

Nr 640.

Av herr **Cassel m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 112, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.*

Att väginvesteringarna under perioden 1937—1952 fått släpa efter i hög grad står klart för alla. Härigenom har ett mycket omfattande eftersatt behov av nya och förbättrade vägar uppstått. Ett vägbyggnadsprogram, som skall tillfredsställa detta behov, kräver mycket betydande insatser av kapital, materiel och arbetskraft. Under sådana förhållanden är det av avgörande vikt att man gör realistiska bedömningar av vad som är möjligt med hänsyn till våra samlade resurser. Det föreligger stora behov av investeringar även på andra områden, icke blott offentliga investeringar av olika slag utan även enskilda mycket angelägna investeringar. En ordentlig avvägning mellan offentliga och enskilda investeringar ter sig för oss som en avgörande samhällsekonomisk fråga. Samtidigt måste man hela tiden hålla i sikte de enskilda skattebetalarnas möjligheter och vilja att avstå från viss del av sin inkomst för att möta de uppkomna kraven.

I detta läge tränger sig kostnadsproblemet fram med alldeles särskild kraft. Vad som till varje pris måste undvikas är att man förlorar greppet över kostnadsutvecklingen, att man — därför att man måste bygga mycket — utan vidare godtar höga och stigande byggnadskostnader. Räntabilitetstänkandet måste föras in även i fråga om de offentliga investeringarna. I annat fall riskerar man att komma till en felavvägning som kan leda till för samhällsekonomien mycket betänkliga konsekvenser. Vad vägbyggandet angår har statsverket ett alldeles speciellt ansvar, eftersom en stark centralisering är genomdriven och kostnadsjämförelser därför är svåra att göra. Centraliseringen har här blivit så stark att det kan diskuteras, om den i verkligheten varit enbart till fördel.

Det i proposition nr 112 skisserade vägprogrammet beräknas under kommande femårsperiod draga en kostnad av cirka 4 300 miljoner kronor. Detta belopp är av sådan storleksordning, att man måste ställa bestämda krav på att de medel som tillhandahålles kommer till fullgod användning. Det är ytterst väsentligt att man får en ordentlig planering och projektering, att arbetena utlägges i så stora enheter att moderna maskiner kan komma till full användning samt att kostnaderna noggrant övervakas. Ett uppfyllande av dessa krav måste stå såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens primära uppgift.

De senare åren kännetecknas av en alltmer intensifierad motorism. Bilen eller motoreykeln är icke längre förbehållen ett fåtal utan framstår som mer eller mindre oundgänglig för ett mycket stort antal människor, av vilka många har

begränsade inkomster. Det måste för dessa te sig angeläget att de icke utsättes för en skattebelastning som ter sig orimlig.

Utmärkande för de senare årens utveckling på vägväsendets område är att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i stigande omfattning låtit anläggningsarbeten ske i egen regi. Tar man som exempel året 1952, finner man att styrelsen i egen regi företog ny- eller ombyggnad av vägar för 70 759 000 kronor samt förstärkning och förbättring av vägar för 52 265 000 kronor eller tillsammans drygt 123 miljoner kronor. Samtidigt hade styrelsen på entreprenad utlämnat arbeten för 27 861 000 resp. 22 057 000 kronor eller sammanlagt ej fullt 51 miljoner kronor. Beträffande om- och nybyggnad av vägar fördelade sig alltså 71 procent på egen regi och 29 procent på entreprenad.

Det förtjänar i detta sammanhang erinras om 1942 års riksdags uttalanden vid behandlingen av frågan om vägväsendets förstatligande. I proposition nr 122 anförde departementschefen följande:

Vidkommande frågan, i vilken utsträckning vägbyggnadsarbetena efter ett förstatligande skola bedrivas i egen regi, ha de sakkunniga framhållit, att en övergång i större utsträckning från entreprenadssystem till byggande i egen regi förutsätter en ansvällning av byggnadsorganisationen och en ökning av det kapital, som måste nedläggas i inventarier och redskap. Då omfattningen av vägbyggnadsarbetena varierar mycket år från år, skulle det — även om en betydande del av personalen vore tillfälligt anställd och följaktligen kunde vid behov entledigas — bli svårt att alltid bereda personalen full sysselsättning och att effektivt utnyttja inventarier och redskap. Häri ser jag ett avgörande skäl till en begränsning av byggande i egen regi.

