vara att motorfordonstrafiken genom särskild beskattning skulle gälta den kostnad som den orsakade vägväsendet. I fråga om fördelningen av beskattningen på motorfordon och bensin anfördes i direktiven, att flera skäl talade för att en ny avvägning komme till stånd mellan de två beskattningsformerna med sikte på att överföra en större del av skattebördan på motorfordonen; härigenom skulle de svårigheter, som det höga bensinpriset förorsakade på andra områden än den egentliga vägtrafikens, i någon mån kunna elimineras, och en sådan omläggning av beskattningen syntes motiverad även med hänsyn till den ökade användningen av tunga lastbilar drivna med dieselolja och andra lågbeskattade drivmedel. Enligt vad i direktiven vidare framhållits hade de principer, efter vilka den nuvarande fordonsskatten fördelats, fastställts på en tid då sammansättningen av fordonsbeståndet varit en annan än nu; fordonsbeståndet hade successivt förändrats särskilt i vad avser lastbilarnas tyngd. I direktiven har särskilt understrukits att vid bedömningen av vägväsendets framtida medelsbehov utgjorde de tyngre fordonens krav på vägnätet en faktor av större betydelse än vad man tidigare räknat med; det funnes därför anledning ifrågasätta att de tyngre fordonen borde bära en större del av de vägstnader, som skulle gäldas av motorfordonstrafiken, än som för närvarande vore fallet. En sådan relativ ökning av skatten måste, enligt vad i direktiven vidare anförts, läggas på fordonsskatten, och denna omfördelning av fordonsskatten kunde i sin tur medföra en total höjning av fordonsskattens ram.

I propositionen den 19 oktober 1951 (nr 218) med förslag till förordning om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. framlades förslag om uttagande av den förut omnämnda tioprocentiga skatten på nytillverkade och importerade personbilar och motorcyklar. Den sålunda föreslagna beskattningen, som skulle träda i kraft omedelbart och beräknades tillföra statsverket en inkomst på cirka 50 miljoner kronor för år räknat, skulle till sin giltighetstid begränsas tills vidare till utgången av budgetåret 1952/53. Samtidigt uttalades i propositionen, att förordningen den 25 maj 1951 (nr 283) om tillfällig automobils katt, vilken gällde till och med den 30 juni 1952, icke borde förlängas. I samma proposition föreslogs vidare att fordon, som registrerats efter ingången av november 1951, skulle utom i vissa undantagsfall vara frikallade från dem eljest åvilande skatteplikt enligt sistnämnda förordning. Vid framläggandet av nu berörda förslag uttalade jag, att den tillfälliga automobils katten beräknades i samband med införandet komma att tillföra statsverket cirka 105 miljoner kronor för budgetåret 1951/52. Om

beskattningen icke förlängdes betydde detta ett motsvarande inkomstbortfall under budgetåret 1952/53. Bortfallet skulle till en del kompenseras med vad den nya beskattningen vid tillverkning och import kunde tillföra statskassan. Därutöver övervägdes emellertid att förslag skulle föreläggas 1952 års riksdag om en provisorisk höjning av den ordinarie automobilskatten enligt 1922 års automobilskatteförordning. Denna 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.

1951 års bevillningsutskott tillstyrkte i sitt betänkande nr 61 de i propositionen nr 218 framlagda författningsförslagen; och betänkandet godkändes av riksdagen (skrivelse nr 347).

### **Kostnaderna för vägväsendet under budgetåret 1952/53; storleken av automobilskattemedlen nämnda budgetår.**

I fråga om kostnaderna för vägväsendet under budgetåret 1952/53 torde jag här få erinra om att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina riksdagspetita för nämnda budgetår äskat anslag, avsedda att avräknas mot automobilskattemedel, till ett sammanlagt belopp av cirka 579 miljoner kronor.

Av statsverkspropositionen till 1952 års riksdag framgår (Inkomster å driftbudgeten s. 18, sjätte huvudtiteln s. 42 f.), att de anslag å riksstaten för budgetåret 1952/53, vilka skola täckas av automobilskattemedel, beräknats till 504,7 miljoner kronor.

Vad härefter angår inkomsterna av automobilskattemedlen under budgetåret 1952/53 har riksräkenskapsverket beräknat fordonsskatten till 130 miljoner kronor och bensinskatten till 325 miljoner kronor, vadan automobilskattemedlen av riksräkenskapsverket beräknades till sammanlagt 455 miljoner kronor (se statsverkspropositionen: Inkomster å driftbudgeten: Bihang 1 s. 32 ff.).

