

Nr 45.

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet, jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 26 februari 1954 dagtecknad proposition, nr 112, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

dels antaga vid propositionen fogade förslag till

1) förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt;

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

3) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1954; samt

4) förordning om brännolja skatt;

dels medgiva att under följande, i årets statsverksproposition under tolfte huvudtiteln uppförda anslag må mot automobils kattmedlen avräknas nedan angivna belopp, nämligen under

anslaget till Pensioner åt f. d. befattningshavare i statens tjänst	700 000 kronor;
anslaget till Pensioner enligt tjänstepensionsreglementet för arbetare m. m.	5 800 000 kronor;
anslaget till Pensioner åt efterlevande till befattningshavare i statens tjänst	200 000 kronor;
samt anslaget till Pensioner åt efterlevande till arbetare i statens tjänst	700 000 kronor;

dels godkänna de principer för avräkning av vissa anslag å driftbudgeten helt eller delvis mot automobils kattmedel, för vilka departementschefen vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t redogjort;

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att — i huvudsaklig överensstämmelse med i propositionen angivna grunder — förordna om restitution av skatt för sådan bensin, som från och med år 1955 förbrukas vid jordbruket till bensindrivna traktorer;

dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att för budgetåret 1954/55 medgiva det överskridande av den i kontrollstyrelsens avlöningsstat upptagna anslags-

posten till Avlöningar till icke-ordinarie personal, som kan bliva erforderligt i anledning av de i propositionen framlagda förslagen.

Propositionen har hänvisats, såvitt angår dels de fyra förordningsförslagen och dels förslaget om bemyndigande för Kungl. Maj:t att förordna om restitution av skatt för viss bensin, till bevillningsutskottet samt i övrigt till statsutskottet.

Rörande *propositionens huvudsakliga innehåll* må här anföras följande.

I propositionen framlägges förslag om en höjning av *dels* skatterna på bensin och motorbrännolja till 32 öre per liter, *dels* skatten på motorsprit till 7 öre, *dels* fordonsskatten för personbilar med 10 kr., *dels* fordonsskatten för bussar och lastbilar med i genomsnitt ca 17 % och *dels* fordonsskatten för vissa släpvagnar med varierande belopp. Skattehöjningen avser i första hand att täcka utgifterna för vägväsendet under budgetåret 1954/55 men jämväl att i fortsättningen möjliggöra en fortlöpande upprustning av vägarna. Vidare föreslås viss skattelättnad för inhemsk skifferbensin ävensom överflyttning av uppborädsverksamheten med avseende å brännoljeskatten från länsstyrelserna till kontrollstyrelsen. Slutligen föreslås en höjning av restitutionsbeloppet för bensinskatt, erlagd för jordbrukets traktorer, från 300 till 325 kr.

Beträffande författningsförslagens lydelse hänvisas till propositionen (s. 2—12).

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

I) de likalydande motionerna I: 480 av herr *Magnusson* m. fl. och II: 608 av herr *Hagård* m. fl., vari hemställts, att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 112 måtte

A. antaga följande

Förslag

till

Förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.

Härigenom förordnas, att 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

2 §.

Från skatteplikt frikallas:

- a) automobil — — — undersåte.
- b) automobil — — — brandväsendet.
- c) automobil, vilken är inrättad såsom invalidfordon.

d) motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars hastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen; samt

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

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1955.

B. i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t i enlighet med i motionerna angivna riktlinjer måtte utfärda erforderliga föreskrifter dels för tillämpning av under A föreslagen ändring i automobilskatteförordningen, dels ock för restitution av bensinskatt för av invalidfordon förbrukad bensin;

II) de likalydande motionerna I: 498 av herr *Pålsson* m. fl. och II: 643 av herr *Larsson* i Hedenäset m. fl., vari hemställts, att riksdagen vid behandling av förevarande proposition måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att vid utredning om den framtida automobilbeskattningen frågan om en utjämning av priserna å flytande drivmedel i enlighet med motionernas syfte må bli föremål för en allsidig och förutsättningslös prövning;

III) de likalydande motionerna I: 500 av herr *Bergh* m. fl. och II: 640 av herr *Cassel* m. fl., vari hemställts, »att riksdagen måtte

1) avslå Kungl. Maj:ts förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt,

2) antaga förslaget till förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit med den ändring som framgår av följande lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall erläggas särskild skatt av trettioett öre för liter. Skatt skall — — — för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

För bensin — — — för liter.

3) antaga förslaget till förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1954, med den ändring av 1 § som framgår av följande lydelse:

1 §.

För bensin, som den 1 juli 1954 kl. 6 f. m. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt med 3 öre för liter.

Är bensin — — — i blandningen.

4) antaga förslaget till förordning om brännoljeskatt med den ändring av 3 § som framgår av följande lydelse:

3 §.

Brännoljeskatt utgår med tjugusex öre för liter.

5) antaga följande

Förslag

till

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

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

1 §.

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

Med automobil — — — såsom automobil.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1954.»

IV) de likalydande motionerna I: 502 av herr *Bergh* och II: 639 av herr *Agerberg* m. fl., vari hemstälts, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att Kungl. Maj:t måtte till 1955 års riksdag framlägga förslag till sådan differentiering av bensinskatt, att utförsäljningspriset på bensin kan sättas lika inom skilda delar av landet»;

V) de likalydande motionerna I: 504 av herr *Lindblom* m. fl. och II: 637 av fru *Sandström* m. fl., vari hemstälts, »att riksdagen med ändring av vad Kungl. Maj:t föreslagit i proposition nr 112 måtte besluta att a) avslå de i propositionen innefattade förslagen till höjd fordonsskatt, b) höja skatten å bensin med 3 öre per liter i stället för föreslagna 4 öre per liter, c) höja skatten å motorbrännolja med 3 öre per liter — i stället för föreslagna 9 öre per liter — att träda i kraft fr. o. m. den 1 juli 1954, samt att åt vederbörande utskott måtte uppdragas att utarbeta erforderliga författningsförslag»;

VI) motionen I: 466 av herrar *Gustaf Elofsson* och *Theodor Johansson*, vari hemstälts, »att vid den omprövning av ett vidgat restitutionsförfarande beträffande bensinskattemedel, som i proposition nr 112 utlovas, även måtte

beaktas trädgårdsnäringsens berättigade anspråk på restitution av sådan skatt beträffande vid drift av jordfräsar förbrukad bensin»;

VII) motionen I: 497 av herrar *Franzén* och *Herbert Hermansson*, vari hemställdts, »att riksdagen vid behandling av propositionen nr 112 måtte besluta, att förordningen om brännoljeskatt 3 § må få följande lydelse: 'Brännoljeskatt utgår med tjugusju öre per liter'»;

VIII) motionen I: 499 av herrar *Ola Persson* och *Norling*, vari hemställdts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 112, såvitt angår de föreslagna skattehöjningarna»;

IX) motionen I: 503 av herr *Bergh*, vari hemställdts, »att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 112 måtte besluta, a) att fordonsskatt för bärgningsbilar måtte utgå med 75 procent av skatten för en lastvagn av samma viktklass, b) att vederbörande utskott måtte utarbeta härför erforderlig lagtext»;

X) motionen II: 537 av herr *Kärlander*, vari hemställdts, »att riksdagen måtte dels besluta om sådan ändring av förordningen om automobilskatt, att från skatteplikt frikallas personbil, vilken är inrättad såsom invalidfordon och innehaves av invalid, som för resor i sitt arbete har behov av densamma, dels ock hos Kungl. Maj:t anhålla om utfärdande av bestämmelser, enligt vilka åt länsstyrelse uppdrages att verkställa prövning huruvida i förekommande fall ägarens förutsättningar för skattebefrielse är för handen samt att därom meddela beslut»;

XI) motionen II: 609 av herrar *Asp* och *Persson* i Appuna, vari hemställdts, »att riksdagen måtte besluta införa en särskild traktorskatt å 80 kronor per år för brännolje- och fotogendrivna traktorer och att bevillningsutskottet utarbetar härför erforderliga författningsbestämmelser»;

XII) motionen II: 610 av herr *Asp*, vari hemställdts, »att riksdagen måtte besluta, att 5 § i förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt ändras sålunda att för lastautomobil skall utgå dels grundavgift med etthundratio kronor, dels ock tilläggsavgift med fyrtyotvå kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 900 kilogram, och att för omnibus skall utgå dels en grundavgift med etthundratio kronor, dels ock tilläggsavgift med trettioåtta kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram»; samt

XIII) motionen II: 642 av herr *Hall*, vari hemställdts, »att Kungl. Maj:ts förslag i proposition nr 112 angående ändrad lydelse av §§ 5 och 6 i förordningen av den 2 juni 1922 om bilskatt antages med följande ändring av § 5 mom. c) andra stycket:

'för personautomobil dels grundavgift med etthundra kronor, dels ock tilläggsavgift med tjuguaåtta kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;'

samt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om utredning angående automobilbeskattningens framtida ordnande i överensstämmelse med de riktklinjer, som angivits i denna motion».

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 I: 466, I: 497, I: 499, I: 502—504, II: 537, II: 608—610, II: 640, II: 642 och II: 643.

Propositionen.

Av statsrådsprotokollet i ärendet inhämtas bl. a. följande.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 februari 1951 uppdrog statsrådet och chefen för finansdepartementet den 6 mars s. å. åt härads-hövdingen H. V. Nitelius att såsom särskild utredningsman verkställa en allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Denna utredning har benämnts *1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken*. Vidare tillkallades den 30 juni 1953 efter Kungl. Maj:ts bemyndigande ledamöterna av riksdagens första kammare, lantbrukarna I. Nilzon i Ringarum och G. Spetz i Håbygård samt ledamöterna av riksdagens andra kammare, direktören E. R. Hagberg i Malmö och ombudsmannen H. Kärrlander i Kyrkdal att såsom särskilda sakkunniga stå till utredningens förfogande för samråd. Beträffande direktiven för utredningen hänvisas till utredningens nedan omnämnda betänkande (s. 91—92).

Utredningen har avgivit *dels* ett den 4 november 1953 dagtecknat *betänkande* med förslag till beskattning av motorfordonstrafiken (SOU 1953: 34), *dels ock* en den 30 december 1953 dagtecknad *promemoria* (stencilerad) rörande beskattningen av traktorer, som användes i trafikarbete. Vid betänkandet finnes fogade *särskilda yttranden av herrar Spetz, Hagberg och Kärrlander*.

Yttranden över betänkandet och promemorian har genom remiss inhämtats från ett flertal myndigheter och sammanslutningar.

Vid departementsbehandlingen av utredningens beskattningsförslag och de däröver avgivna yttrandena har i vissa hänseenden kompletterande upplysningar avgivits av utredningen. Dessa upplysningar ävensom vissa av utredningen i anslutning till innehållet i de avgivna yttrandena gjorda erinringar har av utredningsmannen sammanställts i ett den 1 februari 1954 dagtecknat *memorandum*.

Vid fullgörandet av sitt utredningsuppdrag har utredningen uppställt en prognos rörande motorfordonsbeståndets och motorfordonstrafikens utveckling under femårsperioden 1955—59, varigenom en uppfattning erhållits om det antal beskattningsenheter och den drivmedelsförbrukning inom olika fordonsslag och fordonsklasser, varmed utredningen ansett sig kunna räkna under perioden i fråga. På grundval av från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtade uppgifter om vägväsendets utbyggnads- och underhållsbehov vid ett fordonsbestånd av den omfattning, som prognosen utvisat, har utredningen beräknat det allmännas kostnader för vägväsendet under samma

femårsperiod. Utredningen har vidare angivit den andel av dessa kostnader, som enligt utredningens beräkningar ansetts böra genom särskild beskattning bestridas av motorfordonstrafiken. De i denna kostnadsandel ingående posterna och kostnadselementen har med utgångspunkt från vägtekniska bedömanden analyserats och fördelats på ifrågakommande beskattningssenheter inom de olika fordonsslagen och fordonsklasserna. Härigenom har utredningen funnit sig kunna fastställa det genomsnittliga, årliga totalskattebelopp, som vid den antagna beståndsutvecklingen och kostnadsramen bör falla på varje motorfordon. De sålunda beräknade totalskattebeloppen har i sin tur fördelats på fordon- och drivmedelsskatter. Med utgångspunkt från den på angivet sätt beräknade genomsnittliga fordonsskatten inom varje fordonsklass har utredningen föreslagit skattesatser för fordonsskatten enligt skatteskalor, graderade efter personbilarnas tjänstevikter samt bussarnas, lastbilarnas och släpvagnarnas totalvikter.

Skilda skatteskalor för fordonsskatten har i utredningens förslag framlagts för privata och för yrkesmässiga person- och lastbilar. I fråga om de brännoljedrivna bilarna har brännoljeskatt föreslagits bli till viss del »inbakad» i fordonsskatten för alla sådana bilar med totalvikt över 4 499 kg. Även för vissa tyngre släpvagnar samt brännoljedrivna s. k. trafiktraktorer har dylik »inbakning» av brännoljeskatt förordats. En särskild traktorskatt har föreslagits skola utgå för alla i trafikarbete på allmän väg eller gata använda traktorer med undantag för bensindrivna jordbrukstraktorer. Beträffande storleken av de i fråga om fordonsskatten för motorfordon föreslagna skattesatserna hänvisas till i betänkandet härom intaget författningsförslag (s. 8—12). Särskild tillverknings- och införselskatt å mopeder och mopedmotorer har jämväl föreslagits.

Utredningen har förordat en höjning av drivmedelsskatterna till 32 öre för bensin, 43 öre för motorbrännolja och 6 öre för motorsprit, allt per liter.

Uppbörderna av fordonsskatten har av utredningen ansetts böra uppdelas på två eller flera uppbördsterminer i vad avser skattebelopp överstigande 2 000 kr.

Det schablonmässigt fastställda belopp, varmed restitution av bensinskatt för jordbrukstraktorer utgår, har — med hänsyn till den av utredningen föreslagna höjningen av bensinskatten — förordats bli höjt från 300 kr. till 325 kr.

En sammanfattning av utredningens i betänkandet framlagda överväganden och förslag återfinnes i betänkandets slutkapitel (s. 382—396), till vilket hänvisas. Efter nämnda kapitel (s. 397—406) har i betänkandet intagits de av herrar Spetz, Hagberg och Kärrlander avgivna särskilda yttrandena.

Utredningens betänkande och promemoria behandlas i propositionen endast i de delar de är av betydelse för det däri framlagda förslaget till ändrad beskattning av motorfordonstrafiken m. m. Departementschefen har i sammanhanget nämnt, att han icke för närvarande funnit sig beredd att taga

ställning till det av utredningen framlagda skatteförslaget i dess helhet. I propositionen har departementschefen fortsättningsvis närmare berört frågan om det framtida utredningsarbetet rörande beskattningen av motorfordonstrafiken.

Rörande motiveringen för de i propositionen framlagda förslagen hänvisar utskottet till ovannämnda statsrådsprotokoll. Redogörelsen härutinnan återfinnes under följande rubriker å nedan angivna sidor i propositionen, nämligen

Motorfordonsbeståndets framtida utveckling, s. 15—24.

De statliga utgifterna för vägväsendet och därav på motorfordonstrafiken belöpande andel, s. 24—64.

Frågan om vägfinansieringen på längre sikt, s. 64—67.