I sitt utlåtande över propositionen anförde andra särskilda utskottet bl. a. följande:

Det har vidare gjorts gällande, att ett förstatligande skulle medföra uppkomsten av en stor, tämligen starkt avgränsad statlig vägarbetarkår. För närvarande anlita vägdistrikten i stor utsträckning tillfällig arbetskraft. Särskilt i norra Sverige är det vanligt, att arbetarna sysselsätts under sommaren med vägarbeten och under vintern inom skogsbruket. Denna växelverkan mellan vägväsendet och andra arbetsområden är helt visst av värde för arbetstillgången och folkförsörjningen. Utskottet förutsätter emellertid, i likhet med departementschefen, att vägbyggnadsarbetena efter ett förstatligande skola i samma utsträckning som för närvarande utföras på entreprenad.

Utskottet framhöll även, att den statliga vägbyggnadsorganisationen, såsom departementschefen betonat, borde hållas inom en mycket snävt begränsad ram.

Riksdagen antog den 10 juni 1942 andra särskilda utskottets utlåtande såsom sitt eget.

Förre generaldirektören Axel Granholm företog år 1945 på uppdrag av statens sakrevision en undersökning rörande organisationen för och det praktiska bedrivandet av anläggnings- och underhållsverksamheten m. m. inom vägväsendet. Han uttalade bl. a. följande:

I betraktande av angelägenheten att hålla vägväsendets arbetarkår vid en så låg och jämn numerär som möjligt samt att dessutom hålla utrustningen med arbetsmaskiner nere vid vad som oundgängligen erfordras för det löpande vägunderhållet, anser jag, att praktiskt taget endast entreprenadförfaranden böra förekomma vid VoV:s vägbyggnadsverksamhet inklusive bro- och färjeledbyggen samt även i fråga om husbyggen där sådana möjligen föreligga. Vägförvaltningarnas byggnadsbefäl och deras hjälpkrafter skulle därigenom kunna inskränkas till det minimum, som kräves för projektering, avtalsuppgörelser och kontroll.

Beläggningsarbeten av olika slag (förändring av grusväg till belagd väg) anser jag likaledes obetingat böra hänskjutas till entreprenör.

Den utveckling som, enligt vad ovan visats, skett på vägbyggnadsområdet avviker uppenbart från vad riksdag och expertis ansett vara det riktiga och lämpliga. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i stället för att vara ett i huvudsak planerande och projekterande verk blivit ett i huvudsak byggande verk. Styrelsen har själv i olika sammanhang framhållit att den icke kunnat bemästra planeringsproblemet på lång sikt. Enligt dess egen uppfattning sammanhänger detta med att verket icke erhållit nödig personal för planeringsarbetet. Förhållandet synes emellertid väsentligen bero på att verket använt tillgänglig personal till uppgifter som icke i främsta rummet borde tillkomma verket, nämligen till att i egen regi utföra rena anläggningsarbeten. Det står visserligen klart att viss byggande verksamhet bör utföras av verket i egen regi, främst för att verket skall skaffa sig nödig erfarenhet i fråga om arbetenas lämpliga utförande och beträffande kostnaderna härför samt på grundval härav kunna kontrollera entreprenadarbeten. Det torde också vara lämpligt att verket självt omhänderhar sådana arbetsprojekt som icke är av synnerlig omfattning. Därifrån och till den utveckling som nu kommit till synes är emellertid steget mycket långt. Man har nu kunnat iakttaga att styrelsen icke blott funnit sig urståndsatt att göra upp en plan för vägnätets utbyggande på längre sikt utan även sett sig nödsakad att hänvända sig till entreprenadfirmor för själva projekteringen, exempelvis beträffande beredskapsbroar. Styrelsen har med andra ord icke mäktat genomföra de uppgifter som enligt vår uppfattning är de för styrelsen mest väsentliga.