I nyssnämnda statsverksproposition (Inkomster å driftbudgeten s. 39 f., s. 50) har jag anfört — under erinran om riksräkenskapsverkets beräkning av automobilskattemedlen under budgetåret 1952/53 — att jag hade för avsikt att senare i särskild proposition göra hemställan om att, i avvaktan på resultatet av 1951 års utredning, ett provisoriskt förslag angående fordonsskatten skulle framläggas för riksdagen. Som skäl härför framhölls, att de utgifter för vägväsendet som skulle täckas av automobilskattemedel uppginge till sammanlagt 504,7 miljoner kronor och att med hänsyn till penningvärdesförändringen en viss höjning av motorfordonsskatten även med nuvarande principer för fördelningen syntes befogad. Enligt vad jag vidare anförde borde erinras om att den tillfälliga automobilskatten, vilken för budgetåret 1951/52 beräknats till 105 miljoner kronor, icke vore avsedd att utgå under

nästa budgetår. I avvaktan på det förslag angående motorfordonsskatten, som senare komme att föreläggas 1952 års riksdag, föreslogs därför i statsverkspropositionen, att inkomsttiteln för nämnda skatt preliminärt beräknades till 180 miljoner kronor, varigenom automobilskattemedlen skulle uppgå till i runt tal samma belopp som de utgifter som skulle täckas av dessa medel.

I enlighet härmed har i statsverkspropositionen inkomsterna av automobilskattemedlen beräknats till 505 miljoner kronor, därav 180 miljoner kronor i fordonsskatt och 325 miljoner kronor i bensinskatt.

### **Framställning från Svenska vägföreningen m. fl. om eventuella ändringar i beskattningen av motorfordonstrafiken.**

I en den 3 januari 1952 dagtecknad skrivelse till Kungl. Maj:t ha Svenska vägföreningen, Bilverkstädernas riksförbund, Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustriförening och Sveriges trafikbilägares riksförbund gjort framställning i fråga om beskattningen av motorfordonstrafiken under bl. a. budgetåret 1952/53.

I denna framställning ha organisationerna till en början erinrat om att sista gången en förändring av beskattningssystemet baserades på en grundlig utredning beträffande avvägningen olika fordonskategorier emellan var, då fordons- och drivmedelsskatterna — på grundval av 1937 års automobilskatteutrednings förslag — ändrades vid 1938 års riksdag, och att ändringarna den 1 januari 1946 endast inneburit en uppjustering med i stort sett bibehållande av balansen olika fordonskategorier emellan enligt 1937 års automobilskatteutredning. I anslutning härtill ha organisationerna framhållit, att den nu eventuellt aktuella provisoriska justeringen av bilbeskattningen borde följa samma princip eller alltså ett bibehållande av den balans olika fordonskategorier emellan som genom den senaste fullständiga statliga utredningen på området befunnits riktig och ändamålsenlig.

I fråga om automobilskattemedlen för budgetåret 1952/53 ha organisationerna tagit såsom utgångspunkt riksräkenskapsverkets inkomstberäkningar för sagda budgetår, enligt vilka beräkningar skulle inflyta 130 miljoner kronor i fordonsskatt och 325 miljoner kronor i drivmedelsskatt, tillhoppa 455 miljoner kronor. Sedan organisationerna framhållit, att den ordinarie fordonsskatten, bensinskatten och brännoljeskatten för närvarande vore respektive 40, 108 och 122 procent högre än år 1938, ha organisationerna vidare anfört, att — om 1938 års proportioner mellan fordons- och drivmedelsskatterna skulle återställas — borde nu gällande fordonsskatt höjas med cirka 30 procent samt bensin- och brännoljeskatterna sänkas med cirka 3 öre per liter, allt under förutsättning att totalbeloppet av automobilskattemedlen skulle uppgå till 455 miljoner kronor.

Slutligen ha organisationerna överlämnat ett flertal detaljerade förslag rörande eventuella ändringar i beskattningen av motorfordonstrafiken. Av dessa förslag återgivas här (tillsammans med tidigare gällande skatter) följande alternativ:

	1938 års skatter	Ordinarie skatter 1951/52	Budgetåret 1952/53 antagna anslag till vägväsendet	
			500 milj. kr. 1938 + 100 %	575 milj. kr. 1938 + 130 %
<i>Fordonsskatten</i>				
Personbilar <sup>1</sup> .....	50 + 14	70 + 20	100 + 28	115 + 32
Lastbilar .....	50 + 18	70 + 25	100 + 36	115 + 41
Omnibussar .....	50 + 16	70 + 22	100 + 32	115 + 37
Motorcyklar .....	15	21	30	35
	20	28	40	46
	30	42	60	69
<i>Drivmedelsskatterna</i>				
Bensin .....	öre/liter	öre/liter	öre/liter	öre/liter
Brännolja .....	12	25	24	28
Brännolja .....	9	20	18	21

### Utredningsmannens promemoria.

I sin promemoria har *utredningsmannen* — under hänvisning till uttalandet i 1952 års statsverksproposition, att en viss höjning av skatten på motorfordon syntes befogad med hänsyn till bl. a. penningvärdesförändringen — lämnat vissa upplysningar angående förändringarna i penningvärdet åren 1938—1951.

I detta hänseende har utredningsmannen anfört.

Till utgångspunkt för bedömandet av förändringen i penningvärdet bör i förevarande fall tagas kalenderåret 1938. Skälen härför äro uppenbara. Sålunda må erinras om att vid 1938 års riksdag antogs ändrade bestämmelser rörande beskattningen av såväl motorfordon som drivmedel till motorfordon. Dessa ändringar trädde i kraft den 1 juli 1938 beträffande skatten på drivmedlen och den 1 januari 1939 såvitt angår fordonsskatten. De vid 1938 års riksdag beslutade ändringarna i beskattningen av motorfordonstrafiken byggde på ingående undersökningar, som verkställdes genom 1937 års automobilskatteutrednings försorg och som avsågo att uttröna bl. a. den väglitning som olika fordonskategorier förorsakade. Visserligen har sedermera — vid 1945 års höstriksdag — ändringar vidtagits i beskattningen av motorfordonstrafiken, men dessa ändringar grundade sig icke på några närmare överväganden av mera teknisk natur utan bestodo huvudsakligen i procentuella uppräknningar av de skattesatser vilka antagits av 1938 års riksdag.