Fördelningen av motorfordonstrafikens kostnadsansvar på olika motorfordon, s. 68—93.

Beskattningens fördelning på fordons- och drivmedelsskatter, s. 93—103.

Beskattningen av vissa inhemska motorbränslen, s. 103—111.

Utredningens promemoria angående traktorskatt, s. 112—120.

Restitution av skatt å bensin, som användes inom jordbruket, s. 121—126.

Kontrollen över brännolja beskattningen, s. 127—133.

Motionerna m. m.

Helt avslag å skattehöjningarna har yrkats i motionen I: 499. I de likalydande motionerna I: 500 och II: 640 samt i de likalydande motionerna I: 504 och II: 637 har yrkats avslag å förslaget om höjd fordonsskatt, varjämte förordats en i förhållande till propositionen begränsad höjning av drivmedelsskatterna ävensom bibehållande av nuvarande skillnad i beskattningen av bensin och brännolja. I motionen II: 642 har yrkats avslag å höjningen av fordonsskatten för personbilar samt hemställts om utredning av automobilbeskattningens framtida ordnande enligt riktlinjer, som i huvudsak innebär ett ökat utnyttjande av drivmedelsskatterna. Till stöd för de framställda yrkandena i förenämnda motioner har motionärerna i huvudsak anfört följande.

I de likalydande motionerna I: 500 och II: 640 har inledningsvis — närmast i anslutning till ett i anledning av propositionen nr 129 ställt yrkande — framhållits att ett utvidgat användande vid de statliga vägbyggnaderna av entreprenadsystemet samtidigt med en utvidgning av arbetsobjekten enligt motionärernas uppfattning kunde medföra besparingar sannolikt icke understigande 10 procent.

Med erinran om att i propositionen förordats överflyttning på motorismen av kostnader på c:a 8,6 miljoner kronor har motionärerna vidare framhållit att utredningen kommit till det resultatet att vägunderhållet å landsbygden belastade motorismen i väsentligt större utsträckning än som borde vara fal-

let. Å andra sidan gjorde utredningen gällande att en för liten andel av kostnaderna för städer och stadsliknande samhällen där kronan vore väghållare påförts bilismen. Då skillnadsbeloppen ansågs vara ungefär lika stora, förordade utredningen en kvittning dem emellan och ett bibehållande av den hittills gällande ordningen. Departementschefen hade åberopat utredningens resonemang på denna punkt. Från sakkunnigledamoten Hagberg gjordes i detta sammanhang den invändningen att utredningen i sina kalkyler räknat även med kostnader som i städerna gäldades av fastighetsägarna, varför den av utredningen förda argumenteringen inte kunde betraktas såsom bärande. Från departementschefens sida hade denna invändning inte alls tagits upp. Den syntes därför hittills stå oemotsagd. Konsekvensen härav bleve emellertid att det i fråga om underhållet å landsbygden kunde finnas fog för att minska den på motorismen belöpande andelen. Såsom departementschefen framhållit, borde emellertid hela detta spörsmål tas upp till förnyad prövning. I avvaktan därpå borde någon ändring av de gällande fördelningsgrunderna icke ske. Med hänsyn härtill borde de belopp, vilka enligt propositionen skulle avräknas mot automobilskattemedlen, minskas med nyssnämnda belopp å cirka 8,6 miljoner. Förevarande belopp borde i stället liksom hittills föras å den allmänna budgeten.

För ståndpunkten att någon ökning av motorismens andel i kostnaderna icke nu borde genomföras talade även det förhållandet att en icke obetydlig del av automobilskattemedlen åtginge till vägbyggande i sysselsättningssyfte. För år 1953 kunde detta belopp uppskattas till 75 miljoner kronor. Vidare kunde framhållas, att å motorsprit liksom å skifferbensin tillverkad i Kvarntorp skatt förordades skola uttagas med ett belopp av 7 öre per liter. Reellt innebure detta att motorismen subventionerade framställningen av ifrågavarande produkter. Att driften upprätthölls vid Kvarntorp hade helt motiverats med beredskapsskäl. Det kunde dock icke anses principiellt godtagbart att belasta en särskild grupp medborgare med utgifter för den ekonomiska försvarsberedskap av vilken hela samhället vore i behov. Om man trots detta genomförde en lägre beskattning för skifferbensinen — resp. för motorspriten — borde man ha detta förhållande i åtanke, då man fastställde den andel av vägstoderna som skulle läggas på motorismen.

För finansierande av de på motorismen belöpande kostnaderna för vägväsendet stode tre möjligheter öppna, nämligen att kostnaderna helt eller delvis erlades av bilismen innan motsvarande åtgärder kommit till stånd, att nämnda kostnader gäldades vid den tidpunkt då de företoges eller att kostnaderna helt eller delvis gäldades i efterhand. Av betydelse i detta sammanhang vore att de fasta kostnaderna för vägväsendet numera utgjorde den största delen. Enligt motororganisationernas beräkningar skulle de uppgå till ej mindre än cirka 3/4. Då varaktigheten av våra vägar efter hand bleve allt större och för vissa slag av vägar — s. k. motorvägar eller autostrador — kunde sträcka sig mycket långt, kunde mycket väl diskuteras det alternativet att en större eller mindre del av anläggningskostnaderna täcktes lånevägen för att på så sätt kunna slås ut på de trafikanter som i framtiden droge

nytta av vägarna. Ett sådant resonemang tedde sig så mycket mera motive-
rat som bilbeståndet kunde beräknas stiga mycket starkt och man sålunda
genom viss lånefinansiering skulle kunna få en rimlig belastning på det stora
flertalet av trafikanterna. Särskilt kunde det starkt ifrågasättas, huruvida an-
slag för vägbyggnadsarbeten som motiverades från sysselsättningspolitiska
utgångspunkter verkligen borde direkt avräknas mot automobilskattemedlen.
Enligt vedertagen uppfattning vore upplåning för utgifter av sådan art väl
försvarbar. Endast till den del utgiften kunde anses vara ett renodlat »väg-
intresse» borde därefter avskrivningar och räntor täckas av automobilskatte-
medel. 1951 års utredning hade icke tillräckligt penetrerat problemet om
vägbyggnadsutgifternas delvisa finansierande lånevägen. Motionärerna för-
ordade därför, att spørgsmålet finge ingå bland de problem som departements-
chefen förklarar sig vilja närmare utreda.

I motionerna har motionärerna vidare uttalat sig för en omläggning av
budgetredovisningen rörande vissa anslag för de statliga väginvesteringarna
av innebörd att nuvarande system med beräkning för kalenderår skulle över-
ges, varom yrkande likaledes framställts i anledning av förenämnda pro-
position nr 129. I anslutning härtill har motionärerna framhållit bl. a. föl-
jande. Automobilskattemedlens specialbudget beräknades vid utgången av
budgetåret 1953/54 ha ett ackumulerat överskott å 213 miljoner kronor. Vid
ett fortsatt tillämpande av nuvarande system med beräkning av anslag per
kalenderår och vid den av departementschefen förutsedda stigande medels-
förbrukningen kunde — med utgångspunkt från att under kalenderårets se-
nare hälft förbrukades ca 60 procent av årskostnaden — beloppet beräknas
komma att under femårsperioden 1954—1959 ökas med drygt 80 miljoner
till ca 300 miljoner kronor. De hittillsvarande skatterna kunde under samma
femårsperiod beräknas inbringa ca 3770 miljoner kronor. Då det i proposi-
tionen beräknade anslagsbehovet uppginge till 4 300 miljoner kronor, skulle
det återstå att täcka ($4\,300 - 3\,770 =$) 530 miljoner kronor. Överginge man
såsom motionärerna förordade till beställningsbemyndiganden för kalender-
året och läte anslagen omfatta endast den del som erfordrades fram till den
1 juli under kalenderåret — alltså de reella utgifterna under budgetåret —
komme anslagsbehovet å 530 miljoner kronor att kunna minskas med nyss
omnämnda överskottsmedel å 300 miljoner kronor och alltså blott utgöra 230
miljoner kronor. Om fördelningen mellan motorismen och andra intressen-
ter i enlighet med vad motionärerna förordat skedde helt enligt nuvarande
grunder kunde sistnämnda belopp minskas med ytterligare 40 å 50 miljoner
kronor. Under femårsperioden behövde sålunda ett belopp understigande 200
miljoner kronor täckas genom höjda automobilskattemedel eller i genomsnitt
per år mindre än 40 miljoner kronor. Fråga uppstode då huruvida detta be-
lopp skulle anskaffas genom höjning av drivmedelsskatten eller av fordons-
skatten eller genom en kombination av båda.

I propositionen redovisades icke hur stor den individuella skattehöjningen
för olika fordonstyper skulle bli enligt departementschefens förslag. I propo-
sitionen återfunnes visserligen en tabell, vari jämförelser gjordes mellan de

föreslagna skattesatserna och skattebelastningen dels 1949/50 och dels 1951/52. Dessa år hade emellertid provisoriskt uttagits vissa högre bilskatter, nämligen i ena fallet en bensinskatt som sedermera sänkts med 20 öre per liter och i andra fallet fördubblad fordonsskatt. Jämförelsen vore alltså fullständigt missvisande, om man därmed ville ge en bild av innebörden i de nu föreslagna skatteskärpningarna. Motionärerna hade av denna anledning ansett sig böra utarbета en tabell, som intagits i motionerna och visade skatteskärpningen i jämförelse med förhållandena under innevarande budgetår. I tabellen hade upptagits fordon av samma slag som i den i propositionen upptagna tabellen. Förutsättningarna för körlängd och genomsnittlig bensin- respektive brännoljaförbrukning per mil vore även desamma som i propositionen.

Det enligt motionärernas mening mest anmärkningsvärda i det föreliggande förslaget vore den mycket väsentliga skatteskärpning som departementschefen ville åstadkomma för den tyngre trafiken. 1951 års utredning gjorde visserligen gällande, att beskattningen på tunga fordon enligt gällande ordning vore jämförelsevis lägre än beskattningen å andra fordon. Vid remissbehandlingen hade emellertid dessa slutsatser blivit bestridda med mycket starka skäl. Det syntes över huvud taget icke vara bevisat, att någon mera betydande ändring i automobilbeskattningens inbördes förhållanden kunde vara befogad. Innan detta eventuellt genomfördes, borde en mer övertygande utredning förebringas. Motionärerna kunde därför — i varje fall för närvarande — icke biträda förslaget om en övervältring av skatten från fordon av lättare slag till tyngre fordon. Vad som särskilt talade mot en så kraftig höjning av beskattningen för den tunga trafiken vore att detta skulle få till resultat en höjning i omkostnadsnivån för vårt näringsliv. Skatteskärpningen vore nämligen icke möjlig att genomföra utan höjning av taxorna för såväl gods- som persontrafik. Eftersom den höga omkostnadsnivån redan nu vore ett av näringslivets svåraste problem, borde man här gå fram med allra största försiktighet. I detta läge syntes man lämpligen böra avstå även från den höjning av fordonsskatten för personbilar å 10 kronor som departementschefen föreslagit. Beloppet vore visserligen obetydligt, och saken kunde därför lika väl få bero. Å andra sidan talade samma förhållande för att låta fordonsskatten helt bibehållas vid nuvarande nivå — givetvis under förutsättning att avgörande skäl icke talade mot att uttaga hela det felande beloppet genom höjning av drivmedelsskatterna.

Ville man täcka ett belopp av bortåt 200 miljoner kronor för femårsperioden genom en höjning av drivmedelsbeskattningen, måste denna höjning uppgå till 2 å 3 öre per liter bensin respektive motorbrännolja. Det förefölle motionärerna som om detta skulle kunna ske utan alltför menliga verkningar. Enligt motionärernas mening finge man de minsta skadeverkningarna med avseende å omkostnadsnivån genom att lägga en likformig ökning av skatten på såväl bensin som motorbrännolja. Motionärernas beräkningar ledde närmast fram till att en höjning med 2 öre per liter i stort sett skulle vara tillräcklig. För att emellertid få en viss marginal från säkerhetssynpunkt vore motionärerna beredda att tillstyrka en höjning med 3 öre per liter.

Å motorbrännolja hade skatten hittills varit 5 öre lägre än skatten å bensin. Skälen härför vore alltjämt bärande. Motionärerna förordade därför att skatten å motorbrännolja alltjämt finge ligga 5 öre per liter lägre än skatten för bensin. Å andra sidan syntes man då kunna låta skattehöjningen för motorbrännolja träda i kraft samma dag som föreslagits för bensinskatt-höjningen, nämligen den 1 juli 1954. Skattehöjningen enligt motionärernas förslag jämförd med nuvarande skattesatser framginge av en i motionerna intagen tabell.

I de likalydande motionerna I: 504 och II: 637 har motionärerna inledningsvis uppehållit sig vid behovet av att en fastare planering av väginvesteringarna komme till stånd. Därefter anför motionärerna vissa allmänna synpunkter på automobilskattefrågan, varav här må återgivas följande. Enligt en inom motororganisationerna företagen överslagsmässig beräkning uppginge de fasta kostnaderna för vägväsendet f. n. till ej mindre än ca $\frac{3}{4}$. En på lång sikt successiv sänkning av beskattningen *per beskattningenshet* vore enligt vad organisationerna framhållit i sitt remissyttrande att betrakta som en naturlig utveckling och väl förenlig med en fortsatt utbyggnad av vägväsendet. Förutsättningen för en sådan fortsatt utveckling mot lägre vägtransportkostnader och lägre bilskatter vore emellertid en sådan utformning av bilbeskattningen, att den ej hämmade utvecklingen av bilbeståndet och vägtransporterna. Det centrala för organisationerna vore därför att beskattningen utformades så, att transportkostnaderna på lång sikt hölles nere, varvid vägväsendets utbyggnad och förbättring bl. a. genom ökad takt på vägbeläggningsarbeten och kapacitetshöjning av vägväsendet i dess trånga sektioner inginge som väsentliga kostnadsänkande element. Motorfordonsbeståndets och motorfordonstrafikens fortsatta expansion och det därav följande behovet av högre vägstandard innebure således enligt organisationernas mening ingalunda att vägkostnaderna per fordonsenhet (dvs. bilskattenivån) komme att stiga. Motionärerna ville för sin del understryka dessa synpunkter, vilka väl kunde tjäna som en av de allmänna riktlinjer, som borde vara vägledande för ställningstagandet till motorfordonsbeskattningens höjd. Innebörden av dem vore att man vid en ifrågasatt höjning av beskattningen borde gå fram med försiktighet med hänsyn till att en skattehöjning till sin tendens verkade hindrande för en utveckling i ovan antydd riktning.

En annan huvudsynpunkt vore att transportkostnaderna vore att anse som en av baskostnaderna inom samhällsekonomin. En förändring av dem hade en jämförelsevis hög spridningseffekt. Med hänsyn härtill måste de nu föreslagna skattehöjningarna, vilka för den tyngre, utpräglat nyttobetonade trafiken vore särskilt stora, betraktas som synnerligen allvarliga. Inte minst gällde detta i det aktuella läget, i vilket med hänsyn till den redan förut höga kostnadsnivån varje ytterligare kostnadsstegring om möjligt borde undvikas.