Ett flitigare utnyttjande av entreprenadsystemet skulle otvivelaktigt medföra ett förbilligande, eftersom det råder mycket stark konkurrens mellan olika entreprenörer. Av statistiska uppgifter, som finns tillgängliga hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, framgår också, att rationaliseringen drivits avsevärt längre hos de enskilda entreprenörerna än hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Under 1952 investerades i ny- och ombyggnader av vägar och broar sammanlagt cirka 226 miljoner kronor, varav 130 miljoner av verket i egen regi och 96 miljoner på entreprenad. Verket sysselsatte härvid 4 300 arbetsledare och byggnadsarbetare, medan motsvarande antal hos entreprenörerna var 2 100. Prestationsvolymen per arbetare och år var sålunda för verkets egen personal cirka 30 000 kronor mot ungefär 50 procents högre belopp eller cirka 45 000 kro-

nor för entreprenadernas del. Även om differensen till vissa delar kan förklaras av att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i egen regi utförde förhållandevis fler arbetsobjekt av mindre omfattning, visar dock dessa siffror att entreprenörerna driver arbetena betydligt mer rationellt. Detta ligger också i sakens natur, eftersom den enskilde företagaren har ett speciellt intresse att hålla kostnaderna så låga som möjligt och att samtidigt så snabbt som möjligt fullgöra kontraherade arbeten.

Förutsättningen för att entreprenörerna skall kunna på rationellaste möjliga sätt bedriva sina arbeten är uppenbarligen att deras personal och maskinpark kan komma till användning året runt. Det är även ur denna synpunkt att beklaga att entreprenörernas kapacitet icke tillgodogöres bättre än som nu sker. Ur samhällsekonomisk synpunkt kan det icke vara önskvärt att entreprenörerna i så stor utsträckning som nu är fallet tvingas att förlägga sin verksamhet utanför Sveriges gränser.

Det är oss angeläget att betona att de erinringar vi ovan ansett oss ha anledning att framföra gentemot fördelningen mellan entreprenadarbeten och arbeten i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens egen regi inte är tillämpliga beträffande vägbeläggningsarbeten. Enligt 1951 års statistik belöpte sig dylika arbeten i egen regi till 2 miljoner kronor och beträffande entreprenad till inemot 28 miljoner kronor. Det synes oss som om man där har en synnerligen lämplig fördelning. Det lär också vara klagande styrkt att dessa arbeten kan utföras väsentligt billigare genom entreprenad än vid egen regi.

Det föreligger otvivelaktigt svårigheter att få fullt rättvisande kostnadsjämförelser mellan anläggningsarbeten i styrelsens egen regi och på entreprenad. Detta sammanhänger med att grundförhållandena m. m. företer väsentliga olikheter beträffande olika vägprojekt. Det bör emellertid framhållas, att jämförelsen blir i synnerlig grad haltande, om man i detta sammanhang endast beaktar väg- och vattenbyggnadsstyrelsens egna kostnader. Man måste även ta hänsyn till vissa dolda poster, såsom förräntningen på det investerade kapitalet, ett belopp motsvarande de skatteintäkter som från privata affärsföretags vinster tillföres det allmänna, kostnader för pensioner, olycksfallsförsäkring m. m. som i driftbudgeten belastar andra ämbetsverk än väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kostnaderna för vissa underhållsarbeten under byggnadstiden samt justeringsarbeten i samband med garantibesiktning, vilka för arbeten i egen regi vanligtvis utföres av verkets underhållsavdelningar, måste även beaktas.

För att man skall draga största möjliga fördel av entreprenörernas rationella arbetsmetoder är det uppenbarligen angeläget att de arbetsobjekt som utlämnas på entreprenad är av större omfattning. Under 1953 var över hälften av antalet entreprenader på mindre belopp än 250 000 kronor, medan arbeten för högre belopp än 1 miljon kronor endast förekom i 7 procent av fallen. Någon svårighet för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i förväg planera och projektera arbetena så att arbetsobjekten i större utsträckning får en vidgad omfattning bör icke föreligga.

En övergång i största möjliga utsträckning från byggande i styrelsens egen regi till entreprenadsystemet, t. ex. i den omfattning att entreprenadarbetena finge motsvara 75 à 80 procent av de totala arbetena, samtidigt med en utvidgning av arbetsobjekten, skulle enligt vår uppfattning kunna medföra besparingar sannolikt icke understigande 10 procent. Vi förordar därför, att riksdagen genom ett uttalande i denna fråga befrämjar en dylik utveckling.