Vad angår frågan om penningvärdesförändringen under åren 1938—1951 kan upplysning härom enklast erhållas ur de pris- och levnadskostnadsindextal, som regelbundet uträknas.

<sup>1</sup> Första siffran rörande fordonsskatterna angiver grundavgiften och andra siffran tilläggsavgiften för varje 100 kg av fordonets tjänstevikt minskad med 900 kg.

Enligt kommerskollegii indextal för grosshandelspriser utgjorde indextalen (med indextalet 100 för år 1935) 111 för år 1938, 305 för september 1951 och 319 för november samma år.

Enligt socialstyrelsens indextal för levnadskostnaderna i Sverige uppgingo indextalen (med samma utgångspunkt) till 106 för år 1938 samt till respektive 188, 195, 200 och 204 för de fyra kvartalen under år 1951.

Vidare må nämnas, att socialstyrelsens indextal för konsumtionspriser i Sverige (1935 = 100) utgjorde 105 för år 1938. Motsvarande indextal utgjorde 104 för år 1937 och 108 för år 1939. Under januari—november 1951 har indextalet utgjort:

för januari.....	191
» februari.....	195
» mars.....	201
» april.....	205
» maj.....	207
» juni.....	209
» juli.....	210
» augusti.....	211
» september.....	213
» oktober.....	216
» november.....	217

Utredningsmannen har härefter i promemorian anført olika synpunkter på frågan om en skärpning i beskattningen av motorfordonstrafiken.

Till en början har i promemorian erinrats bl. a. om uttalandena i statsverkspropositionen, att vid 1952 års riksdag borde framläggas förslag om en provisorisk höjning av den ordinarie automobilskatten — vilken höjning skulle i huvudsak motsvara vad som kunde vara betingat av penningvärdets fall — och att anslagen till vägväsendet för budgetåret 1952/53 överstege inkomsterna av automobilskattemedlen med omkring 50 miljoner kronor.

I anslutning härtill har utredningsmannen anført, att en ändring i beskattningen av motorfordon, som vore avsedd att genomföras utan avvaktan på resultatet av den allmänna utredningen på detta område, borde ske med beaktande i första hand av den förändring i penningvärdet, som inträtt under tiden efter år 1938, då det förslag till ändring i fordonsbeskattningen genomfördes vilket grundades på de av 1937 års automobilskatteutredning framlagda undersökningarna. Vid bedömningen av penningvärdets förändringar syntes det lämpligast att utnyttja socialstyrelsens indextal för konsumtionspriser, eftersom detta indextal visade prisförändringarna med avseende å den totala konsumtionen. Detta indextal, som utgjorde 105 för år 1938, borde jämföras med medeltalet av indextalen för de olika månaderna under år 1951 så långt dessa tal vore kända. Då emellertid ändringarna i indextalen sistnämnda år varit betydande och icke varit av mera säsongmässig karaktär syntes det riktigare att göra jämförelsen mellan å ena sidan 1938 års indextal — 105 — och å andra sidan indextalen för förslagsvis september—november 1951. Medeltalet för dessa tre månader utgjorde 215,3. I enlighet härmed borde vid en justering, enbart efter penningvärdeföränd-

ringarna, av 1938 års skattesatser för olika slag av motorfordon dessa skattesatser höjas med något mer än 100 procent.

Sedan härefter i promemorian framhållits, att svenska vägföreningen m. fl. organisationer uttalat, att eventuella skärpningar i beskattningen av motorfordonstrafiken borde ske med strikt bibehållande av den balans olika fordonskategorier emellan som fastställdes år 1938, har utredningsmannen vidare anfört.

Det torde emellertid vara lämpligt att — i den mån det redan nu kan förutses att utvecklingen under tiden efter år 1938 motiverar en ändrad avvägning i beskattningen av olika fordonskategorier — åtminstone en viss anpassning av de nya skattesatserna sker med hänsyn till denna utveckling. I så fall skulle den fördelen uppnås, att ändringarna i skattesatserna vid den mera definitiva utformningen av desamma bli mindre än de ändringar vilka eljest skulle visa sig erforderliga.

I direktiven för den allmänna utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken har framhållits, att motorfordonsbeståndet efter år 1938 successivt förändrats, särskilt i vad avsåge lastbilarnas tyngd, och att det funnes anledning ifrågasätta att de tyngre fordonen skulle bära en större del av de vägkostnader, som skulle gäldas av motorfordonstrafiken, än som för närvarande vore fallet.