Under framhållande av att de i propositionen föreslagna fordons- och drivmedelsskatterna vore avvägda på sådant sätt, att den tyngre trafiken skulle

få svara för en betydligt större relativ andel av kostnaderna för vägväsendet än vid nuvarande beskattning, anför motionärerna bl. a. att den utredning som legat till grund för detta förslag till omfördelning av kostnadsansvaret mellan olika fordonskategorier, nästan genomgående underkänts av hörda remissinstanser. Bl. a. hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påvisat, att man ingalunda med fog kunde hävda, att den tyngre trafikens nuvarande relativa bidrag till vägstkostnaderna skulle vara för litet att täcka de av denna trafik förorsakade kostnaderna. Frågan om vägstkostnadernas fördelning mellan olika fordonsgrupper skulle nu bedömas av 1953 års trafikutredning. Det kunde under sådana förhållanden icke vara tillrådligt att vidtaga så genomgripande förändringar i vägstkostnadernas fördelning att varutransporter och kollektiv persontrafik drabbades av skattehöjningar av storleksordningen 30 å 40 % för större fordonsenheter. I den mån behovet av bilskattemedel för vägväsendets upprustning och utbyggnad nödvändiggjorde en viss höjning av beskattningsnivån, borde höjningen ske så att den bleve så litet kännbar som möjligt för trafikanterna. En justering av skattesatserna på drivmedlen borde i första hand komma i fråga.

Motionärerna utvecklar fortsättningsvis skälen för en omläggning av anslagstekniken med avseende å de statliga väginvesteringarna, varom motionärerna framställt yrkande i anledning av proposition nr 129. Den av motionärerna förordade omläggningen innebär att riksdagen *dels* skulle fastställa en *investeringsram* för kalenderåret i fråga och *dels* ett *anslag* för budgetåret, avseende de medelsanvisningar, som bleve en följd av de kalenderårsvis fastställda investeringsramarna. Behovet av *automobilskattemedel* skulle sedan bedömas efter de på budgetåret uppförda *anslagen*. Under angiven förutsättning beräknade motionärerna, på sätt en i motionerna intagen tablå närmare utvisade, att vid utgången av femårsperioden fram till och med budgetåret 1958/59 å automobilskattemedlens specialbudget skulle förefinnas ett ackumulerat överskott å i runt tal 300 miljoner kronor, som borde räknas motorfordonstrafiken till godo under perioden. Då nuvarande beskattning kunde beräknas inbringa 3 770 miljoner kronor för samma period återstode att täcka genom skattehöjning 230 miljoner kronor för genomförande av det i propositionen förutsatta femårsprogrammet. Härför vore en höjning av bensinskatten med 2 å 3 öre per liter till fyllest. En sådan skattehöjning kunde för femårsperioden beräknas medföra en ökning av skatteintäkterna med 200 resp. 250 milj. kr. För att erhålla en viss marginal förordade motionärerna en höjning av bensinskatten med 3 öre per liter. Beträffande brännoljeskatten förutsatte motionärerna att frågan om skatte relationen mellan bensin och brännolja skulle omprövas. Höjningen av brännoljeskatten borde i avvaktan på nämnda översyn begränsas till densamma som för bensin, eller till 3 öre per liter. Då det inte funnes anledning att upprätthålla en ökad spännvidd mellan de båda skattesatserna under andra halvåret 1954, borde höjningen av brännoljeskatten träda i kraft den 1 juli 1954. Den av motionärerna föreslagna höjningen av brännoljeskatten kunde beräknas inbringa ca 5 miljoner kronor per år, eller för femårsperioden ca 25 miljoner kronor.

I motionen I:499 har bl. a. anförts följande. En betydande höjning av motorfordonsskatten beslutades av riksdagen så sent som den 14 maj 1952. Med hänsyn härtill kunde det icke accepteras att man på nytt höjde denna skatt. Det föreliggande förslaget komme särskilt att drabba nyttrafiken, lastbilar och bussar, och skulle sannolikt medföra genomslag i priserna för gods- och persontrafiken. Det bleve stora belopp i höjning i storstäderna, men även för längre trafiklinjer. Vägarna behövde givetvis upprustas, inte minst beroende på den långa eftersläpning i detta avseende, som en följd av år ingått i den ekonomiska politiken. Pengar till denna upprustning kunde icke vidare pressas fram ur motortrafiken utan att det utlöstes i högre priser och taxehöjningar. Det vore därför nödvändigt att inom den samlade budgetens ram ge motortrafiken erforderliga medel för vägarnas underhåll och upprustning.

Till stöd för de i motionen II:642 framförda yrkandena har bl. a. anförts följande. Administrationskostnaderna för kontroll av personbilarnas och motorcyklarnas vikter, debitering, uppbörd och indrivning av restantier vore redan nu mycket betungande. Det framtida problemet vore emellertid än allvarligare. När dessa fordon tillsammans inom ett antal år antagligen ökat till omkring 1 000 000 st., finge man ett uppbördsverk, som vad antalet debiteringar beträffade komme att motsvara cirka en tredjedel av vad som för närvarande belastade uppbördsverken för inkomst- och förmögenhetsskatterna. Redan på grund härav funnes anledning undersöka, om icke ett billigare och mera praktiskt sätt att anordna beskattningen för flertalet motorfordon kunde genomföras. Beräknat på det nuvarande motorfordonsbeståndet skulle man genom en övergång till enbart bränslebeskattning för de lättare bensindrivna fordonen få bort ca 80 % av alla debiteringsärenden.

Även om det för närvarande icke vore möjligt att gå en annan väg än den i propositionen förordade beträffande beskattning av lastbilar och omnibussar, vore det dock angeläget, att det problem, som de föreslagna skatteskärpningarna reste, i tid observerades. Fordonsskatter av en sådan höjd som i propositionen förordades måste i längden medföra, att lastbilar och omnibussar icke kunde innehas av andra än dem, som hade möjlighet att utnyttja fordonen så intensivt, att kostnaderna per mil eller transportenhet kunde reduceras till rimliga proportioner. Inom olika delar av näringslivet funnes ett legitimt behov av tyngre fordon även för sådana ägare, som använde dem endast ett begränsat antal mil per år. Detta vore fallet icke minst inom byggnadsverksamheten, där körsträckorna ofta vore mycket korta men där byggmästaren knappast hade någon annan möjlighet än att utföra transporterna med lastbilar. Även inom jordbruket kunde lastbilen numera fylla viktiga transportbehov, särskilt på de större gårdarna. Inom industrierna mötte samma problem. Det funnes ett behov av tunga transportfordon, som av olika skäl emellertid endast hade en begränsad användning. I samtliga sådana fall måste det vara direkt olämpligt att belasta fordonen med en årlig avgift, som dreve upp kostnaderna per mil och transportenhet till en höjd, som icke kunde motiveras av deras vägslitning.

Den riktigaste principen för beskattning av vägtrafiken måste utan tvivel vara, att alla fordon av samma tyngd finge erlägga en per mil räknad lika stor avgift för sitt begagnande av vägen. En sådan beskattning kunde emellertid icke genomföras med mindre än att det funnes möjlighet att kontrollera, hur många mil bilarna per år begagnade vägen. Det västtyska systemet med av myndigheterna kontrollerade vägmätare anbringade på fordonen hade icke närmare undersökts i Sverige. Mot en sådan kontroll hade man rest den invändningen, att fordonsägaren kunde ställa om vägmätaren eller bringa densamma ur funktion. Men det måste vara ännu mycket lättare att skriva fel siffra på en deklarationsblankett. De för dieseldriften karakteristiska låga bränsleförbrukningstalen per mil hade emellertid uppställt frågan om icke samtliga dieseldrivna bilar, således även personvagnar, borde få sin beskattning kontrollerad genom på fordonen anbringade vägmätare. De administrativa besvären med kontrollen av de lättare fordonen torde i varje fall tills vidare bli ringa på grund av att dessa fordon ännu icke förekomme i något större antal.

Beträffande de bensindrivna personbilarnas och motorcyklarnas beskattning hade det hittills icke anförts något hållbart skäl varför beskattningen skulle vara delad på en fordonsskatt och en bränsleskatt. De hittillsvarande verkningarna av denna delning hade framträtt i en omfattande subventionering av den tyngre trafiken och drosktrafiken i de större städerna. Att nu skrida till en ytterligare förhöjning av fordonsskatterna på personbilar torde under sådana förhållanden vara ytterst olämpligt.

Den föreslagna skärpningen av fordonsskatterna på personbilar med 10 kronor komme att inbringa ett belopp för nästa budgetår av högst 5 milj. kronor. Med hänsyn till att skatterna på bensin och brännolja i genomsnitt för de sex senaste budgetåren inbringat 16 730 000 kronor mera än vad som beräknats i riksstaten vore det sannolikt att även om de föreslagna 5 miljonerna i fordonsskatter på personbilarna icke uttoges det samlade skattebeloppet ändock skulle komma att uppgå till det i propositionen antagna.

De fortsatta utredningarna borde inriktas på sådant sätt, att riksdagen kunde erhålla ett någorlunda tillfredsställande siffermaterial för bedömande av de här berörda angelägenheterna. Det borde sålunda klarläggas, vilken höjning av bränslebeskattningen som vore erforderlig för att täcka den del av vägkostnaderna, som personbilarna och motorcyklarna borde bära; riksdagen borde icke undanhållas upplysningar, ägnade att belysa möjligheten att så väsentligt förenkla det administrativa förfarandet med bilbeskattningen. Beträffande beskattningen av de dieseldrivna fordonen och den tyngre trafiken funnes det ingen anledning att icke acceptera det i Västtyskland praktiserade systemet med vägmätare och en beskattning per mil av fordonen. De beräkningar, som behövde utföras innan riksdagen kunde ta ställning till ett sådant förslag, torde icke vara mer omfattande än att de kunde verkställas på väsentligt kortare tid än de 3—5 år, departementschefen förutsatt såsom en lämplig utredningstid.

Av innehållet i övriga motioner må här återgivas följande.

I de likalydande motionerna I:480 och II:608 har bl. a. framhållits, att den ökning av skattebördan för hela motorfordonstrafiken som föresloges i propositionen komme att leda till uppenbara svårigheter i synnerhet för den grupp bilförare, som den vanföre tillhörde. I många fall kunde bilen sägas utgöra den grundläggande förutsättningen för att invaliden skulle kunna anpassas till arbetslivet. Invalidernas speciella förhållanden hade också lett till att specialbestämmelser för invalidfordon tillkommit i ett flertal länder. Sålunda erhöles exempelvis invalider i Norge restitution å bensinskatt och i Danmark restitution å motorfordonsskatt. I England erhöles krigsinvalider ett driftbidrag å 800 kronor per år. I Sverige vore endast invalidmotorcyklarna befriade från fordonsskatt. Ur social synpunkt vore emellertid en skattebefrielse för invalidbilar lika berättigad. Härför talade bl. a. att den av pensionsstyrelsen bedrivna bidragsverksamheten till motorfordon åt invalider i huvudsak och till allt större del numera avsåge bilar. En ökad skattelindring avseende även invalidbilar skulle ge invaliderna större möjlighet att lösa sina förflyttningsproblem och därigenom förbättra sina inkomster. En sådan standardförbättring skulle också i sista hand komma samhället till godo. Motionärerna förordade därför att även personbilar tillhöriga invalider, som med läkarintyg eller på annat sätt styrkte invaliditet och behov av motorfordon, befriades från både fordonsskatt och bensinskatt. Som villkor för skattebefrielse borde dock gälla att motorfordonet för att kunna framföras av invaliden försetts med sådana särskilda manövreringsanordningar, som länsstyrelse funne skäl föreskriva som villkor för utfärdande av körkort för invalid. Undantag från detta krav borde kunna medgivas endast då särskilda omständigheter föreläge. Mot en generell skattebefrielse hade invänts att praktiska svårigheter till kontroll av att fordonen endast användes för invalider föreläge. Denna invändning hade ett visst berättigande. Ett eventuellt missbruk torde dock förekomma i ytterst begränsad omfattning och syntes också väga lätt mot det ur social synpunkt mycket angelägna behovet av en skattelättnad för den speciella grupp det här gällde.

I fråga om en eventuell restitution av bensinskatt borde tillämpas samma principer som när det gällde jordbrukarnas kompensation för erlagd bensinskatt. Beträffande invalidvagnar kunde förslagsvis skatten för bensin använd för körning 1 000 mil restitueras. De svårigheter som anförts som skäl mot en sådan restitution vore icke av den arten att de borde förhindra en för invaliderna godtagbar lösning av problemet.

Till stöd för yrkandet i de likalydande motionerna I:498 och II:643 har bl. a. anförts, att automobilbeskattningen medförde en förhållandevis större belastning i transportkostnaderna i bygder med mera utpräglad glesbebyggelse. Det vore därför synnerligen beklagligt, att den för den fortsatta vägupprustningen nödvändiga höjningen av bilbeskattningen måste tillgripas. Härtill komme, att priserna å flytande drivmedel vore olika i olika

delar av landet, emedan kostnaderna för transport av drivmedlen och andra kostnader hittills ansetts böra täckas genom förhöjda drivmedelspriser. Det hade under senare tid alltmera kommit att framstå som en samhällelig angelägenhet av betydelse, att försörjningsunderlaget i glesbygderna så långt möjligt vidmakthölles och förbättrades. Det vore förutsättningen för att man skulle kunna undvika en alltför långt gående folkuttuning i dessa bygder. Av fundamental betydelse härvid vore att man kunde uppnå lägre produktions- och levnadskostnader. Om förutsättningar för en ökad företagsamhet i sådana glesbygder skulle kunna skapas, måste en utjämning ske med landet i övrigt. Härvid vore drivmedelskostnaderna av väsentlig betydelse.

Angelägenheten av en kostnadsutjämning i fråga om drivmedelspriserna hade tidigare i olika sammanhang varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet. Sålunda hade såväl 1945 års oljeutredning i sitt år 1947 avgivna betänkande som priskontrollnämnden i yttranden över motioner till 1950 och 1951 års riksdagar påpekat att åtgärder borde vidtagas för att hålla kostnaderna för transporter i Norrland nere. Första kammarens allmänna beredningsutskott hade vidare år 1951 tillstyrkt, att en utredning skulle ske angående lämpligheten av och möjligheterna för införande av ett enhetligt pris på flytande drivmedel i hela landet.

Beträffande denna fråga hade hittills företrädesvis två utvägar för uppnående av den önskvärda utjämningen diskuterats, dels en statlig subvention, dels en clearing i statlig eller enskild regi. Såsom en tredje utväg kunde enligt motionärernas mening undersökas om icke den önskvärda utjämningen av priserna å drivmedel kunde uppnås genom att beskattningen gjordes varierande och utginge med olika belopp alltefter det pris, som konsumenterna oberoende av skatten hade att betala för varan å de olika platserna. Givetvis finge en sådan varierande beskattning förutsättas medföra vissa organisatoriska och administrativa problem.