Frågan om hur de totala vägstnaderna inklusive administrationskostnaderna skall fördelas mellan motorismen och övriga intressenter är uppenbarligen mycket svårloft. 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken har i detta avseende gjort detaljrika beräkningar. Utredningen har med sina utgångspunkter kommit fram till att 78,2 procent av totalkostnaderna bör betalas av automobilskattemedel. Utredningens beräkningar möttes i vissa avseenden av kritik redan från en del av de särskilda sakkunniga som ställdes till utredningens förfogande för samråd. Även vid remissbehandlingen gjordes tungt vägande anmärkningar. Som exempel kan anföras, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort en egen bedömning av gatubyggandets framtida omfattning och kommit till ett belopp av 869 miljoner kronor på fem år mot av utredningen angivna 1 628 miljoner kronor.

Departementschefen har så till vida beaktat den framförda kritiken att han endast i ringa utsträckning förordat någon ändring av de hittills gällande fördelningsprinciperna. Av propositionen framgår dock, att han för budgetåret 1954/55 förordar en överflyttning på motorismen av kostnader på cirka 8,6 miljoner kronor. I huvudsak avser detta belopp pensioner till vissa statliga tjänstemän och arbetare.

Utredningen hade kommit till det resultatet att vägunderhållet å landsbygden belastade motorismen i väsentligt större utsträckning än som borde vara fallet. Å andra sidan gjorde utredningen gällande att en för liten andel av kostnaderna för städer och stadslignande samhällen där kronan är 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 har 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 har denna invändning inte alls tagits upp. Den synes därför hittills stå oemotsagd. Konsekvensen härav blir emellertid att det i fråga om underhållet å landsbygden kan finnas fog för att minska den på motorismen belöpande andelen. Såsom departementschefen framhållit, bör emellertid hela detta spörsmål tas upp till förnyad prövning. I avvaktan härpå bör någon ändring av de gällande fördelningsgrunderna icke ske. Med hänsyn härtill anser vi, att de belopp, vilka enligt propositionen skall avräknas mot automobilskattemedlen,

bör minskas med nyssnämnda belopp å cirka 8,6 miljoner. Förevarande belopp bör i stället liksom hittills föras å den allmänna budgeten.

För ståndpunkten att någon ökning av motorismens andel i kostnaderna icke nu bör genomföras talar även det förhållandet att en icke obetydlig del av automobilskattemedlen åtgår till vägbyggande i sysselsättningsssyfte. För år 1953 kan detta belopp, såsom framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 31 augusti 1953 med riksdagspetita rörande anslag för budgetåret 1954/55 (s. 51), uppskattas till 75 miljoner kronor. Vidare må framhållas, att i proposition nr 112 föreslås, att å motorsprit liksom å skifferbensin tillverkad i Kvarntorp skatt skall uttagas med ett belopp av 7 öre per liter. Reellt innebär detta att motorismen subventionerar framställningen av ifrågavarande produkter. Att driften upprätthålles vid Kvarntorp har helt motiverats med beredskapsskäl. Det kan dock icke anses principiellt godtagbart att belasta en särskild grupp medborgare med utgifter för den ekonomiska försvarsberedskap av vilken hela samhället är i behov. Om man trots detta genomför en lägre beskattning för skifferbensinen — resp. för motorspriten — bör man ha detta förhållande i åtanke, då man fastställer den andel av väggkostnaderna som skall läggas på motorismen.

För finansierande av de på motorismen belöpande kostnaderna för vägväsendet står tre möjligheter öppna, nämligen att kostnaderna helt eller delvis erlägges av bilismen innan motsvarande åtgärder kommit till stånd, att nämnda kostnader gäldas vid den tidpunkt då de företages eller att kostnaderna helt eller delvis gäldas i efterhand.

Av betydelse i detta sammanhang är att de fasta kostnaderna för vägväsendet numera utgör den största delen. Enligt motororganisationernas beräkningar skulle de uppgå till ej mindre än cirka 3/4. Då varaktigheten av våra vägar efter hand blir allt större och för vissa slag av vägar — s. k. motorvägar eller autostrador — kan sträcka sig mycket långt, kan 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 drar nytta av vägarna. Ett sådant resonemang ter sig så mycket mer motiverat som bilbeståndet kan beräknas stiga mycket starkt och man sålunda genom viss lånefinansiering skulle kunna få en rimlig belastning på det stora flertalet av trafikanterna. Särskilt kan det starkt ifrågasättas, huruvida anslag för vägbyggnadsarbeten som motiveras från sysselsättningspolitiska utgångspunkter verkligen bör direkt avräknas mot automobilskattemedlen. Enligt vedertagen uppfattning är upplåning för utgifter av sådan art väl försvarbar. Endast till den del utgiften kan anses vara ett renodlat "vägintresse" bör därefter avskrivningar och räntor täckas av automobilskattemedel. 1951 års utredning har icke tillräckligt penetrerat problemet om vägbyggnadsutgifternas delvisa finansierande lånevägen. Vi förordar därför, att spørsmålet får ingå bland de problem som departementschefen förklarar sig vilja närmare utreda.