Med hänsyn till lastbilarnas utveckling under det senaste årtiondet mot tyngre fordon och möjligheterna att framföra dessa bilar med högre hastigheter än tidigare är det tydligt, att vid en förnyad avvägning i beskattningen av olika fordonskategorier lastbilarna komma att få bära en procentuellt högre andel av fordonsskatten än vad nu är fallet. Vidare får det anses klart, att släpvagnar till motorfordon, i synnerhet släpvagnar med hög totalvikt, för närvarande äro för lågt beskattade.

Det här anförda torde böra föranleda, att den nu aktuella höjningen i fordonsbeskattningen göres något högre såvitt angår lastbilar och släpvagnar.

Vid en höjning av 1938 års skattesatser i förhållande till de förut omnämnda indextalen 105 och 215,3 skulle inkomstökningen betydligt översliga det i statsverkspropositionen angivna beloppet 50 miljoner kronor.

Under dessa förhållanden har skatten för olika fordonskategorier nu ansetts böra utformas på så sätt, att skatten höjes för lastbilar med något över 100 procent i jämförelse med 1938 års skattesats och för tyngre släpvagnar avsevärt mera samt att skatten för övriga fordon ökas med omkring 100 procent i förhållande till 1938 års skattesatser eller alltså med något lägre procenttal än som i och för sig är motiverat med hänsyn till förändringarna i penningvärdet.

Vad angår drivmedelsskatterna ha vägföreningen och övriga organisationer — i enlighet med sitt uttalande om ett strikt bibehållande av hittillsvarande proportioner i beskattningen av motorfordonstrafiken — föreslagit en sänkning av bensinskatten med ett öre och av brännoljeskatten med två öre per liter, därest statsverkets inkomster av automobilskattemedlen under budgetåret 1952/53 skulle beräknas till 500 miljoner kronor. Ett genomförande av nämnda förslag skulle innebära, att drivmedelsskatterna komme att bliva exakt 100 procent högre än vad som gällde år 1938.

Emellertid kan en sänkning av drivmedelsskatterna icke anses motiverad i detta sammanhang. Det förut omnämnda indextalet 215,3, som bör ligga till grund för bedömningen av penningvärdeförändringen, utvisar närmast att åtminstone bensinskatten bör bibehållas oförändrad. För övrigt skulle en jämkning av bensinskatten med endast ett öre vara utan praktisk

betydelse; och i fråga om brännoljeskattens storlek kan den synpunkten diskuteras huruvida den nuvarande differensen mellan drivmedelsskatterna är sakligt betingad. Härtill kommer att drivmedelsförbrukningen numera till följd av effektivare motorer är proportionsvis mindre än år 1938; även denna omständigheten talar emot en sänkning av drivmedelsskatterna.

Vad angår utredningsmannens förslag till höjning av skatten på motorfordon har i promemorian föreslagits att grundavgiften för personbilar, lastbilar och bussar skulle höjas från 70 till 90 kronor och att skatten därutöver skulle utgå med respektive 30, 40 och 35 kronor för varje 100 kilogram av fordonets tjänstevikt minskad med 900 kilogram. För automobil med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk förordades en höjning från 70 till 90 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt. Beträffande släpvagnar föresloges att skatten skulle utgå efter annan norm än den nu gällande; sålunda förordades att skatten för släpvagn uttoges dels med en grundavgift på 90 kronor och dels med 10 kronor för varje 100 kilogram av släpvagnens totalvikt minskad med 500 kilogram. För motorcyklar förordades — i överensstämmelse med vad de förut omnämnda organisationerna tillstyrkt — en fördubbling av 1938 års skattesatser eller alltså en skattesats av 30 kronor för tvåhjulig lätt motorcykel, 40 kronor för tvåhjulig tung motorcykel utan sidvagn och 60 kronor för tvåhjulig motorcykel med sidvagn och trehjulig motorcykel. Däremot ifrågasattes icke för närvarande någon ändring i drivmedelsbeskattningen.

Sedan härefter i promemorian lämnats olika exempel på verkningarna av den ifrågasatta skattehöjningen på olika slag av motorfordon, har utredningsmannen vidare anfört, att de förordade höjningarna av fordonsskatten borde träda i kraft den 1 januari 1953. Den höjda fordonsskatten komme i så fall att uttagas första gången vid automobilskatteuppbörden i februari 1953 eller alltså före utgången av budgetåret 1952/53. Någon uppdelning av fordonsskatten på två uppbördsterminer syntes icke böra ifrågakomma. Mot en sådan uppdelning talade framför allt de komplikationer som kunde uppstå då ett fordon bytte ägare mellan två uppbördsterminer.

I promemorian ha lämnats närmare upplysningar angående inkomstökningen genom den föreslagna skattehöjningen.

Sålunda har omnämnts, att antalet motorfordon den 30 juni 1951 utgjort

Personbilar .....	294 386 st.
Lastbilar .....	87 632 »
Omnibussar.....	7 800 »
Släpvagnar.....	18 342 »
Motorcyklar.....	240 552 »

Enligt vad i promemorian vidare uttalats hade — med utgångspunkt från dessa siffror och med tillgång jämväl till uppgifter angående fordonens fördelning på olika grupper efter tjänste- eller totalvikt — inkomstökningen genom den föreslagna skattehöjningen såvitt anginge fordonbeståndet den 30 juni 1951 beräknats till följande belopp.