Som motivering för yrkandet i de likalydande motionerna I: 502 och II: 639 har bl. a. anförts, att den föreslagna höjningen av bensinskatten komme att verka synnerligen ojämnt och främst belasta landsdelar, vilkas kommunikationer vore särskilt svagt utvecklade. Det högre bensinpriset tyngde nämligen alla transporter och åstadkomme därigenom en fördyring av även nödvändiga varor. Särskilt bleve Norrland drabbat, då samfärdseln i denna landsdel med dess glest utvecklade järnvägsnät i hög grad vore beroende av biltransporter. En bidragande orsak härtill vore även den olikhet i bensinpriser, som på grund av olika stora transportkostnader från importhandeln måste tillämpas vid utförsäljning av bensin. Det torde emellertid icke vara möjligt för bensinbolagen att tillämpa ett enhetligt utförsäljningspris så konstruerat, att i detta inkluderades de genomsnittliga fraktkostnaderna från importhamnarna. Detta skulle kunna medföra att vissa importörer försålde bensin endast inom områden närmast dessa hamnar. Bensinskatten hade numera nått en höjd, med vilken man tidigare icke haft anledning att räkna. En utjämning av bensinpriset borde därför i första hand

ske genom en differentiering av bensinskatten, så att denna bleve lägre inom de områden, som hade högre fraktkostnader. Mot en sådan anordning skulle möjligen tala svårigheten att kontrollera försäljning av bensin inom de olika landsdelarna, men med den bokföring, som bensinbolagen numera tillämpade, torde fullgod säkerhet för tillfredsställande kontroll finnas.

Till stöd för det i motionen I: 466 framförda yrkandet har bl. a. erinrats om att det i propositionen föresloges, att det nuvarande systemet för restitution av skatt för bensin, som förbrukas av i jordbruksdrift använda traktorer, skulle bibehållas. I samband därmed uttalades att även andra restitutionsspörsmål föreläge men att dessa frågor skulle upptagas till övervägande i ett senare sammanhang. Rimliga rättviseskäl talade för att vid sidan av spörsmål rörande jordbruket även trädgårdsnäringens förhållanden beaktades. Beträffande de bensindrivna jordfräsarna, som alltmer komme till användning inom trädgårdsodlingen, funnes intet som helst förnuftigt skäl för att de belastades med bensinskatt för vägändamål. Även på detta område syntes praktiska skäl tala för att ett schablonmässigt förfarande användes på samma sätt som beträffande jordbrukets traktorer. Om förbrukningen för en bensindriven jordfräs genomsnittligen kunde uppskattas till förslagsvis 200 liter per år skulle det vid en bensinbeskattning av 32 öre per liter röra sig om en restitution av 64 kronor per jordfräs och år. För de stora fotogendrivna jordfräsarna torde man kunna räkna med en förbrukning av ca 100 liter bensin per år som startbensin. Även i sådant fall syntes restitution av skatten vara motiverad.

I motionen I: 497 har bl. a. framhållits att den tidigare utformningen av brännolja beskattningen i viss utsträckning uppmuntrat till anskaffning av dieslbilar och till övergång till brännolja drift vad beträffade den tyngre lastbils- och busstrafiken. De brännolja drivna fordonen hade i anskaffning betingat ett betydligt högre pris än bensinbilarna, oftast 15 000—20 000 kronor mer. Genom den i propositionen föreslagna höjningen av brännolja beskattningen skulle de bilägare, som övergått till brännolja drift, åsamkas betydande kostnadsfördyringar, som vid fordonsanskaffningen inte tagits med i beräkningen. Härigenom måste följa oproportionerligt höjda transportkostnader för de brännolja drivna bilarna, vilket enligt motionärernas uppfattning måste vara till skada för näringslivet. En sådan skattehöjning komme att fördyra landsbygdens transporter, t. ex. mjölkdistributionen. Fordonsskatten föresloges samtidigt höjd i betydligt större omfattning beträffande de tunga lastbilarna än beträffande övriga kategorier av bilar. Då de brännolja drivna bilarna i det stora hela hade högre tjänstevikt än de bensindrivna bilarna och sålunda drabbades hårdare av denna höjning av fordonsskatten, måste det vara orimligt att höja även brännolja skatten på sätt som i propositionen föreslagits. Brännolja driften hade fördelar att bjuda, vilka borde tillvaratagas. Brännolja vore billigare och drygare vid användning. Det borde alltså vara ett nationalekonomiskt intresse, att beskattningen inte utformades på ett sådant sätt, att användande av detta driv-

medel förhindrades. Brännoljan vore billigare att lagra samt mindre eldfarlig och hälsovådlig än bensinen. Under sådana förhållanden måste brännoljedriften vara den naturliga vid framför allt den tunga lastbilstrafiken, och det måste därför vara angeläget, att ökad användning av detta drivmedel komme till stånd. I propositionen hade föreslagits, att 1953 års trafikutredning skulle utreda, huruvida en mera genomgripande förändring av relationen mellan bensin- och brännoljebeskattningen framdeles borde komma till stånd. Det vore då omotiverat att i nuvarande läge företaga ändring i denna relation. Motionärerna förordade, att brännoljeskatten höjdes med samma belopp som bensinskatten, d. v. s. med 4 öre per liter. Den inkomstminskning som följde av detta förslag torde inte medföra olägenheter med hänsyn till att departementschefen för de närmaste budgetåren 1954/55 och 1955/56 för specialbudgeten räknat med ett intäktsöverskott på sammanlagt 24 milj. kronor. 1953 års trafikutrednings förslag i föreliggande frågor borde kunna avlämnas så att riksdagen i god tid hunne ta ställning till hur de nödvändiga medlen skulle kunna anskaffas.

Som motivering för yrkandet i *m o t i o n e n* I: 5 0 3 har anförts bl. a. följande. Efter andra världskriget hade antalet bärgningsbilar företett en avsevärd minskning beroende främst på att den ekonomiska förlusten på bilreparationsverkstädernas bärgningsvagnar blivit alltmer markerad. Bl. a. hade den på bärgningsbilarna monterade, relativt tunga specialutrustningen blivit alltför betungande med avseende å fordonsskatten. Då bärgningsbilarnas årliga körsträcka i genomsnitt vore mycket låg, närmare bestämt högst 500 mil, eller avsevärt mindre än den för ett lastfordon med motsvarande vikt vanliga, hade nämligen fordonsskatten kommit att drabba den förra kategorien fordon betydligt hårdare än andra fordon. Från militärt håll hade vid flera tillfällen, bl. a. av överbefälhavaren i ett yttrande till Kungl. Maj:t år 1948, framhållits att bärgningsbilar med hänsyn till deras stora betydelse för den militära reparationstjänsten borde befrias från skatt. Tillgången på för militärt bruk lämpade civila bärgningsfordon vore synnerligen bristfällig. Ur beredskapssynpunkt framstode det därför som synnerligen angeläget att åtgärder vidtoges för att underlätta för bilverkstäderna att anskaffa dylika fordon. Härtill komme att man genom en effektivare bärgningsservice skulle kunna främja trafiksäkerheten. Genom snabba ingripanden av bärgningsbilar kunde tillfälliga trafik hinder i form av skadade bilar etc., som under olyckliga omständigheter kunde orsaka nya trafikolyckor, skyndsamt undanröjas.

I *m o t i o n e n* II: 5 3 7 har bl. a. framhållits att det i det moderna samhället blivit en nödvändighet att också utnyttja den partiellt arbetsföra arbetskraften. Denna arbetskraft hade många problem att brottas med. Ett av de mest framträdande vore frågan om hur vederbörande skulle transportera sig till och från arbetsplatsen. Ett antal invalider, som drabbats av svåra sviter efter barnförlamning eller reumatism, vore på grund av sin invaliditet förhindrade att använda motorecykel, vilken om den inrättats som invalid-

fordon vore skattebefriad. Dessa personer tvingades att för sitt förvärvsarbete skaffa sig fyrhjuliga motorfordon av specialtyp, så kallade invalidbilar. Genom ett sådant fordon kunde även de svårt invalidiserade åter inplaceras i arbetslivet och bli självförsörjande. Då dessa invalider hade svårighet att anskaffa erforderligt kapital för att förvärva dessa vagnar brukade samhället träda hjälpare emellan. Riksföreningen mot barnförlamning lämnade också bidrag till anskaffningskostnaderna, där dessa inte kunde klaras på annat sätt. En betungande börda för dessa hårt prövade människor vore den statliga bilbeskattningen. Vid upprepade tillfällen hade frågan om skattefrihet för dessa invalidbilar aktualiserats i riksdagen utan att bringas till en slutgiltig lösning. Frågan borde dock nu upptagas till ny prövning. Med hänsyn till att invalidmotorcyklar redan nu vore befriade från fordonsskatt borde även invalidbilarna undantagas från fordonsskattning.

Till stöd för yrkandet i motionen II: 609 har bl. a. framhållits följande. I icke ringa utsträckning användes numera traktor som dragfordon för släpvagn, och förekomsten av dylika fordonskombinationer bleve allt vanligare på vägarna. Släpvagn, som droges av traktor, vore icke underkastad registreringsplikt och förty icke heller skatteplikt. Ur rättvisesynpunkt framstode tillämpningen av vägkostnadsansvaret för å ena sidan en bil jämte släpvagn, vilka båda komme att åläggas dryga fordonsskatter, och å andra sidan en traktor jämte släpvagn, vilka båda enligt propositionen skulle helt slippa undan fordonsskatt, såsom mindre väl avvägd. Även om i nuvarande skede fastställandet av en fordonsskatt för traktorerna skulle komma att vila på osäker grund, syntes starka skäl tala för att — i varje fall beträffande de brännolje- och fotogendrivna traktorerna — en provisorisk fordonsskatt infördes. Skattesatsen syntes därvid lämpligen böra fastställas till 80 kronor per år, vilket belopp motsvarade nuvarande fordonsskatt för de minsta släpvagnarna.

I motionen II: 610 har erinrats om att den i propositionen föreslagna progressiviteten i beskattningen av tyngre motorfordon motiverats med att våra vägar icke generellt kunde upplåtas för högre axeltryck än 6 ton, samt att fordon med högre axeltryck medförde särskild påfrestning på och förslitning av vägarna. Högsta tillåtna axeltryck på landets riks- och länshuvudvägar vore 6 ton. Endast i två områden, nämligen Stockholms län och Västernorrlands län, förekomme ett högre axeltryck på vissa avsnitt av riksvägarna. Lastbils- och omnibustrafiken vore följaktligen hänvisad till att använda fordon, som hade ett högsta axeltryck av 6 ton, för att kunna bedriva laglig trafik. Med hänsyn härtill saknades skäl att införa skatteprogression för dessa fordon. En högre beskattning av motortrafiken med syfte att tillföra vägväsendet ökade resurser finge i dagens läge anses vara välmotiverad dels med hänsyn till den eftersläpning, som förekommit under tidigare år, och främst för de anspråk den väntade trafikintensiteten komme att ställa på vägväsendet. Omnibus- och lastbilstrafiken borde dock såvitt avser fordonsskatten deltaga i dessa kostnader på annat sätt än som föreslages i

propositionen. Motionären förordade en generell ökning av fordonsskatten med drygt 10 % efter nu gällande grunder för dessa fordonskategorier.

I en till utskottet inkommen skrift har *Svenska lokaltrafikföreningen* erinrat om att bränsleförbrukningen i lokaltrafik av speciella orsaker vore särskilt hög samt att trafiken huvudsakligen framfördes på stadsgator och därmed jämförliga vägar, för vilka vägkostnader icke följde samma regler som för vägnätet i övrigt. Med hänsyn därtill har lokaltrafikföreningen hemställt, att därest propositionen komme att läggas till grund för beskattning, brännoljeskatt uttoges — förslagsvis efter länsstyrelsernas prövande — endast för hälften av den mängd, som förbrukades i den i skriften åsyftade kollektiva lokaltrafiken.

I ett den 10 december 1949 dagtecknat betänkande berörde *1949 års skatteutredning*¹ även frågan om fordonsskattens avvägning för de tyngre lastbilarna. Härom anfördes följande (s. 32 i betänkandet):

»Utredningen har icke haft anledning föreslå någon omläggning av det för närvarande gällande systemet, enligt vilket automobilskattemedlen uttages genom dels en fordonsskatt och dels en drivmedelsskatt. Emellertid kan ifrågasättas om de merkostnader för vägväsendet, som orsakas av tyngre lastbilar, täckas av den nuvarande beskattningen av dessa fordon. Utredningen vill därför förordna en översyn av de nu gällande skattesatserna för fordonsskatt i syfte att på ett bättre sätt avväga dessa i förhållande till den starkare vägslitning, som förorsakas av tyngre fordon. I detta sammanhang torde även böra uppmärksammas den vägslitning, som onekligen förorsakas av traktorer, vilka för närvarande icke äro föremål för någon beskattning av ifrågavarande slag.»

Utskottets yttrande.

Det i förevarande proposition framlagda förslaget till ändringar i beskattningen av motorfordonstrafiken tar icke sikte på en definitiv reglering av dessa beskattningsfrågor. Såsom framgår av den tidigare lämnade redogörelsen avses med förslaget dels i första hand att täcka utgifterna för vägväsendet under budgetåret 1954/55 och dels därjämte att möjliggöra en fortsatt upprustning av vägarna under den närmaste femårsperioden. Förslaget innebär sålunda en provisorisk reglering. Avsett är att denna framdeles skall avlösas av en beskattning grundad på resultatet av erforderliga ytterligare utredningar. I propositionen framhålles att detta utredningsarbete — bl. a. med hänsyn till att detsamma bör grundas på ännu icke påbörjad översiktlig vägplanering på längre sikt — knappast kan beräknas ge slutligt resultat under de närmaste åren. I avbidan härå har de före-

¹ Ledamoten av riksdagens andra kammare G. A. Olsson, ordförande, ledamoten av riksdagens andra kammare E. H. Bladh, ledamoten av riksdagens första kammare F. L. Franzon, ledamöterna av riksdagens andra kammare E. R. Hagberg och C. A. D. Jonsson, statssekreteraren M. H. Lemne, ledamoten av riksdagens första kammare B. E. F. Petrón, sekreteraren L. G. Rehn, ledamoten av riksdagens andra kammare O. E. Sandberg, bankdirektören G. Söderlund samt ledamoten av riksdagens andra kammare E. O. Åkerström.

liggande beskattningsfrågorna föreslagits skola lösas i huvudsaklig anknytning till de principer, som innefattas i gällande ordning för motorfordons- trafikens beskattning.

Några delade meningar om behovet av en fortsatt upprustning av landets vägar föreligger icke. Av propositionen framgår att nuvarande inkomster av automobilskattemedel icke medger täckning i avsedd omfattning för kostnader för väginvesteringar, som icke kan eftersättas utan att allvarliga olägenheter uppkommer. Även om det nu icke är möjligt att ernå en slutlig reglering av automobilskattefrågan, föreligger emellertid ej skäl till annat ståndpunktstagande än att motorfordonstrafiken fortfarande skall genom särskild beskattning gälda den kostnad som den orsakar vägväsendet och att dess andel i vägkostnaderna tills vidare i stort sett bestämmes på samma sätt som hittills. Utskottet finner fördenskull, i likhet med departementschefen, erforderligt att med hänsyn till de ökade kostnaderna för vägväsendet en höjning av beskattningen av motorfordonstrafiken nu kommer till stånd i avbidan på en mer definitiv reglering av förevarande beskattningsfrågor. I enlighet härmed avstyrker utskottet det i motionen I: 499 (av herrar Ola Persson och Norling) framförda yrkandet om avslag å förevarande proposition, såvitt avser de däri föreslagna skattehöjningarna.