Finansierandet av de på motorismen ankommande kostnaderna har hittills

emellertid snarare gått så till att staten i förväg uppburit automobilskatteerna och först längre fram låtit medlen komma till användning. Särskilt under åren 1948—1951 förekom en långt gående fondering av automobilskattemedel. Efter hand har dessa medel tagits i anspråk, men det ackumulerade överskottet utgjorde dock vid utgången av budgetåret 1952/53 241 miljoner kronor.

En väsentlig del av detta överskott sammanhänger med att det vid 1952 års riksdag företogs en omläggning i vissa avseenden av anslagsberäkningen från budgetår till kalenderår. Denna innebar, att motorismen under budgetåret 1952/53 fick gälda vissa anläggningskostnader för en tid av 1½ år, nämligen dels kostnaderna under budgetåret, dels de belopp som skulle förbrukas under kalenderhalvåret närmast efter budgetåret. Motorismen tvingades sålunda att lämna staten ett räntefritt lån, som kunde användas till att minska statens lånebehov för övriga kapitalutgifter. Formellt sett kan detta sägas ha samma betydelse som det åren närmast dessförinnan företagna uppsamlandet av reserverationer. Reellt föreligger emellertid en väsentlig skillnad. De tidigare överskotten representerade en tillfällig överbalansering, av regeringen motiverad som en åtgärd i antiinflationistiskt syfte. Bevillningsutskottet betonade i sitt betänkande nr 8 till 1948 års riksdag — då beslut fattades om höjda bilskatter och samtidigt en överbalansering å automobilskattemedlens specialbudget — att de ackumulerade bilskatteerna framdeles skulle komma vägväsendet till godo. Det förskottande som 1952 års beslut innebär kommer däremot — om ändring icke vidtages — att bli permanent, och förskottets belopp kommer dessutom att stiga. Förhållandet måste betraktas såsom helt orimligt. En teknisk omläggning av budgetens anslagsberäkning kan icke skäligen tagas till utgångspunkt för en skatteskärpning och ej heller för ett upptagande av tvångslån.

Det sammanlagda ackumulerade överskottet å automobilskattemedlens specialbudget beräknas vid utgången av budgetåret 1953/54 uppgå till 213 miljoner kronor. Vid ett fortsatt tillämpande av det 1952 beslutade systemet och vid den av departementschefen förutsedda stigande medelsförbrukningen kan — med utgångspunkt från att under kalenderårets senare hälft förbrukas cirka 60 procent av årskostnaden — beloppet beräknas komma att under femårsperioden 1954—1959 ökas med drygt 80 miljoner till cirka 300 miljoner kronor. Under förutsättning att även andra anslag efter hand lägges över på kalenderår i stället för budgetår — vilket för övrigt ifrågasatts av 1951 års utredning — skulle motorismens lån till staten kunna bli väsentligt högre.

Från högerpartiets sida yrkades vid 1952 års riksdag, att det under ifrågasvarande budgetår 1952/53 endast skulle täckas de på budgetåret belöpande utgifterna, medan den del av anslagssumman som avsåg arbeten under tiden den 1 juli—31 december 1953 skulle täckas av under budgetåret 1953/54 inflytande medel. Otvivelaktigt hade detta medgivit en riktigare fördelning av kostnaderna mellan de båda årens trafikanter. Man kan icke heller säga, att man genom att för följande år tillämpa motsvarande ordning skulle ha skjutit över kostnader på framtiden som bort gäldas av tidigare års skattebetalare.

Förhållandet är snarare, såsom tidigare belysts, att de senare ändock fått en något för hög skattebörd.