För personbilar .....	16,3	milj. kr.		
» lastbilar .....	25,7	»	»	
» omnibussar .....	5,2	»	»	
» släpvagnar .....	2,0	»	»	
» motorcyklar .....	2,4	»	»	
	Summa 51,6	»	»	

Utredningsmannen har i promemorian framhållit, att sistnämnda belopp, 51,6 miljoner kronor, borde ökas med vad av skatthöjningen belöpte på motorfordon, som registrerades första gången under tiden den 1 juli 1951—den 31 december 1952. Då denna ökning av fordonsskatten kunde antagas komma att uppgå till ca 4 miljoner kronor, skulle inkomstökningen under budgetåret 1952/53 på grund av den nu föreslagna skärpningen i fordonsskattningen uppgå till totalt omkring 55 miljoner kronor.

Vid promemorian ha fogats följande *f ö r f a t t n i n g s f ö r s l a g*, nämligen förslag till *dels* förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt *dels ock* 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.

Beträffande 1945 års förordning har i promemorian erinrats om att denna författning — som innehöle att skatten för lastbil som försetts med boggi-anordning för bruk av personautomobilringar skulle utgå med visst lägre belopp — tillkommit i anledning av den knapphet som under senaste kriget rådde här i landet på lastbilringar (se propositionen 1942:250 och 1942 års bevillningsutskotts betänkande nr 31). Författningen vore numera utan praktisk betydelse.

### Remissyttrandena över promemorian.

De i promemorian framlagda förslagen ha tillstyrkts eller lämnats utan erinran av *riksräkenskapsverket* och *överståthållarämbetet*.

*Riksräkenskapsverket* har anfört, att en provisorisk höjning av den ordinarie automobils katten skulle enligt utredningsuppdraget i huvudsak motsvara vad som kunde vara betingat av penningvärdets fall. Den allmänna utredningen befunne sig fortfarande på ett förberedande stadium. Vissa skäl talade sålunda för att nu endast vidtaga en procentuell uppräknig av skattesatserna såsom Svenska vägföreningen m. fl. organisationer ifrågasatt. Å andra sidan hade utredningsmannen förebragt så vägande skäl för en i viss mån ändrad fördelning av skattebelastningen mellan de olika kategorierna av motorfordon, att riksräkenskapsverket icke ville motsätta sig de föreslagna bestämmelserna.

*Överståthållarämbetet* har anfört, att ämbetet icke ifrågasatte riktigheten

av de allmänna resonemang, på vilka promemorians förslag grundades, även om nu icke föreläge någon bestyrkande utredning.

Vad särskilt angår beskattningen av släpvagnar har ämbetet åberopat en skrivelse från *föreståndaren för automobilregistret för Stockholms stad*, däri denne anfört följande.

I fråga om släpvagnarna har en helt ny beräkningsgrund för skatten föreslagits, innebärande en avsevärd höjning av skattesatserna. Skatten för dessa fordon har dock förut kunnat betecknas som i många fall anmärkningsvärt låg.

På grund av den nya beräkningsgrunden har det varit av ett visst intresse att statistiskt undersöka de härstädes registrerade släpvagnarnas fördelning efter totalvikten. Följande siffror, som hänföra sig till beståndet vid årsskiftet, framkommo därvid.

	Totalvikt, kg	Antal		Totalvikt, kg	Antal
Högst	500 .....	112	501— 1 000 .....	201	
1 001— 2 000 .....		64	2 001— 3 000 .....	50	
3 001— 4 000 .....		46	4 001— 5 000 .....	85	
5 001— 6 000 .....		19	6 001— 7 000 .....	18	
7 001— 8 000 .....		16	8 001— 9 000 .....	26	
9 001—10 000 .....		35	10 001—11 000 .....	38	
11 001—12 000 .....		15	12 001—13 000 .....	21	
13 001—14 000 .....		2	14 001—15 000 .....	2	
15 001—20 000 .....		14	20 001—25 000 .....	5	
25 001—30 000 .....		3	30 001—35 000 .....	2	
35 001—40 000 .....		2	40 001—45 000 .....	2	
45 001—50 000 .....		2	över 50 000 .....	0	

Vid undersökningen framkom vidare, att samtliga släpvagnar med mer än 17 000 kg. totalvikt äro specialtillverkade för vissa transporter av grävmaskiner och andra tunga maskiner eller annat tungt gods samt för transport av järnvägsvagnar. Förfrågan har slutligen gjorts hos en del ägare av de tyngsta fordonen, därvid det framkommit, att fordonen ofta äro i bruk, ibland dagligen.

Då den skatt, som föreslagits för släpvagnarna, alltjämt blir regelmässigt lägre än skatten för lastbilar med motsvarande maximilast, synes det icke, enligt min åsikt, finnas någonting i sak att erinra mot förslaget.

*Överståthållarämbetet* har i sitt remissyttrande — under hänvisning till nämnda skrivelse — uttalat, att de sålunda gjorda undersökningarna syntes giva klart motiv för en höjning av skatten på släpvagnar.

*Övriga remissinstanser* ha antingen helt avstyrkt att en höjning nu genomfördes i fråga om fordonsskatterna eller förordat att höjningen genomfördes efter andra grunder än de av utredningsmannen föreslagna.