I fråga om det skatteunderlag man har att räkna med under de närmaste åren har i propositionen understrukits vanskligheten av att med någon större grad av säkerhet verkställa en bedömning av utvecklingen av motorfordonsbeståndet. Departementschefen har i valet mellan olika alternativ ansett sig böra i huvudsak godtaga den bedömning härutinnan, som framlagts av motorismens organisationer. Någon erinran häremot har icke framkommit i de föreliggande motionerna, och utskottet har för sin del icke funnit sig böra intaga en annan ståndpunkt. Det må därvid framhållas att till grund för bedömningen av utvecklingen av motorfordonsbeståndet lagts den mest optimistiska av de prognoser som framkommit; ett förhållande som bör tas i betraktande när det gäller att bedöma det föreliggande förslaget.

Vid förslagets utarbetande har kalkylerats med att i huvudsak erhålla täckning för de anslag till vägväsendet m. m. under femårsperioden 1955—1959 — i den del de avräknas mot automobilskattemedel — som enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda beräkningar är att betrakta såsom minimianslag för att skapa betingelser för ekonomiskt gynnsamma landsvägstransporter. Enligt dessa beräkningar uppgår nämnda totala anslagsbehov för berörda tidsperiod till 4 295 miljoner kronor, därvid räknats med en successiv 10-procentig årlig ökning av den del av den med automobilskattemedel bekostade väghållningen, som avser vägbyggnadsverksamheten. Såsom nyss antytts tar propositionsförslaget närmast sikte på att finansiera vägkostnaderna under det första året i nämnda femårsperiod eller alltså att täcka det medelsbehov, som under budgetåret 1954/55 skall avräknas mot automobilskattemedlen. På sätt särskilda propositioner i ämnet närmare utvisar uppgår nämnda medelsbehov till ca 737 miljoner kronor. Med utgångs-

punkt från att nuvarande intäkter av motorfordonsbeskattningen beräknats utgöra 665 miljoner kronor har i propositionen förordats en genomsnittlig höjning av skatterna å motorfordonstrafiken med ca 11 procent för det kommande budgetåret. För de därpå följande budgetåren räknas med en genomsnittlig höjning av nämnda skatter med ca 14 procent, vilket ernås därigenom att den föreslagna höjningen av brännoljeskatten kommer att påverka skatteintäkterna först från och med budgetåret 1955/56. I övrigt förutsättes att den successiva ökningen av väginvesteringarna under femårsperioden skall motsvaras av ett i samma mån ökat skatteunderlag.

Beträffande principerna för anslagsavräkningen mot automobilskattemedlen har nu gällande avräkningsnormer i stort sett följts i propositionen. Ett fåtal smärre justeringar har dock förordats, bland vilka främst må nämnas att i fortsättningen kostnaderna för tjänste- och familjepensioner till befattningshavare vid väg- och vattenbyggnadsverket samt vägarbetare skall ifrågakomma till avräkning mot automobilskattemedel. I huvudsaklig anslutning till vad som, med viss ändring av nuvarande grunder, förordas beträffande avräkningen av avlönings- och omkostnadsanslagen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna skall ovannämnda pensionskostnader till ca nio tiondedelar avräknas mot automobilskattemedel. I överensstämmelse härmed har för nästa budgetår i avräkning mot automobilskattemedlen för nämnda ändamål upptagits anslagsbelopp om sammanlagt 7,4 miljoner kronor. I övrigt har vissa andra smärre avvikelser från gällande avräkningsprinciper föranlett en uppräknings av de med automobilskattemedel finansierade utgifterna med ytterligare ca 1,2 miljoner kronor. I detta sammanhang må nämnas att något förslag rörande avräkning mot automobilskattemedel av kostnader för den lokala polisorganisationens trafikövervakningsverksamhet icke framlagts. Angående skälen här för torde utskottet få hänvisa till vad departementschefen anfört på denna punkt.

Mot den i propositionen gjorda beräkningen av vägstnaderna för den närmaste femårsperioden har icke i de föreliggande motionerna riktats några erinringar. Däremot har i vissa motioner framförts kritik mot att i automobilskattemedlen inräknats de belopp om tillhoppa ca 8,6 miljoner kronor, för vilka nyss redogjorts, att motorismen belastats med den lägre beskattningen av motorspriten och av den inhemska skifferbensinen samt att automobilskattemedel åtgår för vägbyggande i sysselsättnings syfte. Härjämte har pekats på möjligheterna att via entreprenadsystemet ernå kostnadsnedpressningar vid vägbyggande. Slutligen har också framhållits att en övergång till budgetårsberäknade anslag i stället för kalenderårsberäknade skulle föranleda en väsentlig minskning av de anslagsbehov, som nu behöver täckas genom skatthöjning. I sammanhanget har även uttryckts önskemål om närmare utredning angående vägstnadernas finansiering genom upptagande av lån.

Utskottet finner för sin del i likhet med departementschefen att nuvarande principer för avräkning mot automobilskattemedlen bör tills vidare bibehållas; de smärre avvikelser härutinnan som förordas i propositionen be-

traktar utskottet väsentligen såsom ett tillrättaläggande av självklara förhållanden och föranleder ej erinran från utskottets sida. Utskottet kan sålunda icke ansluta sig till de motionsvis framförda erinringarna i dessa delar. Vid ett godtagande av den i propositionen angivna investeringsramen för vägbyggandet, vilken icke — såsom i vissa motioner synes ha antagits — innefattar vägarbeten i sysselsättnings syfte, torde givetvis få förutsättas, att de till fullföljande därav anslagna medlen allt efter föreliggande omständigheter användes i enlighet med beslutade eller eljest gällande principer, och att därvid möjligheterna till kostnadsnedpressningar vid arbetenas utförande tillvaratages i syfte att ernå ökad effektivitet i vägbyggandet. Utskottet kan med hänvisning till det anförda icke förorda ett frångående av den i propositionen angivna ramen för de utgifter, som skall täckas med automobilskattemedel. Utskottet vill i anslutning härtill uttala, att utskottet vid bedömningen av de budgettekniska synpunkter, som framförts i motionerna och givits väsentligt utrymme i diskussionen av förevarande beskattnings- spörsmål, funnit sig böra utgå från att riksdagen icke kommer att fatta beslut om en omläggning av budgetordningen i de hänseenden varom här är fråga. Det må erinras om, att de yrkanden som ställts i förevarande del kommer att underställas riksdagens bedömande i anslutning till behandlingen av den till statsutskottet hänvisade propositionen nr 129 innevarande år.

Utskottet vill emellertid i detta sammanhang redovisa vissa från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhållna uppgifter rörande det s. k. ackumulerade överskottet av automobilskattemedel vid utgången av budgetåret 1952/53. Nedanstående sammanställning visar fördelningen av detta överskott.

Behållning å automobilskattemedelfonden	58,5	milj. kr.		
Reservationer å budgetårsberäknade anslag	25,3	»	»	
Reservationer å kalenderårsberäknade anslag:				
A. Statliga väginvesteringar	116,2			
B. Kommunala och enskilda väginvesteringar ..	41,2	157,4	»	»
		<u>241,2</u>	»	»
		Summa	241,2	»

Till en början vill utskottet erinra om att det å specialbudgeten för automobilskattemedel per den 30 juni 1953 upptagna överskottet om 58,5 milj. kronor vid utgången av innevarande budgetår beräknas bli förbytt i ett underskott om ca 33 miljoner kronor. Anledningen härtill har närmare redovisats i årets statsverksproposition (Bil. 8 Sjätte huvudtiteln s. 31). Vad sedan beträffar reservationerna på de budgetårsberäknade anslagen synes det enligt utskottets mening ofrånkomligt att man i en verksamhet, varom här är fråga, måste räkna med vissa anslagsmarginaler. Detta får bl. a. ses mot bakgrunden av att den statliga verksamheten på vägväsendets område utföres av 24 ekonomiskt självständiga förvaltningar. Att behållningar å de kalenderårsberäknade anslagen föreligger vid budgetårsskiftena följer helt naturligt av det ur administrativa och arbetstekniska synpunkter erforderliga systemet med kalenderårsberäkning. Under förutsättning av att inga störningar — exempelvis i form av svåra väderleksförhållanden — inträffar är dessa me-

del i praktiken disponerade vid det följande kalenderårsskiftet. Kassamässigt kan visserligen behållningar förekomma genom av redovisningsmässiga skäl betingade eftersläpningar i utbetalningarna till framför allt kommuner och enskilda. En sådan eftersläpning kan ej undvikas och uppkommer oberoende av anslagstekniken. Slutligen vill utskottet påpeka, att den i förhållande till propositionen begränsade skattehöjning som enligt det av motionärerna förordade, på budgettekniska grunder uppbyggda systemet anses möjliggöra, ovillkorligen medför behov av en ytterligare skattehöjning vid 5-årsperiodens slut, såvida icke en väsentlig reduktion av väginvesteringarna då genomföres.

Såsom framgår av propositionen skall frågan om vägväsendets finansiering på längre sikt ytterligare utredas genom 1953 års trafikutredning. Denna utredning har uttalat, att den icke för närvarande kunde förorda någon omläggning av nuvarande finansieringsform. Med understrykande av detta uttalande anser utskottet det uteslutet att nu ingå på en bedömning av frågan om vägkostnadernas finansiering genom lån. Utskottet förutsätter emellertid att genom den fortsatta utredningen skall förebringas material, som gör det möjligt att framdeles ta ståndpunkt till frågan om vägkostnadernas finansiering i hela dess vidd.

Från här angivna utgångspunkter kan utskottet ansluta sig till den i propositionen angivna riktpunkten för omfattningen av de skattehöjningar, som nu är erforderliga. Utskottet vill i anslutning härtill understryka vad i propositionen framhållits därom, att utgifterna för vägväsendet under tiden fram till den tidpunkt, då en ny beskattning kan taga vid, anpassas efter vad som kommer att inflyta i automobilskattemedel. Det torde få förutsättas, att utvecklingen noggrant följes och att planeringsarbetet bedrivs med beaktande av dessa synpunkter.

Vad härefter angår frågan hur skattehöjningen skall verkställas må erinras om att med bibehållande av nuvarande skattesystem oförändrat enligt propositionen ca 44 procent av motorfordonstrafikens totala skattebördan under budgetåret 1954/55 skulle falla på bussar, lastbilar och släpvagnar och ca 56 procent på övriga motorfordon. Samma procentuella fördelning har beräknats skola erhållas jämväl under femårsperioden 1955—1959 med de i propositionen föreslagna skattesatserna. Den ökade beskattning av den tyngre trafiken, som det i propositionen framlagda förslaget medför, påverkar sålunda icke under ifrågavarande period den relativa fördelningen av skattebördan mellan de olika fordonskategorierna. Att så blir förhållandet sammanhänger med att personbilarnas relativa andel av motorfordonsbeståndet beräknas successivt öka.

Med utgångspunkt från den kostnadsram för vägväsendet, som utskottet enligt det föregående ansett sig böra godtaga, synes enligt utskottets mening en höjning av såväl drivmedelsskatterna som fordonsskatten ofrånkomlig. I det fall höjningen uttages enbart på drivmedlen innebär detta, fränsett den större höjningen av skatten å brännolja, en icke önskvärd omfördelning av skattebördan i det att höjningen därvid drabbar de lättare fordonen mer än

de tunga fordonen. I enlighet härmed avstyrker utskottet de likalydande motionerna I: 500 (av herr Bergh m. fl.) och II: 640 (av herr Cassel m. fl.) samt de likalydande motionerna I: 504 (av herr Lindblom m. fl.) och II: 637 (av fru Sandström m. fl.), i vad däri yrkas avslag å propositionen såvitt avser fordonsskatten.

Avvägningen av drivmedelsskatterna föreslås i propositionen ske så, att skatten å bensin och motorbrännolja bestämmes till 32 öre per liter mot nuvarande 28 respektive 23 öre per liter. Skattehöjningen å bensin föreslås skola träda i kraft den 1 juli 1954 och å motorbrännolja den 1 januari 1955. För skifferbensin och motorsprit föreslås en skatt av 7 öre per liter. Med här angivna skattesatser har drivmedelsskatterna beräknats inbringa ca 495 miljoner kronor under budgetåret 1954/55.

Vad först beträffar den föreslagna lika beskattningen av bensin och brännolja har utskottet funnit att de skäl, som tidigare förelegat för ett gynnande av brännoljedrift i den omfattning, som hittills skett, icke längre är för handen. Den i propositionen föreslagna höjningen av skatten å brännolja är väsentligt lägre än vad som skulle vara motiverat, därest avgörande för bestämningen av skattesatsen skulle vara den effekt, i körsträcka räknat, som vid brännolje- respektive bensindrifft kan utvinnas ur samma kvantitet drivmedel vid körning med fordon av samma bruttovikt. 1951 års bilskatteutredning, som vid sin beräkning av skattesatsen för brännolja utgick från det för brännoljedriften ur beskattningssynpunkt gynnsamma antagandet att drivmedelsförbrukningen vid dieseldrift var 75 procent av förbrukningen vid bensindrifft, räknade med att skatten å brännolja borde utgå med 33 procent högre belopp än å bensinen. De uppgifter, som låg till grund för utredningens beräkningar, utvisade att brännoljeförbrukningen — beroende på dieselmotorns konstruktion — varierade mellan 50 och 75 procent av förbrukningen vid bensindrifft.

Med hänsyn till de starka skäl, som numera föreligger för en sådan beskattning av brännoljan som bättre svarar mot fordonens väganvändning, har utskottet funnit sig böra tillstyrka att skatten å brännolja — i avvaktan på resultatet av den vidare utredning, som avses skola utföras genom 1953 års trafikutredning — sättes lika med skatten å bensin. Utskottet kan i enlighet härmed icke biträda det yrkande om beskattning av brännoljan med 5 öre lägre belopp per liter än bensinen som framställts i de likalydande motionerna I: 500 och II: 640, de likalydande motionerna I: 504 och II: 637 samt motionen I: 497 (av herrar Franzén och Herbert Hermansson).

Vad därefter angår skattesatsen för bensin och brännolja finner utskottet den i propositionen föreslagna höjningen av skatten till 32 öre per liter lämpligt avvägd med hänsyn till storleken av den av utskottet godtagna kostnadsramen. I enlighet härmed tillstyrker utskottet propositionen i denna del och avstyrker de yrkanden om lägre skattesatser för bensin eller brännolja, som framförts i de likalydande motionerna I: 500 och II: 640, de likalydande motionerna I: 504 och II: 637 samt motionen I: 497. I anslutning härtill vill ut-

skottet uttala, att utskottet icke funnit det möjligt att tillgodose det önskemål, som framförts av Svenska lokaltrafikföreningen om lindring i brännolja-skatten för den brännolja som förbrukas i viss yrkesmässig tätortstrafik.

Mot vad i propositionen anförts rörande beskattningen av motorsprit och inhemsk skifferbensin har utskottet icke funnit anledning till erinran.

Den höjning av fordonsskatten som föreslagits i propositionen avser *dels* höjning av grundavgiften med 10 kronor för samtliga personbilar, bussar och lastbilar *dels* höjning av tilläggsavgifterna för bussar med tjänstevikt över 5 000 kilogram och lastbilar med tjänstevikt över 3 000 kilogram *dels* ock släpvagnar med totalvikt av 5 000 kilogram och däröver. För släpvagnar med totalvikt uppgående till 1 000 kilogram men icke 3 000 kilogram innebär förslaget en sänkning av nu utgående skatt. Den förhöjda fordonsskatten har beräknats medföra en total skatteinkomst av ca 245 miljoner kronor.