För att nu få en lämplig budgetmässig behandling av detta spörsmål synes man för vägväsendets del böra införa den metod som ursprungligen infördes beträffande vissa försvarskostnader men senare vunnit tillämpning även på andra områden, nämligen beställningsbemyndiganden. Bemyndigandet bör därvid avse kalenderår, medan anslag upptages endast för de å budgetåret belöpande utgifterna. Vid övergången kommer detta att innebära att anslag endast upptages för den del av kalenderåret som ligger inom budgetårets andra hälft. Konkret uttryckt kan sålunda anslagsbemyndigandet vid innevarande års riksdag omfatta hela kalenderåret 1955, medan anslag endast meddelas för den del av byggnadskostnaderna som avser tiden den 1 januari—30 juni 1955. Enligt uppgift från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle av det till sammanlagt 320 miljoner kronor upptagna anslaget till byggande av riksvägar, nyanläggning av länsvägar, nyanläggning av ödebygdsvägar samt ombyggnad av länsvägar och ödebygdsvägar 190 miljoner kronor belöpa å tiden den 1 juli—31 december 1955. Av nämnda belopp skulle alltså för budgetåret 1954/55 endast behöva upptagas ett belopp av 130 miljoner kronor.

Vi kommer att i samband med proposition nr 129 ställa yrkanden på denna punkt men har velat redovisa argumenten i denna motion, eftersom spörsmålet äger samband med de förslag rörande bilbeskattnings höjd vi nedan kommer att lägga fram.

Av betydelse för bilbeskattnings höjd är slutligen den framtida utvecklingen av bilbeståndet. Vi ansluter oss till den prognos departementschefen tagit till utgångspunkt för sina beräkningar och anser det välbetänkt att han i detta sammanhang icke följt den av 1951 års utredning gjorda prognosen.

För kalenderåren 1955—1959 räknar departementschefen, såsom nämnt, i propositionen med ett anslagsbehov av i runt tal 4 300 miljoner kronor, som med de i propositionen förordade skattesatserna enligt kalkylen skulle täckas så när som på 20 miljoner kronor. Erfarenheten visar, vilka svårigheter det möter att för någon längre tidrymd göra anslagsberäkningar. Vad departementschefen i detta avseende åstadkommit för vägväsendets del måste därför betraktas som överslagsberäkningar med högst betydande felmarginaler. De framkomna siffrorna bör bedömas med så mycket större försiktighet som det grundläggande planeringsarbetet ger intryck av att vara utfört på ett mycket allmänt sätt. Det återstår dock för vår del icke annat än att i våra kalkyler bygga på de av departementschefen angivna beloppen.

Departementschefen har icke i propositionen uppgivit, hur stora inkomsterna under femårsperioden enligt hans beräkningar skulle ha blivit, därest någon höjning icke företogs. Han har emellertid uppgivit, att den av honom föreslagna höjningen skulle innebära med 11 procent förhöjda automobilskatter under budgetåret 1954/55 och med 14 procent förhöjda under följande budgetår. Med utgångspunkt härifrån och från de för varje år beräknade infly-

tande automobilskattemedlen kommer man till att de hittillsvarande skatterna skulle under femårsperioden ha inbringat cirka 3 770 miljoner kronor. Det skulle sålunda återstå att täcka (4 300 - 3 770 =) 530 miljoner kronor.

Såsom vi ovan framhållit skulle ett återinförande av de hittills förskottsvisiansspråkta automobilskattemedlen och av de ytterligare förskott som ett fortsatt tillämpande av den nuvarande metoden skulle leda fram till innebära, att det totala förskottsbeloppet vid femårsperiodens slut utgjorde cirka 300 miljoner kronor. Övergår man enligt vad vi ovan föreslagit till beställningsbemyndiganden för kalenderåret och låter anslagen omfatta endast den del som erfordras fram till den 1 juli under kalenderåret — alltså de reella utgifterna under budgetåret — kommer det ovan framräknade anslagsbehovet å 530 miljoner kronor att kunna minskas med 300 miljoner och utgör alltså blott 230 miljoner kronor. Tages ytterligare hänsyn till vårt förslag att fördelningen mellan motorismen och andra intressenter skall ske helt enligt nuvarande grunder kan sistnämnda belopp minskas med ytterligare 40 å 45 miljoner kronor. Även bortsett från den effekt ett utökande av entreprenadsystemet skulle få behövde sålunda under femårsperioden genom höjda automobilskattemedel täckas ett belopp understigande 200 miljoner kronor eller i genomsnitt per år mindre än 40 miljoner kronor. Frågan uppstår då huruvida detta belopp skall anskaffas genom höjning av drivmedelsskatten eller av fordonsskatten eller genom en kombination av båda.