Beträffande innehållet i yttrandena från dessa remissinstanser må följande nämnas.

Vad först angår frågan om kostnaderna för vägväsendet under budgetåret 1952/53 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhållit att det i statsverkspropositionen omnämnda beloppet 504,7 miljoner kronor avsåge anslag å riksstaten för nämnda budgetår, vilket icke vore

liktydigt med kostnaderna under budgetåret. I syfte att återgå till den metod för medelsanvisning för vägbyggandet, som avsetts vid vägväsendets förstatligande, hade nämligen å vissa anslag för budgetåret 1952/53 efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskats belopp, som motsvarade utgifter såväl under budgetåret 1952/53, som under senare halvåret av kalenderåret 1953. Vägväsendets kostnader under budgetåret 1952/53 hade i statsverkspropositionen beräknats till ca 440 milj. kronor. En ökning av beskattningen av motorfordon för att täcka vägväsendets sålunda beräknade utgifter under budgetåret vore icke erforderlig. I detta sammanhang borde emellertid framhållas, att en ökning av investeringsvolymen, som vore avvägd med hänsyn till beräknad arbetskraftstillgång, vore önskvärd och kunde bli möjlig. Om en så stor stegring skulle bli möjlig att utgifterna skulle överstiga inkomsterna av automobilskattemedel för budgetåret, kunde ifrågasättas om icke vid sådant förhållande odisponerade medel på automobilskattemedlens specialbudget kunde tagas i anspråk. Härutöver borde framhållas, att en successiv stegring av väginvesteringarna förutsatts för de kommande åren.

Beträffande i promemorian angivna indextal för bedömning av ändringarna i penningvärdet har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* uttalat, att det kunde ifrågasättas — därest någon indexserie skulle begagnas i förevarande fall — huruvida det icke vore riktigare att utgå från index avseende vägstnaderna. Ett försök till beräkning av sådant index hade gjorts inom styrelsen och preliminärt redovisats i anslutning till en redogörelse för investeringsverksamheten inom vägväsendet under tiden den 1 januari 1936—den 30 juni 1949.

De i det föregående omnämnda *organisationerna* ha i sitt gemensamma remissyttrande anfört, att förslaget att göra automobilbeskattningen beroende av en indexserie, som antagits kunna återspegla allmänna prisnivåns förändringar, innebure ett egendomligt avsteg från den princip, som hitintills varit normgivande, nämligen att automobilbeskattningen skulle vara en direkt funktion av motorfordonstrafikens rättmätiga andel av kostnaderna för vägväsendet. Organisationerna kunde icke finna, att skäl nu föreläge till ett frångående av nu gällande princip, och avvisade sålunda tanken på en reglering efter indexprincip av automobilbeskattningen med hänsyn till penningvärdets förändringar.

Vad angår utredningsmannens förslag till höjning av fordonsskatterna har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anfört, att utredningsmannen föreslagit en i vissa fall väsentlig ändring i skatteavvägningen olika fordonstyper emellan. Styrelsen ansåge, att de i utredningen anförda skälen för en sådan åtgärd vore så vaga, att de icke kunde läggas till grund för en bedömning av denna fråga och att föreliggande utredningsmaterial icke heller kunde anses vara tillfyllest för detta ändamål. Vidare hade icke i utredningen berörts frågan, huruvida ett genomförande av beskattningsförslaget i vad avsåge lastbilar och släpvagnar kunde komma att medföra en ändrad fördelning mellan olika fordonstyper inom beståndet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har vidare framhållit — såvitt angår beskattningen av släpvagnar — att dessa sällan tillverkades i större serier. Fastställandet av totalvikten för släpvagnar skedde i allmänhet på grundval av besiktningsmannens bedömande. Då det stora flertalet släpvagnar hade totalvikter överstigande 3 000 kilogram skulle genom de föreslagna bestämmelserna denne sålunda komma att även för dessa släpvagnar bestämma den fordonsskatt, som fordonsägaren sedermera hade att erlægga. Härtill komme — en ändring i förhållande till nuvarande bestämmelser — att besiktningsmannen för samtliga släpvagnar måste göra en bestämning av totalvikterna på 100 kilogram när. Med hänsyn till vad som anförts angående tillverkningen av släpvagnarna ävensom de begränsade resurser man för närvarande hade inom bilbesiktningsväsendet ansåge styrelsen det icke möjligt för bilinspektionen att tillfredsställande fullgöra de uppgifter, som härigenom skulle komma att åläggas den. I fråga om påhängsvagnar borde dessutom framhållas att då en sådan vagn vore lastad med den fastställda maximalasten uppures i allmänhet, beroende på konstruktionen, 30—45 procent av dess totalvikt av den dragande bilen. Den föreslagna beskattningsändringen komme att medföra en omfördelning av skatten mellan lastbilar med påhängsvagn och lastbilar med släpvagn.