Beträffande den föreslagna höjningen av grundavgiften för personbilar från nuvarande 100 kronor till 110 kronor har utskottet funnit sig böra godtaga densamma med hänsyn till den allmänna ökning av skatteuttaget, som den antagna kostnadsramen nödvändiggör. Utskottet har sålunda icke ansett sig kunna tillstyrka yrkandet i motionen II: 642 (av herr Hall) om bibehållande av nuvarande beskattning av personbilar.

I likhet med vad departementschefen uttalat har utskottet funnit, att det framlagda utredningsmaterialet ävensom de vid remissbehandlingen av 1951 års bilskatteutrednings betänkande anförda erfarenhetsgrundade synpunkterna på den tyngre motorfordonstrafikens vägstandardskrav och vägförslitning talar för en starkare skatteprogression efter fordonstyngden än den nuvarande. De skäl för en ökad beskattning av den tunga trafiken, som framfördes redan av 1949 års skatteutredning, synes sålunda alltjämt bärande.

Den i propositionen föreslagna skatteprogressionen har enligt departementschefens uttalande icke ansetts vara av den storleksordningen att den nämnvärt påverkar den allmänna driftskostadsnivån inom gods- och persontrafiken. Departementschefen grundar härvid sitt uttalande på det förhållandet att den skattenivå, som det framlagda förslaget tager sikte på, är väsentligt lägre än den av bilskatteutredningen föreslagna och att redan de erinringar, som från ett flertal remissinstansers sida framkommit med hänsyn till de näringspolitiska konsekvenserna av den skattehöjning utredningen föreslagit, utvisade betydande överdrifter. De återverkningar utredningens förslag skulle fått på varupriserna inom vissa delar av näringslivet belyses närmare i propositionen. I denna återfinnes jämväl en tabellbilaga (s. 135) där den i propositionen föreslagna beskattningen för olika lastbilar jämföres med skattebelastningen under vissa tidigare år, då motorfordonstrafiken hade att bära viss tilläggsbeskattning. Vid jämförelsen har hänsyn icke tagits till penningvärdets förändring.

Utöver de uppgifter, som lämnats i propositionen, har utskottet erfarit att en inom statens järnvägar verkställd utredning givit vid handen, att den i propositionen föreslagna skattehöjningen skulle öka driftskostnaderna för

statens järnvägars buss- och lastbilstrafik med endast 3,4 procent. Beräkningen avser förhållandena före den nyligen vidtagna sänkningen av bensinpriset. Enligt uppgift utföres statens järnvägars biltrafik huvudsakligen med relativt tunga brännoljedrivna fordon. Mot bakgrunden av det material, som sålunda framlagts, har utskottet ansett sig kunna godtaga den i propositionen föreslagna skatteprogressionen för bussar, lastbilar och släpvagnar. Utskottet har med hänsyn till de skäl, som befunnits föreligga för en ökad beskattning av den tunga trafiken, icke ansett sig kunna biträda det i motionen II: 610 (av herr Asp) framförda yrkandet om höjning av nuvarande tilläggsavgifter för bussar och lastbilar med 5 kronor till 38 respektive 42 kronor. En höjning i enlighet med detta yrkande, som i stort sett innebär ett bibehållande av nuvarande progression, skulle — i jämförelse med propositionens förslag — medföra att en väsentlig del av skattebördan överfördes från de tyngre fordonen till de lättare. Samtidigt skulle sistnämnda fordon komma i ett ogynnsamt läge jämfört med personbilarna. Den i motionen II: 610 föreslagna progressionen skulle dessutom enligt utförda beräkningar under femårsperioden medföra en minskning av skatteintäkterna med ca 20 miljoner kronor.

I motionen II: 642 har hemställts om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning angående automobilbeskattningens framtida ordnande i överensstämmelse med riktlinjer, som i motionen angivits. Enligt motionärens mening borde beskattningen av personbilar och motorcyklar anordnas uteslutande som en drivmedelsbeskattning, varigenom bl. a. avsevärda administrativa förenklingar vid skatteuppbörden kunde vinnas, varjämte beskattningen av den tyngre trafiken borde i huvudsak anpassas till körlängderna. Med anledning härav vill utskottet erinra om att vid det fortsatta utredningsarbetet skall närmare övervägas, bl. a. med beaktande av trafik- och näringspolitiska synpunkter, hur motorfordonstrafikens kostnadsansvar skall fördelas på olika slag av motorfordon och hur relationen mellan bensin- och brännoljeskatterna skall utformas. I likhet med departementschefen förutsätter utskottet, att de här angivna problemen skall i första hand belysas i anslutning till de undersökningar som pågår genom 1953 års trafikutredning. Utskottet utgår från att därvid även skall förebringas material till belysning av de i motionen II: 642 angivna frågeställningarna. Någon särskild skrivelse från riksdagens sida av den i motionen angivna innebörden finner sig utskottet icke böra förorda.

Utskottet övergår härefter till att behandla vissa speciella frågor, som aktualiserats i nu förevarande sammanhang.

I propositionen har redovisats ett av bilskatteutredningen framlagt förslag om införande av särskild traktorskatt. Departementschefen understryker de av såväl utredningen som remissinstanserna gjorda uttalandena rörande det principiellt befogade i att traktorer, som användes på allmän väg, påföres sin andel av kostnaderna för vägväsendet. Med hänsyn till de osäkra och delvis outredda förhållandena på detta område har emellertid departementschefen icke ansett sig kunna nu förorda införande av en traktor-

beskattning. I propositionen uttalas att frågan härom torde få under det fortsatta utredningsarbetet ytterligare utredas.

I motionen II: 609 (av herrar Asp och Persson i Appuna) har hemställts, att riksdagen redan nu måtte besluta införa en traktorskatt å 80 kronor per år för brännolja- och fotogendrivna traktorer. I likhet med departementschefen anser utskottet att det statistiska materialet angående traktorernas användning i vägrafik är alltför osäkert för att läggas till grund för en beskattning av traktorerna. Utskottet avstyrker sålunda det i den föreliggande motionen framställda yrkandet. De av motionärerna anförda synpunkterna rörande skattens avvägning mellan å ena sidan en bil jämte släpvagn och å andra sidan en traktor jämte släpvagn torde få upptagas till prövning vid det fortsatta utredningsarbetet.

I motionen I: 503 (av herr Bergh) har yrkats, att fordonsskatt för bärgningsbilar måtte utgå med 75 procent av skatten för en lastvagn av samma viktklass. Med hänsyn till att bärgningsbilarna i allmänhet icke befinner sig i sådana viktklasser att de genom det föreliggande förslaget kommer att få vidkännas annan höjning av fordonsskatten än den höjda grundavgiften anser sig utskottet icke böra förorda att nuvarande beskattningssystem kompliceras på sätt yrkas i förevarande motion. Utskottet avstyrker fördenskull motionen I: 503.

I de likalydande motionerna I: 480 (av herr Magnusson m. fl.) och II: 608 (av herr Hagård m. fl.) samt motionen II: 537 (av herr Kärrlander) har hemställts, att s. k. invalidbilar måtte undantagas från fordonsbeskattningen. I de båda förstnämnda motionerna har därjämte yrkats, att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda föreskrifter för restitution av bensinskatt för av invalidfordon förbrukad bensin.

I förordningen om automobilskatt har invalidernas särskilda förhållanden så till vida beaktats, att från skatteplikt undantagits motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet understiger 30 kilometer i timmen. Några undantagsbestämmelser för de fyrehjuliga invalidfordonen finnes däremot icke. Frågan om skattebefrielse även för invalidbilar har emellertid i olika sammanhang varit föremål för riksdagens uppmärksamhet. Därvid har från riksdagens sida uttalats att i vissa fall skäl kunde åberopas för sådan befrielse men att åtskilliga svårigheter syntes föreligga att fastställa den närmare avgränsningen för invalidbilarna. Det kan i detta sammanhang erinras om att möjlighet förelegat att fritaga invalidbilar från den särskilda tillverkningskatt, som uttogs å personbilar under 1952 och 1953. Författningstekniskt ordnades frågan på det sättet att Kungl. Maj:t eller myndighet, som Kungl. Maj:t bestämde, erhöll bemyndigande att medgiva befrielse från nämnda skatt. Genom kungörelse den 22 maj 1953 (nr 260) uppdrog Kungl. Maj:t åt kontrollstyrelsen att, i den omfattning styrelsen prövade skälig, på ansökan medgiva befrielse från eller återbäring av den särskilda tillverkningskatten för fordon, som skulle begagnas av invalid. Vid prövning av ansökan skulle hänsyn tagas till invaliditetens art och grad samt behovet av fordon för förvärvsverksamhet eller utbildning.

Några delade meningar om det berättigade i och för sig av att medgiva lättnader för invalidbilar jämväl i fråga om den ordinarie automobilbeskattningen torde icke föreligga. Utskottet anser sig också i princip böra tillstyrka att möjlighet nu öppnas för befrielse från fordonsskatt för invalidbilar. Det torde dock icke vara möjligt att generellt undantaga alla invalidbilar från skatteplikt. Såsom i motionen II: 537 anförts torde — på samma sätt som gällt i fråga om den särskilda tillverkningskatten — vissa förutsättningar böra angivas för skattebefrielse. Sålunda bör uppställas krav på att bilen innehaves av invalid samt att bilen skall vara erforderlig för resor i arbetet eller för vinnande av yrkesutbildning. Vidare bör hänsyn tagas till invaliditetens art och grad. Däremot bör skattebefrielse medgivas oberoende av invalidens ekonomiska förhållanden. Undantag från skatteplikt bör endast kunna avse personbil, som är särskilt inrättad som invalidfordon. I de likalydande motionerna I: 480 och II: 608 har visserligen ifrågasatts huruvida icke undantag från detta krav borde kunna medgivas, då särskilda omständigheter föreläge, men utskottet anser sig icke kunna biträda detta förslag med hänsyn till de mycket svårbedömbara gränfall som i så fall skulle komma att underställas dispensmyndigheten. Ärenden angående skattebefrielse för invalidbilar bör prövas av vederbörande länsstyrelse. I tveksamma fall bör länsstyrelsen inhämta yttrande från pensionsstyrelsen, vilken myndighet förvärvat erfarenhet rörande invalidernas behov av motorfordon genom den bidragsverksamhet som äger rum i styrelsens regi. I enlighet med det nu sagda har inom utskottet utarbetats förslag till ändring av 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Vad härefter angår det i motionerna I: 480 och II: 608 framställda yrkandet om restitution av bensinskatten för av invalidfordon använd bensin är utskottet icke berett att utan närmare utredning taga ställning till detta spörsmål. Utskottet avstyrker sålunda motionerna i denna del. Bifalles förslaget om befrielse från fordonsskatt för invalidbilar bör, sedan denna skattebefrielse varit i kraft någon tid, bättre utgångspunkter kunna erhållas för ett ställningstagande till detta speciella restitutionsspörsmål. Utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t ägnar fortsatt uppmärksamhet åt denna fråga.

I de likalydande motionerna I: 498 (av herr Pålsson m. fl.) och II: 643 (av herr Larsson i Hedenäset m. fl.) samt de likalydande motionerna I: 502 (av herr Bergh) och II: 639 (av herr Agerberg m. fl.) har berörts frågan om en differentiering av skatten å flytande drivmedel i syfte att åstadkomma en utjämning av priserna inom olika delar av landet. Enligt gällande bestämmelser uppbäres bensinskatten samtidigt med tullen vid varans införsel. Utskottet är av den uppfattningen att det icke är praktiskt genomförbart att vid importtillfället tillämpa olika skattesatser för skilda varupartier beroende på inom vilket område av landet bensinen skall användas. En skattedifferentiering på det sätt motionärerna tänkt sig skulle för övrigt strida mot den inom beskattningsrätten tillämpade principen, att statlig skatt skall uttagas efter en för hela riket enhetlig skattesats. En lösning av det i motionerna behandlade problemet torde sålunda få upptagas till bedömande såsom en

från beskattningen fristående fråga. Med hänvisning till det nu sagda avstyrker utskottet de likalydande motionerna I: 498 och II: 643 samt de likalydande motionerna I: 502 och II: 639.

I propositionen har föreslagits att nuvarande restitutionsförfarande med avseende å skatten för bensin, som förbrukats till jordbrukets bensindrivna traktorer, tills vidare skall bibehållas, dock att det schablonmässigt fastställda restitutionsbeloppet skall höjas till 325 kronor. Vad avser övriga av utredningen berörda restitutionsfrågor har departementschefen uttalat, att desamma finge ytterligare övervägas. Mot vad sålunda föreslagits har utskottet ingen erinran. I motionen I: 466 (av herrar Gustaf Elofsson och Theodor Johansson) har hemställts, att vid en blivande omprövning av det nu tillämpade restitutionsförfarandet även måtte beaktas anspråken på restitution av skatt för bensin, som användes inom trädgårdsnäringen för drift av jordfräsar. Utskottet har för sin del intet att erinra mot att den i motionen berörda frågan upptages till övervägande vid den fortsatta utredningen av restitutionsfrågorna inom hithörande område. I enlighet härmed anser sig utskottet ha besvarat motionen I: 466.

Vad i propositionen föreslagits rörande den särskilda lagerbeskattningen av bensin ävensom rörande omläggningen av kontrollen av brännoljeskatten föranleder ej erinran från utskottets sida liksom ej heller utformningen av de föreliggande författningsförslagen i den mån desamma icke av utskottet tidigare berörts.

Utskottets förslag till författningstext överensstämmer med den i propositionen föreslagna författningstexten med det undantag, att utskottet jämväl föreslår ändring av 2 § i automobilskatteförordningen samt därav föranledda ändringar i rubriken och ingressen till den under A 1) i utskottets hemställan upptagna förordningen.

Utskottets hemställan.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 112, i vad densamma hänvisats till bevillningsutskottet, icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas,

1) i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen II: 537 av herr Kärrlander samt de likalydande motionerna I: 480 av herr Magnusson m. fl. och II: 608 av herr Hagård m. fl., såvitt motionerna avser befrielse från fordonsskatt för invalidbilar, ävensom med avslag å följande motioner, nämligen dels de likalydande motionerna I: 500 av herr Bergh m. fl. och II: 640 av herr Cassel m. fl., de likalydande

motionerna I: 504 av herr Lindblom m. fl. och II: 637 av fru Sandström m. fl. samt motionen I: 499 av herrar Ola Persson och Norling, i vad däri yrkats avslag å förslaget om höjd fordonsskatt, dels motionen II: 642 av herr Hall, såvitt avser skattesatsen för personbilar, och dels motionen I: 503 av herr Bergh samt motionen II: 610 av herr Asp, antaga följande under rubriken »*Av utskottet föreslagen lydelse*» upptagna

F ö r s l a g

till

fö r o r d n i n g a n g ä u d e ä n d r a d l y d e l s e a v 2, 5 o c h 6 § § f ö r o r d n i n g e n d e n 2 j u n i 1 9 2 2 (n r 2 6 0) o m a u t o m o b i l s k a t t .

Härigenom förordnas, att 2, 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

Gällande lydelse:

2 §.