I proposition nr 112 förordar departementschefen en höjning av bensinskatten med 4 öre per liter, av skatten å motorbrännolja med 9 öre per liter, av fordonsskatten för personbilar med 10 kronor samt av fordonsskatten för bussar och lastbilar med i genomsnitt cirka 17 procent. Härtill kommer höjning med varierande belopp av fordonsskatten för vissa släpvagnar.

Det förefaller oss synnerligen egendomligt att det i propositionen icke redovisas hur stor den individuella höjningen för olika fordonstyper skulle bli enligt departementschefens förslag. I propositionen återfinnes visserligen en tabell, där jämförelser göres mellan de föreslagna skattesatserna och skattebelastningen dels 1949/50, dels 1951/52. Dessa år uttogs emellertid provisoriskt vissa högre bilskatte, nämligen i ena fallet en bensinskatt som sedermera sänktes med 20 öre per liter och i andra fallet fördubblad fordonsskatt. Jämförelsen är alltså fullständigt missvisande, om man därmed vill ge en bild av innebörden i de nu föreslagna skattes kärpningarna. Vi har av denna anledning ansett oss böra utarbета en tabell, som visar skattes kärpningen i jämförelse med förhållandena under innevarande budgetår. I tabellen, som följer här nedan, har upptagits fordon av samma slag som i den i propositionen upptagna tabellen. Förutsättningarna för körlängd och genomsnittlig bensin- respektive brännoljeförbrukning per mil är även densamma som i propositionen.

Det enligt vår mening mest anmärkningsvärda i det föreliggande förslaget är den mycket väsentliga skattes kärpning som departementschefen vill 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 har emellertid dessa slutsatser blivit bestridda med, såvitt vi kan finna, mycket starka skäl. Det synes över huvud taget icke vara bevisat, att någon mera betydande ändring i automobilbeskattningens inbördes förhållanden kan vara befogad. Innan detta eventuellt genomföres, bör en mer övertygande utredning förebringas. Vi kan därför — i varje fall för närvarande — icke biträda förslaget om en övervältning av skatten från fordon av lättare slag till tyngre fordon. Vad som särskilt talar mot en så kraftig höjning av beskattningen för den tunga trafiken är att detta skulle få till resultat en höjning i omkostnadsnivån för vårt näringsliv. Skattesärpningen vore nämligen icke möjlig att genomföra utan höjning av taxorna för såväl gods- som persontrafik. Eftersom den höga omkostnadsnivån redan nu är ett av näringslivets svåraste problem, bör man här gå fram med allra största försiktighet. Vi hänvisar här till den förestående tabellen som visar, att det för lastbilar med en tjänstevikt av över 4 000 kg liksom för de större bussarna blir en skattehöjning på 1/3 eller mera. Det må framhållas, att den totala skattebelastningen å våra tyngre lastbilar och bussar — enligt vad en av motororganisationerna gjord jämförelse visar — redan med nuvarande skattesatser är högre än i de allra flesta andra länder.

I detta läge synes man lämpligen böra avstå även från den höjning av fordons-skatten för personbilar å 10 kronor som departementschefen föreslagit. Beloppet är visserligen obetydligt, och saken kunde därför lika väl få bero. Å andra sidan talar samma förhållande för att låta fordonsskatten helt bibehållas vid nuvarande nivå — givetvis under förutsättning att avgörande skäl icke talar mot att uttaga hela det felande beloppet genom höjning av drivmedelsskatterna.

Vill 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 förefaller oss som om detta skulle kunna ske utan alltför menliga verkningar. Enligt vår mening får man de minsta skadeverkningarna med avseende å omkostnadsnivån genom att lägga en likformig ökning av skatten på såväl bensin- som motorbrännolja. Våra beräkningar leder 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 är vi beredda att tillstyrka en höjning med 3 öre per liter.