Slutligen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört, att med hänsyn till vad styrelsen erinrat mot de framlagda förslagen borde desamma icke läggas till grund för en ändrad beskattning av motorfordonen. Därest statsmakterna skulle anse att beskattningen av motorfordon för år 1953 borde givas sådan storlek, att inkomsterna av automobilskattemedlen skulle täcka de anslag, som för budgetåret 1952/53 avräknades mot automobilskattemedlen, syntes detta — i avvaktan på att en mera ingående utredning angående en lämplig fördelning av skatten mellan olika fordonskategorier kommer till stånd — böra ske genom en skattehöjning utan ändring av de nu gällande principerna för beskattningen av olika fordonskategorier.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* har anfört.

Ifrågavarande förslag avser att som ett provisorium i avvaktan på resultatet av en allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken höja den ordinarie automobilskatten i en omfattning, som i huvudsak motsvarar vad som betingas av penningvärdets fall. Häremot synes i och för sig intet vara att erinra. Länsstyrelsen är emellertid tveksam om man redan nu, såsom i förslaget skett, bör anpassa skattesatserna efter en ändrad avvägning av beskattningen av olika kategorier motorfordon. Innan en dylik åtgärd vidtages bör man enligt länsstyrelsens mening avvakta resultatet av den pågående allmänna utredningen om beskattningen av motorfordonstrafiken. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang framhålla, att en tillämpning av förslaget åtminstone beträffande lastbilar och släpvagnar skulle komma att innebära stora och i vissa fall mycket betydande skattehöjningar i förhållande till vad som nu gäller. Länsstyrelsen har för sin del kommit till den uppfattningen, att vad förslaget åsyftar bör tillgodoses genom en på lämpligt sätt avvägd procentuell höjning av nuvarande skattesatser.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län* har förklarat, att länsstyrelsen icke ville motsätta sig en provisorisk skärpning av motorfordonsskatten i avbidan på

de resultat, som en fortsatt allmän utredning av denna beskattningsform kunde komma att redovisa. Beträffande utformningen av den ifrågasatta beskattningsskärpningen funne länsstyrelsen de av Svenska vägföreningen m. fl. organisationer i skrivelsen den 3 januari 1952 redovisade principerna väl motiverade, varför länsstyrelsen förordade, att desamma lades till grund för den provisoriska skattehöjningen.

*Organisationerna* ha anfört, att de för sin del icke kunde finna, att en relativ ökning av skattebelastningen på de tyngre fordonen, stor eller liten, kunde genomföras förrän en fullständig utredning angivit skäl för och emot och klarlagt konsekvenserna. Inga sådana skäl hade emellertid redovisats i samband med förslaget. *Organisationerna* hade emellertid studerat konsekvenserna för de olika fordonskategorierna vid ett realiserande av utredningsmannens skatteförslag. Verkställda beräkningar visade, att förslaget innebure följande genomsnittliga procentuella ökning av fordonsskatterna, nämligen för

personbilar .....	+ 39 %
lastbilar .....	+ 56 %
bussar .....	+ 57 %
motorcyklar .....	+ 43 %
släpfordon .....	den procentuella ökningen varierade mycket starkt för olika totalviktsklasser mel- lan lägst 10 % och betyd- ligt mer än 1 000 %.

För samtliga fordonskategorier (utom släpfordon) vore det vägda medeltalet för den procentuella ökningen av fordonsskatten nära 48 %. — Med hänsyn till att skillnaden mellan medelsbehovet och intäkterna av automobilbeskattningen utgjorde (505 — 455 =) 50 milj. kronor, vore enligt organisationernas mening detta belopp vad som maximalt borde utgöra motorfordonstrafikens ökade skattebelastning. Utredningsmannens förslag innebure, såsom nämnts, en genomsnittlig höjning av fordonsskatten för samtliga motorfordon exkl. släpfordon med nära 48 %. Med utgångspunkt från riksräkenskapsverkets beräkning av fordonsskattens totalbelopp för budgetåret 1952/53 kunde beräknas att denna procentuella höjning motsvarade nära 62 milj. kronor. Härtill komme att höjningen av skatterna på släpfordonen beräknats innebära en ökning av skatteinkomsterna med ytterligare 2 milj. kronor, varför förslaget sålunda innebure, att motorfordonstrafiken belastades med nära 64 milj. kronor, trots att de utgifter, som skulle täckas av automobilskattemedel, endast överstege de ordinarie inkomsterna med 50 milj. kronor.

Sedan organisationerna vidare framhållit, att det av utredningsmannen angivna beloppet om 4 milj. kronor, motsvarande inkomstökningen genom fordonsskatten för fordon som registrerades under tiden efter den 30 juni 1951, beräknats lägre än vad riksräkenskapsverkets uppskattningar

gåve underlag för, ha organisationerna vidare anfört, att inga skäl finnes att öka skatteuttaget utöver vad som erfordrades för täckning av medelsbehovet. Organisationerna ville icke motsätta sig utredningsmannens förslag att drivmedelsskatterna bibehöllas oförändrade. Hela ökningen av medelsbehovet — 50 milj. kronor — måste alltså läggas på fordonsskatten, som härigenom genomsnittligt borde höjas med  $\left(\frac{50}{130} \times 100 =\right)$  38,5 %, avrundat 39 %. Organisationerna hade i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 3 januari 1952 betonat vikten av att den relativa skattebelastningen olika fordonskategorier emellan icke nu förändrades, vilket vore att föregripa resultaten av den allmänna utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Denna principiella inställning kvarstode naturligen oförändrad och innebure i föreliggande fall att nu gällande fordonsskatter enligt organisationernas mening genomgående borde höjas med 39 %. Skattesatserna bleve därvid följande.