Från skatteplikt — — — civilförsvarslagen den 15 juli 1944 (nr 536).

5 §.

Skatt utgår — — — följande belopp:

a) för tvåhjulig — — — fyrtio kronor;

b) för tvåhjulig — — — sextio kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med *ett*hundra kronor dels ock tjuguaåta kronor för varje påbörjat tal av *ett*hundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med *ett*hundra kronor dels ock *tret-*

Av utskottet föreslagen lydelse:

2 §.

Från skatteplikt — — — civilförsvarslagen den 15 juli 1944 (nr 536).

Länsstyrelsen må medgiva befrielse från skatteplikt för personautomobil, som är inrättad såsom invalidfordon och som äges av invalid. Vid prövning av ärende om befrielse skall hänsyn tagas till invaliditetens art och grad samt behovet av bil för förvärvsverksamhet eller utbildning.

5 §.

Skatt utgår — — — följande belopp:

a) för tvåhjulig — — — fyrtio kronor;

b) för tvåhjulig — — — sextio kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med *ett*hundra kronor dels ock *tilläggsavgift* med tjuguaåta kronor för varje påbörjat tal av *ett*hundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med *ett*hundra kronor dels ock

¹ Senaste lydelse av 2 § se 1951:654, av 5 § se 1952:328 och av 6 § se 1930:286.

Gällande lydelse:

tiosju 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 ettusen-femhundra men icke tvåtusen kilogram, med tvåhundrafyrtio kronor;

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

Av utskottet föreslagen lydelse:

tilläggsavgift med följande belopp:
om tjänstevikten icke överstiger tretusen kilogram, trettiotsju kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av tjänstevikten minskad med niohundra kilogram;

om tjänstevikten överstiger tretusen men icke sjutusen kilogram, sjuhundrasjuttiosju kronor för tretusen kilogram av tjänstevikten och sextiofyra kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten; samt

om tjänstevikten överstiger sjutusen kilogram, tretusentrehundratrettiosju kronor för sjutusen kilogram av tjänstevikten och etthundratjugu kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten; ävensom

för omnibus dels grundavgift med etthundratio kronor dels ock tilläggsavgift med följande belopp:

om tjänstevikten icke överstiger femtusen kilogram, trettiotre kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av tjänstevikten minskad med niohundra kilogram; samt

om tjänstevikten överstiger femtusen kilogram, ettusentrehundrafemtio-tre kronor för femtusen kilogram av tjänstevikten och femtiofem kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten;

d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med etthundratio 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 etthundratjugu kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen-femhundra men icke tvåtusen kilogram, med etthundrasextio kronor;

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

Gällande lydelse:

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

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

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

6 §.

Inträder skatteplikt — — — skatteplikten gäller.

Ändras automobils — — — nästföljande kalendermånad.

Av utskottet föreslagen lydelse:

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

om totalvikten uppgår till femtusen men icke åttatusen kilogram med *femhundrasextio* kronor;

om totalvikten uppgår till åttatusen men icke elvatusen kilogram, med *sjuhundratjugu* kronor;

om totalvikten uppgår till elvatusen men icke fjortontusen kilogram, med *åttahundraåttio* kronor; samt

om totalvikten uppgår till fjortontusen kilogram eller mera, med *ettusentvåhundra* kronor.

Det åligger riksräkenskapsverket att fastställa tabeller till ledning för uträknandet av skatten.

6 §.

Inträder skatteplikt — — — skatteplikten gäller.

Ändras automobils — — — nästföljande kalendermånad.

Skatt skall utgå i helt antal kronor, därvid iakttages att skattebeloppet vid öretal över femtio avrundas uppåt och vid annat öretal avrundas nedåt till närmaste hela krontal.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1955.

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) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionen I: 499 av herrar Ola Persson och Norling, i vad däri yrkats avslag å propositionen i förevarande del, ävensom de likalydande motionerna I: 500 av herr Bergh m. fl. och II: 640 av herr Cassel m. fl. samt de likalydande motionerna I: 504 av herr Lindblom m. fl. och II: 637 av fru Sandström m. fl., såvitt motionerna avser skattesatsen för bensin,

a) antaga följande under rubriken »*Av Kungl. Maj:t föreslagen lydelse*» upptagna

Förslag

till

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

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

Gällande lydelse:

1 §.

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

I denna — — — såsom motorsprit.

Av Kungl. Maj:t föreslagen lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall erläggas särskild skatt av *trettiotvå* öre för liter. Skatt skall dock icke utgå för mineraloljeprodukt, som införes för att vid oljeraffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin. För motorsprit skall erläggas särskild skatt av *sju* öre för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

För bensin, som tillverkas av Svenska skifferoljeaktiebolaget genom utvinning ur inhemsk skiffer, skall särskild skatt som i första stycket avses utgå med allenast sju öre för liter.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1954. Förordningen skall äga tillämpning jämväl å sådan bensin, som införts till riket före den 1 juli 1954 och som nämnda dag oförtullad kvarlåg i frihamn eller å tullager, i tullpackhus eller eljest i tullverkets vård.

Bestämmelsen i 1 § tredje stycket skall gälla allenast intill utgången av juni 1959.

b) antaga följande

Förslag

till

förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1954.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

För bensin, som den 1 juli 1954 klockan 6 f. m. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt med 4 öre för liter.

¹ Senaste lydelse se 1953:216.

Är bensin blandad med annan vara, skall vid skattskyldighetens bestämmande hänsyn tagas till den myckenhet, varmed bensin ingår i blandningen.

2 §.

1 mom. Skyldighet att erlægga skatt enligt denna förordning åligger, där ej annat föranledes av vad nedan i 2 mom. eller 9 § stadgas, den som vid den i 1 § angivna tidpunkten innehar bensin till myckenhet överstigande 1 500 liter.

2 mom. Från skattskyldighet enligt denna förordning är kronan befriad.

Skatt enligt denna förordning utgår icke för bensin, som tillverkats inom riket och som vid den i 1 § angivna tidpunkten ännu icke utlämnats från tillverkningsstället.

3 §.

Envar enligt denna förordning skattskyldig skall senast den 1 augusti 1954 på heder och samvete avgiva deklaration rörande den myckenhet bensin, han vid den i 1 § angivna tidpunkten innehade, varvid tillika skall angivas den plats, där bensinen då förvarades.

Deklaration skall avgivas till länsstyrelsen i det län, där den skattskyldige författningsenligt är eller bör vara mantalsskriven, eller, om han avlidit, senast varit eller bort vara mantalsskriven,

eller där vederbörande styrelse eller förvaltning har sitt säte eller sysselman eller ombud är bosatt,

eller i fall, då nämnda regler ej äro tillämpliga, i det län, där huvuddelen av den med deklarationen avsedda bensinen finnes vid den tidpunkt, som angives i 1 §.

4 §.

1 mom. Det åligger länsstyrelse att övervaka, att deklarationer inkomma från alla uppgiftsskyldiga och att avgivna deklarationer äro fullständiga och riktiga, därvid särskilt bör tillses, att envar, som idkar handel med eldfarliga oljor av första klassen, fullgjort honom åliggande deklarations-skyldighet. Den, som icke avgivit deklaration men kan antagas vara deklarationspliktig eller som avgivit ofullständig deklaration, må föreläggas att inom viss tid inkomma med deklaration eller med erforderliga uppgifter.

2 mom. Finner länsstyrelse för behörig påföring av skatt nödigt, att granskning av den skattskyldiges bokföring eller undersökning av dennes ineliggande lager av bensin verkställas, bör länsstyrelsen föranstalta om sådan granskning eller undersökning; och äger länsstyrelsen därvid, i mån av behov, anlita biträde av sakkunnig.

Det åligger skattskyldig att för sådan undersökning bereda länsstyrelse eller av länsstyrelse förordnad person tillträde till handels-, fabriks- eller annan upplagslokal samt att för granskning tillhandahålla sin bokföring och därtill hörande handlingar.

Arvode till sakkunnig bestämmes av länsstyrelse och skall jämte annan kostnad för undersökning eller granskning, som i detta mom. sägs, bestri-das av medel, som enligt denna förordning inflyta till statsverket.

3 mom. Kungl. Maj:t må ock förordna om granskning av deklarationer och eljest inhämtade uppgifter. Av Kungl. Maj:t förordnad granskningsman äger jämväl taga del av skattskyldigs bokföring och verkställa undersökning av dennes ineliggande lager av bensin på sätt i 2 mom. stadgas.

Kostnad för granskning, varom Kungl. Maj:t förordnat, bestrides av medel, som i 2 mom. sägs.

5 §.

Länsstyrelse åligger att på grundval av inkomna deklARATIONER och eljest inhämtade uppgifter i särskild längd förteckna dem, som avgivit deklARATION, samt fastställa den myckenhet bensin, för vilken skatt skall erläggas enligt denna förordning, ävensom därå belöpande skatt.

6 §.

Så snart ske kan skall till envar skattskyldig i rekommenderat brev med allmänna posten översändas utdrag av längden, såvitt honom angår, tillika med underrättelse om tid och sätt för skattens erläggande samt vad den skattskyldige har att iakttaga, om han vill överklaga länsstyrelsens beslut eller eljest söka befrielse från påförd skatt.

7 §.

Har någon i deklARATION eller annan uppgift, som enligt denna förordning avgivits, lämnat oriktigt meddelande, eller har uppgiftspliktig underlåtit avlämna deklARATION eller infordrad upplysning, och har därav föranletts, att skatt icke blivit honom påförd eller blivit påförd till för lågt belopp, skall skatt påföras den skattskyldige till belopp, som genom berörda förfarande eller underlåtenhet undandragits.

Efterbeskattning må ej ske senare än år 1959.

8 §.

1 mom. Förmenas länsstyrelse hava vid påförande av skatt förfarit oriktigt, må besvär anföras hos kammarrätten.

Besvären skola hava inkommit till länsstyrelsen i det län, där skatten påförts, inom natt och år efter det skatten blivit klaganden avfordrad, vid påföljd, om den tid försittes, att besvären icke upptagas till prövning. Den omständigheten att besvären ingivits eller insänts till kammarrätten i stället för till länsstyrelsen skall icke utgöra hinder för prövning av klagandens talan, därest besvären inkommit till kammarrätten inom besvärstiden. I sådant fall skola besvären av kammarrätten omedelbart överlämnas till länsstyrelsen för vidare behandling på sätt i 2 mom. sägs.

2 mom. Sedan vid besvären fögats de handlingar, på vilka överklagade beslutet grundats, ävensom utdrag av längden, i vad den klagande angår, har länsstyrelsen att skyndsamt till kammarrätten översända samtliga handlingar med de upplysningar och erinringar besvären anses påkalla.

9 §.

Visar skattskyldig, att bensin, som han innehaft vid den i 1 § angivna tidpunkten, levererats till annan, och grundar sig leveransen på försäljningsavtal, som slutits före denna förordnings ikraftträdande, äger Kungl. Maj:t, där den skattskyldige icke på grund av förbehåll i försäljningsavtalet eller eljest är berättigad att hos köparen uttaga skatten, bestämma att skattskyldigheten skall åligga köparen eller, då skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av skatten.

Ansökan om sådan befrielse eller återbäring skall ingivas inom en månad efter det skatt avfordrats vederbörande.

10 §.

Angående restitution av skatt, som i denna förordning avses, skola bestämmelserna i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit äga motsvarande tillämpning.

11 §.

Granskning av deklARATIONER, som enligt denna förordning avgivits, må ej verkställas av annan än länsstyrelse eller jämlikt 4 § 3 mom. förordnad person.

Deklarationerna skola tillhandahållas de ämbets- och tjänstemän, som i och för sin befattning böra därav erhålla del. I övrigt må deklARATIONER icke vara för någon tillgänglig, utan att den, som avgivit deklARATIONEN, medgivit dess offentliggörande; dock må deklARATIONER, på sätt Kungl. Maj:t förordnar, för statistisk bearbetning utlämnas till ämbetsmyndighet eller tjänsteman, åt vilken Kungl. Maj:t uppdrager utförandet av sådan bearbetning.

Deklarationerna skola med de undantag, vartill stadgandena i nästföregående stycke föranleda, hos länsstyrelsen förvaras intill utgången av år 1959, varefter deklARATIONERNA skola förstöras.

12 §.

Den, som underlåter att inom föreskriven tid avlämna deklARATION, straffes med dagsböter; och må länsstyrelsen förelägga den uppgiftsskyldige lämpligt vite.

13 §.

Om ansvar i vissa fall för den, som i deklARATION lämnat oriktig uppgift, stadgas i skattestrafflagen.

14 §.

1 mom. Tjänsteman, vilken på grund av sin befattning med ärende, som i denna förordning avses, erhållit del av deklARATION eller skattskyldigs bokföring, må ej i vidare mån än hans tjänsteutövning fordrar yppa vare sig innehållet i sådan deklARATION eller skattskyldigs affärsförhållande, varom han därvid erhållit kännedom. Den häremot bryter vare underkastad ansvar såsom för tjänstefel. Gör annan än tjänsteman sig skyldig till förseelse, som nu sagts, straffes med dagsböter.

2 mom. Den, som på grund av sådant förordnande om statistisk bearbetning av deklARATIONER, som i 11 § sägs, erhållit del av deklARATION, må ej utom tjänsten yppa något av deklARATIONENS innehåll. Vid överträdelse härav vare den skyldige förfallen till ansvar, som i 1 mom. stadgas.

15 §.

Länsstyrelse äger utdöma vite, som förelagts enligt 12 §.

16 §.

Bestämmelser rörande uppbörd av skatt, som i denna förordning avses, så ock de närmare föreskrifter, som eljest erfordras för tillämpning av denna förordning, meddelas av Kungl. Maj:t.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

3) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionen I: 499 av herrar Ola Persson och Norling, i vad däri yrkats avslag å propositionen i förevarande del, de likalydande motionerna I: 500 av herr Bergh m. fl. och II: 640 av herr Cassel m. fl. samt de likalydande motionerna I: 504

av herr Lindblom m. fl. och II: 637 av fru Sandström m. fl., såvitt motionerna avser skattesatsen för brännolja, ävensom motionen I: 497 av herrar Franzén och Herbert Hermansson, antaga följande

Förslag

till

förordning om brännoljeskatt.

Häri genom förordnas som följer.

1 §.

Den som är registrerad såsom ägare av motorfordon vilket drives med brännolja är skyldig att i den omfattning nedan stadgas till staten erlægga brännoljeskatt. Skattskyldighet föreligger för brännolja, som förbrukats för drift av motorfordonet.

Vad nu sagts skall ock gälla ägare av brännoljedrivet motorfordon, vilket brukas enligt interimslicens eller saluvagnslicens.

2 §.

1 mom. Med brännolja förstås i denna förordning flytande petroleumprodukt, som användes för drivande av motorfordon och för vilken icke utgår skatt enligt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit.

2 mom. Där i denna förordning användas beteckningarna motorfordon, släpvagn, bilregister, interimslicens, saluvagnslicens, besiktningsinstrument, maximilast eller totalvikt, hava dessa beteckningar samma innebörd som i vägtrafikförordningen.

3 §.

Brännoljeskatt utgår med trettiotvå öre för liter.

4 §.

Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, kontrollstyrelsen äger, då synnerliga skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av skatt.

5 §.