Departementschefen har i propositionen föreslagit samma skatt per liter för bensin och motorbrännolja. Å motorbrännolja har emellertid skatten hittills varit 5 öre lägre än skatten å bensin. Anledningarna härtill har varit att man velat främja användandet av motorbrännolja, bl. a. därför att därigenom kan utvinnas en högre bränsleeffekt. Från beredskapssynpunkt ter det sig också fördelaktigt att främja denna användning. Anskaffandet av motorbrännolja tar mindre på vår valutareserv än en övergång till fullständig bensindrift skulle göra. Brännoljans mindre flyktighet gör vidare att en beredskapslagring under längre tid icke kommer att medföra så stora förluster. Vi finner dessa skäl

alltjämt vara bärande och förordar sålunda, att skatten å motorbrännolja alltjämt får ligga 5 öre per liter lägre än skatten för bensin. Å andra sidan synes man då kunna låta skattehöjningen för motorbrännolja träda i kraft samma dag som föreslagits för bensinskatt höjningen, nämligen den 1 juli 1954.

Med tilläpmande av vårt här framlagda förslag skulle skattehöjningen för olika slag av fordon bli synnerligen jämn. Detta framgår av följande tabell, vilken omfattar samma fordonsslag som i den tidigare tabellen och som även bygger på samma förutsättningar beträffande körlängd och bränsleförbrukning som denna. Den lägsta i tabellen redovisade skattehöjningen motsvarar 6,4 procent och den högsta 9,1 procent. Härmed må jämföras skattehöjningen enligt propositionens förslag, vilken i berörda fall motsvarar lägst 10,7 och högst 37,8 procent.

Skattehöjning enligt vårt förslag jämförd med nuvarande skattesatser.

Fordonsslag	Körlängd mil	Gällande beskattning	Föreslagen beskattning	Föreslagen skattehöjning	
				kr.	%
Personbil,					
tj.-vikt 1 201 kg	1 200	582	622	40	6,8
Lastbil (bensin),					
tj.-vikt 1 201 kg	1 400	797	856	59	7,4
Lastbil (bensin),	2 000	2 874	3 084	210	7,3
tj.-vikt 3 001 kg	3 000	3 854	4 169	315	8,2
Lastbil (bensin),	2 000	3 524	3 764	240	6,8
tj.-vikt 4 001 kg	3 000	4 644	5 004	360	7,8
Lastbil (bensin),	2 000	4 118	4 382	264	6,4
tj.-vikt 5 001 kg	3 000	5 350	5 746	396	7,4
	4 000	6 582	7 110	528	8,0
Lastbil (motorbrännolja),					
tj.-vikt 4 001 kg	3 000	3 285	3 546	261	7,9
	4 000	3 952	4 300	348	8,8
Lastbil (motorbrännolja),					
tj.-vikt 5 001 kg	3 000	3 931	4 228	297	7,6
	4 000	4 690	5 086	396	8,4
	5 000	5 449	5 944	495	9,1
Buss (bensin),					
tj.-vikt 6 001 kg	3 000	5 596	6 001	405	7,2
Buss (motorbrännolja),					
tj.-vikt 6 001 kg	3 000	4 093	4 390	297	7,3
Buss (motorbrännolja),					
tj.-vikt 8 001 kg	3 500	5 294	5 662	368	6,9

Sammanfattningsvis går våra förslag ut på:

- a) Oförändrad fordonsskatt.
- b) En från 28 till 31 öre — i stället för av departementschefen föreslagna 32 öre — höjd bensinskatt.

- c) En från 23 till 26 öre — i stället för av departementschefen föreslagna 32 öre — höjd skatt å motorbrännolja.

Under åberopande av vad vi sålunda anfört hemställer vi,
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 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.

Stockholm den 30 mars 1954.

<i>Leif Cassel.</i>	<i>E. Birke.</i>	<i>Folke Kyling.</i>
<i>Einar Haggblom.</i>	<i>Jöns Nilsson</i> i Bästekille.	<i>Elis Håstad.</i>
<i>Gust. Nilsson</i> i Göingegården.	<i>Carl Östlund.</i>	<i>Märta Boman.</i>
<i>Nils Agerberg.</i>	<i>T. G. von Seth.</i>	<i>Ernst V. Staxäng.</i>
<i>Rolf Eliasson.</i>	<i>Alarik Hagård.</i>	<i>Birger Gezelius.</i>
<i>Helmer Nordqvist.</i>	<i>Erik Magnusson.</i>	<i>Eva Karlsson.</i>