Personbilar .....	100 + 28
Lastbilar .....	100 + 35
Bussar .....	100 + 31
Släpvagnar	
totalvikt	
< 1 000 kg .....	78 kr.
1 000—1 499 » .....	156 »
1 500—1 999 » .....	234 »
2 000—2 999 » .....	273 »
3 000 kg eller högre .....	312 »
Motorcyklar	
tjv. ≤ 75 kg .....	29 »
» > 75 » .....	39 »
med sidvagn .....	58 »

I anslutning härtill ha organisationerna framhållit, att för personbilarnas del vore skillnaden mellan utredningsmannens och organisationernas förslag icke särskilt betydande. För lastbilar och bussar vore avvikelserna däremot större; för lastbilarnas del innebure sålunda utredningsmannens förslag, att fordonsskatten höjdes med 10--13 % utöver de 39 % som medelsbehovets ökning motiverade.

I fråga om skärpningen i beskattningen av släpvagnar ha organisationerna uttalat, att den av utredningsmannen nu utan egentlig grund föreslagna höjningen vore mycket växlande i olika totalviktsklasser. För de tyngre släpvagnarna vore höjningen av mycket avsevärd storleksordning och stege för de tyngsta till mellan 800 och 900 %. Såsom exempel på verkningarna av utredningsmannens förslag kunde nämnas att i landet finnes för närvarande ett icke obetydligt antal trailers, avsedda för tillfälliga transporter av t. ex. tunga maskiner. Dylika släpfordon hade i allmänhet mycket hög totalvikt. För en sådan trailer — i bruk i praktiskt

transportarbete inom ett anläggningsföretag — med tjänstevikten 5,5 ton och med tillåten maximilast på 24,5 ton, d. v. s. med totalvikten 30 ton, vore skatten enligt nu gällande bestämmelser 224 kronor. Om utredningsmannens förslag genomfördes, skulle skatten stiga till 3 040 kronor, vilket betydde att nu utgående skatt höjdes med 1 270 % för ett fordon, som uppenbarligen användes relativt sällan.

Slutligen ha organisationerna understrukt, att man icke borde vidtaga ändringar i relationerna mellan fordonsskatterna för olika fordonstyper utan att dessa ändringar gjordes till föremål för grundläggande utredningar. Då detta borde ankomma på den allmänna utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken, borde en nu nödvändig justering uppåt av fordonsskatterna ske genom en jämn lyftning av skattesatserna med utgångspunkt från nuvarande relationer mellan skattesatserna för olika fordonstyper. Den provisoriska justeringen av automobilbeskattningen borde därför ske på så sätt, att drivmedelsskatterna bibehölls oförändrade och att fordonsskatterna höjdes med 39 % och utformades enligt det av organisationerna nu framlagda förslaget med bibehållande av balansen olika fordonskategorier emellan.

### Departementschefen.

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 (jfr s. 7 f.);

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, nttalade 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 (s. 13—17). 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 penningvärdetsförändringarna de skattesatser vilka år 1938 faststälts för olika slag av motorfordon höjas med något mer än 100 procent, *att* den nu aktuella höjningen i 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 antytts 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 (jfr s. 18—23) — 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 inväntats, att utredningsmannens förslag innebure att motorfordonen belastades med ett extra skattebelopp som komme att betydligt överstiga det be-



lopp 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 understeg 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 mo-

torfordon 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 finnes anledning ifrågasätta att de tyngre fordonen borde bära en större del av de vägstnader 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 alltjämt 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 — fastställs 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 skatteskalen 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 fastställs 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	S k a t t e s a t s e r n a <sup>1</sup>				
	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 därutöver 10 kr. för varje 100 kg av släp- vagnens total- vikt minskad med 500 kg	78	80
1 000—1 499 kg . . . .	80	112		156	160
1 500—1 999 » . . . .	120	168		234	240
2 000—2 999 » . . . .	140	196		273	320
3 000—4 999 » . . . .	160	224		312	400
5 000—7 999 » . . . .	160	224		312	480
8 000 kg eller högre	160	224	312	560	

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

Fordon	Åren 1939—45	Skattesatserna			
		År 1946 o. ff.	Utrednings- mannens förslag	Organisa- tionernas förslag	Departement- förslaget
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- hjuling m.c. . . . .	30	42	60	58	60

Såsom förut berörts (jfr s. 17) har vid utredningsmannens promemoria fogats förslag till — förutom ändringar i 1922 års förordning om automobilskatt — 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. Jag tillstyrker att 1945 års förordning, som tillkom i anledning av då rådande knapphet på lastbilsringar och som numera är utan praktisk betydelse, upphäves.

I enlighet med vad i det föregående anförts ha inom finansdepartementet upprättats 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.*

Föredragande departementschefen hemställer härefter, att nämnda två författningsförslag måtte genom proposition föreläggas riksdagen för antagande.

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

Ur protokollet:  
*Hans Wenker.*