Kontrollen över beskattningen utövas av kontrollstyrelsen.

6 §.

För utövande av skattekontrollen äger kontrollstyrelsen anlita biträde av särskilda kontrolltjänstemän.

Kontrolltjänsteman äger att på anfordran när som helst kontrollera motorfordon som i 1 § avses ävensom erhålla tillträde till lokaler och utrymmen som användas för lagerhållning av brännolja.

Skattskyldig skall för kontrollen utan ersättning tillhandahålla kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman fordonsbeskrivning ävensom ställa för kontrollen nödiga hjälpmedel till förfogande och lämna behöflig handräckning.

7 §.

Kungl. Maj:t må förordna att skattskyldig skall vara pliktig att i den omfattning kontrollstyrelsen föreskriver å motorfordon på egen bekostnad enligt styrelsens anvisningar låta installera mätinstrument för att underlätta skattekontrollen.

8 §.

Skattskyldig är pliktig att enligt kontrollstyrelsens anvisningar göra förlöpande anteckningar angående lager och inköp av brännolja samt körning av motorfordon. Där skattskyldig är bokföringspliktig, är han skyldig att ordna bokföringen på sådant sätt, att den enligt kontrollstyrelsens beprövande möjliggör erforderlig kontroll.

Skattskyldig skall i övrigt ställa sig till efterrättelse de särskilda föreskrifter, som kontrollstyrelsen meddelar för att erhålla en betryggande skattekontroll, ävensom de anvisningar kontrolltjänsteman i enlighet med kontrollstyrelsens föreskrifter kan komma att lämna.

9 §.

Den som säljer eller förmedlar försäljning av eller eljest utlämnar petroleumprodukt är skyldig att på anfordran lämna sådana uppgifter om sin rörelse, som kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman finner erforderliga för skattekontrollen, ävensom ordna sin bokföring på sätt kontrollstyrelsen finner erforderligt för kontrollens utövande. Där kontrollstyrelsen i särskilt fall så förordnar, åligger det honom att tillhandahålla kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman sina handelsböcker med tillhörande handlingar.

Jämväl den som yrkesmässigt avsänder gods med brännoljedrivet motorfordon är uppgiftsskyldig på sätt i första stycket sägs.

10 §.

Där ägare av registrerat motorfordon avser att använda brännolja för drivande av fordonet, åligger det honom att innan så sker göra anmälan härom till kontrollstyrelsen, med angivande av sitt fullständiga namn och postadress, motorfordonets registreringsnummer samt tidpunkten för övergången till drift med brännolja. Till anmälan skall fogas bestyrkt avskrift av det för fordonet senast utfärdade besiktningsinstrumentet.

Inträder ändring i förhållande varom uppgift lämnats i anmälan enligt denna paragraf, skall fordonets ägare senast inom åtta dagar därefter underätta kontrollstyrelsen härom.

11 §.

Kontrollstyrelsen utfärdar särskilt bevis om anmälan enligt 10 §.

12 §.

Ägare av brännoljedrivet motorfordon är skyldig att senast inom 15 dagar efter varje kalenderkvartal till kontrollstyrelsen ingiva deklARATION angående den myckenhet brännolja, som under kvartalet använts såsom drivmedel för motorfordonet.

Kontrollstyrelsen äger, om särskilda skäl därtill föranleda, bestämma, att deklARATIONSperiod skall omfatta annan tid än i första stycket stadgas, dock lägst en och högst sex kalendermånader, samt att deklARATION må avgivas senare än i första stycket stadgas, dock senast inom tre månader efter deklARATIONSperiodens utgång.

13 §.

DeklarATION som avses i 12 § skall avgivas på tro och heder samt avfattas på blankett enligt formulär, som kontrollstyrelsen fastställer.

14 §.

I deklARATIONEN skola upptagas följande uppgifter, nämligen
1. den skattskyldiges namn, hemvist, mantalsskrivningsort och postadress;

2. kvantiteten under deklarationsperioden för varje motorfordon förbrukad brännolja, fördelad på olika slag av brännolja, och den härå belöpande skatten;

3. den körsträcka, som med varje fordon tillryggalagts under deklarationsperioden, uppdelad på körning med och utan släpvagn;

4. till brännoljedrivet fordon använd släpvagns registreringsnummer, totalvikt och maximilast; samt

5. den tid, som fordonet varit registrerat på den skattskyldige under deklarationsperioden eller brukats av honom enligt interimslicens eller saluvagnslicens, ävensom huruvida fordonet varit godkänt för användning i yrkesmässig trafik.

Har kontrollstyrelsen med stöd av Kungl. Maj:ts förordnande lämnat föreskrift om installation av mätinstrument å motorfordon, skall skattskyldig vara skyldig att med deklARATIONEN översända de uppgifter angående mätareavläsning, som kontrollstyrelsen må föreskriva.

15 §.

Underlåter skattskyldig att avgiva deklARATION eller finnes avgiven deklARATION oriktig, äger kontrollstyrelsen fastställa den skatt, som rätteligen skall utgå.

Där skattskyldig underlåter avgiva deklARATION må kontrollstyrelsen jämväl, då särskilda skäl äro därtill, meddela den skattskyldige förbud tills vidare, till dess deklARATION avgivits, att förfoga över motorfordon, vilket drives med brännolja.

16 §.

Skattskyldig skall samtidigt med avlämnande av deklARATION erlægga enligt deklARATIONEN upplupen skatt genom insättning å kontrollstyrelsens postgirokonto.

I fall som avses i 15 § första stycket ankommer det på kontrollstyrelsen att bestämma tid, inom vilken skatten skall erläggas.

Erlägges icke skatten inom tid, som angives i första stycket eller som kontrollstyrelsen med stöd av andra stycket föreskrivit, må kontrollstyrelsen meddela den skattskyldige förbud tills vidare, till dess skatten guldits, att förfoga över motorfordon, vilket drives med brännolja.

17 §.

Skattskyldig är pliktig att, då kontrollstyrelsen det påfordrar, hos styrelsen ställa säkerhet för skattens behöriga erläggande till belopp, som styrelsen finner erforderligt.

Ställes ej vid anfordran sådan säkerhet, skall vad i 15 § andra stycket sägs äga motsvarande tillämpning.

18 §.

Försummar någon att inbetala skatt, må denna på framställning av kontrollstyrelsen omedelbart utmätas.

19 §.

Den som underlåter att inom föreskriven tid avgiva anmälan enligt denna förordning eller som i strid mot förbud, varom i 15 § andra stycket, 16 § tredje stycket eller 17 § andra stycket stadgas, förfogar över motorfordon, vilket drives med brännolja, straffes med dagsböter, ej under tjugu.

Underlåter någon i andra fall än nu sagts att fullgöra vad honom åligger enligt denna förordning eller med stöd av densamma meddelade föreskrifter, straffes med böter, högst trehundra kronor. Vad nu sagts gäller dock icke åläggande att inbetala skatt.

20 §.

Om ansvar i vissa fall för den som i deklaration lämnat oriktig uppgift stadgas i skattestrafflagen.

21 §.

Kontrollstyrelsen må vid vite förelägga skattskyldig att fullgöra åtgärd, som åligger honom enligt denna förordning eller med stöd av densamma meddelade föreskrifter, dock att föreläggande icke må avse inbetalande av skatt.

22 §.

Det åligger länsstyrelse, statistiska centralbyrån och polismyndighet att tillhandagå kontrollstyrelsen med upplysningar, som av kontrollstyrelsen kunna finnas erforderliga för skattekontrollen.

23 §.

Förseelse, som avses i 19 § andra stycket, må av allmän åklagare åtalas allenast efter angivelse av kontrollstyrelsen.

24 §.

Den som har eller haft att taga befattning med kontroll enligt denna förordning må ej i vidare mån än hans tjänsteutövning fordrar yppa affärsförhållande, varom han därvid erhållit kännedom. Tjänsteman, som här emot bryter, vare underkastad ansvar såsom för tjänstefel. Gör annan än tjänsteman sig skyldig till förseelse, som nu sagts, straffes med dagsböter.

25 §.

Kungl. Maj:t äger utfärda de föreskrifter som erfordras för tillämpningen av denna förordning.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1955.

Genom denna förordning upphäves förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor; dock skall vad i sistnämnda förordning är stadgat alltjämt äga tillämpning i fråga om brännolja som använts före den 1 januari 1955.

Där motorfordon drives med brännolja vid tiden för förordningens ikraftträdande, skall i 10 § föreskriven anmälningskyldighet fullgöras senast den 1 februari 1955.

För första halvåret 1955 skall utan hinder av stadgandet i 12 § första stycket avgivas allenast en deklaration, vilken skall ingivas till kontrollstyrelsen senast den 15 juli 1955, kontrollstyrelsen dock obetaget att medgiva anstånd med deklarationens ingivande till senast den 30 september 1955.

4) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen I: 499 av herrar Ola Persson och Norling, i vad däri yrkats avslag å propositionen i förevarande del, bemyndiga Kungl. Maj:t att — i huvudsaklig överensstämmelse med i propositionen angivna grunder — förordna om restitution av skatt för sådan bensin, som från och med år 1955 förbrukas vid jordbruket till bensindrivna traktorer;

B) att de likalydande motionerna I: 500 av herr Bergh m. fl. och II: 640 av herr Cassel m. fl. samt de likalydande motionerna I: 504 av herr Lindblom m. fl. och II: 637 av fru Sandström m. fl., i vad de ej behandlats under A) 1)—3), icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

C) att de likalydande motionerna I: 480 av herr Magnusson m. fl. och II: 608 av herr Hagård m. fl., i vad de ej behandlats under A) 1), icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt

D) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 498 av herr Pålsson m. fl. och II: 643 av herr Larsson i Hedenäset m. fl.,

2) de likalydande motionerna I: 502 av herr Bergh och II: 639 av herr Agerberg m. fl.,

3) motionen I: 466 av herrar Gustaf Elofsson och Theodor Johansson,

4) motionen II: 609 av herrar Asp och Persson i Appuna, ävensom

5) motionen II: 642 av herr Hall, i vad den ej behandlats under A) 1),

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

Stockholm den 4 maj 1954.

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON.

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Heüman, Spetz, Gustaf Elofsson, Velandér, Söderquist, Niklasson, Einar Eriksson, Damström och Snygg; samt

från andra kammaren: herrar Olsson i Gävle, Kristensson i Osby, Orgård, Brandt, Kollberg*, Kärrlander, Edström, Christenson i Malmö, Jansson i Aspeboda* och Asp.

* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

Reservationer:

1) av herrar *Spetz, Velander, Söderquist, Kristensson* i Osby, *Kollberg, Edström* och *Christenson* i Malmö, vilka under hänvisning dels till den motivering, som i de likalydande motionerna I: 500 av herr Bergh m. fl. och II: 640 av herr Cassel m. fl. samt de likalydande motionerna I: 504 av herr Lindblom m. fl. och II: 637 av fru Sandström m. fl. anförts för ett lägre skatteuttag än vad som föreslagits i Kungl. Maj:ts proposition nr 112, och dels till innehållet i motionen II: 537 av herr Kärrlander samt de likalydande motionerna I: 480 av herr Magnusson m. fl. och II: 608 av herr Hagård m. fl., ansett att utskottets hemställan i punkterna A) 1—3 och B) bort ha följande lydelse:

»A) att riksdagen — — — (= utskottet s. 31 rad 11 — rad 8 nedifrån) — — — oförändrad bifallas,

1) med avslag å Kungl. Maj:ts förslag i vad avser höjning av fordonsbeskattningen samt med bifall till de likalydande motionerna I: 500 av herr Bergh m. fl. och II: 640 av herr Cassel m. fl., de likalydande motionerna I: 504 av herr Lindblom m. fl. och II: 637 av fru Sandström m. fl. samt motionen I: 499 av herrar Ola Persson och Norling, i vad däri yrkats avslag å förslaget om höjd fordonsskatt, ävensom i anledning av dels motionen II: 537 av herr Kärrlander, dels de likalydande motionerna I: 480 av herr Magnusson m. fl. och II: 608 av herr Hagård m. fl., såvitt motionerna avser befrielse från fordonsskatt för invalidbilar, och dels motionen II: 642 av herr Hall, såvitt avser skattesatsen för personbilar, samt med avslag å motionen I: 503 av herr Bergh och motionen II: 610 av herr Asp, antaga följande under rubriken »*Av utskottet föreslagen lydelse*» upptagna

Förslag

till

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

Härigenom förordnas, att 2 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

Gällande lydelse:

Av utskottet föreslagen lydelse:

2 §.

2 §.

Från skatteplikt — — — (= utskottet s. 32 rad 16 — rad 25 uppifrån)
— — — *eller utbildning.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1955.

2) i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till de likalydande motionerna I: 500 av herr Bergh m. fl. och II: 640 av herr Cassel m. fl. samt de likalydande motionerna I: 504 av herr Lindblom m. fl. och II: 637 av fru Sandström m. fl., såvitt motionerna avser skattesatsen för bensin, ävensom med avslag å motionen I: 499 av herrar Ola Persson och Norling, i vad däri yrkats avslag å propositionen i förevarande del,

a) antaga följande under rubriken »*Av utskottet föreslagen lydelse*» upptagna

Förslag

till

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

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

Gällande lydelse:

1 §.

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

I denna — — — (= utskottet s. 35 rad 21 — rad 10 nedifrån) — — — juni 1959.

Av utskottet föreslagen lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall erläggas särskild skatt av *trettioett* öre för liter. Skatt skall dock icke utgå för mineraloljeprodukt, som införes för att vid oljeraffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin. För motorsprit skall erläggas särskild skatt av *sju* öre för liter.

b) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1954, med den ändring av 1 § som framgår av följande med »*Utskottets förslag*» betecknade lydelse:

Kungl. Maj:ts förslag:

1 §.

För bensin, som den 1 juli 1954 klockan 6 f. m. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt med 4 öre för liter.

Är bensin — — — — — i blandningen.

Utskottets förslag:

1 §.

För bensin, som den 1 juli 1954 klockan 6 f. m. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt med 3 öre för liter.

3) i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen I: 497 av herrar Franzén och Herbert Hermansson ävensom med bifall till de likalydande motionerna I: 500 av herr Bergh m. fl. och II: 640 av herr Cassel m. fl. samt de likalydande motionerna I: 504 av herr Lindblom m. fl. och II: 637 av fru Sandström m. fl., såvitt motionerna avser skattesatsen för brännolja, samt med avslag å motionen I: 499 av herrar Ola Persson och Norling, i vad däri yrkats avslag å propositionen i förevarande del, antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om brännoljeskatt med den ändring av 3 §, som framgår av följande med »Utskottets förslag» betecknade lydelse:

Kungl. Maj:ts förslag:

3 §.

Brännoljeskatt utgår med *trettio-två* öre för liter.

Utskottets förslag:

3 §.

Brännoljeskatt utgår med *tjugusex* öre för liter.

B) att riksdagen måtte med bifall till de likalydande motionerna I: 500 av herr Bergh m. fl. och II: 640 av herr Cassel m. fl. samt de likalydande motionerna I: 504 av herr Lindblom m. fl. och II: 637 av fru Sandström m. fl. antaga följande

Förslag

till

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

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

1 §.

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

Med automobil — — — såsom automobil.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1954.»

II) av herr *Asp*.