

Nr 177

Av herr **Hjalmarson m. fl.**, *angående sänkning av motorfordonsskatterna.*

Under de senaste åren har riksdagen med skärpa framhållit vikten av en snabb upprustning av det svenska vägnätet. Så sent som vid förra årets riksdag fastställdes en 5-årsplan för vägväsendets utbyggnad, i vilken ingick icke blott en uppskattning av den årliga investeringsvolymen utan även en beräkning av de för utgifternas täckande erforderliga skatteinkomsterna. Riksdagens beslut innebar en höjning av bensen- och brännoljeskattorna med 4 respektive 9 öre per liter till sammanlagt 32 öre per liter för båda samt en för olika fordon differentierad ökning av fordonsskatterna. Investeringsvolymen fastställdes till 320 miljoner kronor för kalenderåret 1955 med en successiv stegring till 450 miljoner kronor år 1959.

I motionerna I: 500 och II: 640 vid 1954 års riksdag framställdes yrkande av bland annat den innebörden att utgående skatt å bensen och brännolja skulle fastställas till 31 respektive 26 öre per liter samt att fordonsskatten skulle behållas oförändrad. I motiveringen till detta yrkande lämnades en utförlig beräkning av de väntade inkomsterna och utgifterna under den period som omfattades av femårsplanen.

Den ackumulering av automobilskattemedel, vilken blivit en följd av omläggningen från budgetårs- till kalenderårsberäkning av anslagen för väginvesteringar, ägnades i de ovannämnda motionerna särskild uppmärksamhet. För att kunna uppnå en budgetmässigt lämplig behandling av detta spörsmål föreslogs införande av metoden med beställningsbemyndiganden. Den utveckling som ägt rum sedan riksdagen förra året tog ställning till ifrågavarande problem gör det än mer uppenbart att en lösning efter denna linje bör eftersträvas. Därigenom skulle anslagsbehovet minskas med 177,5 miljoner kronor.

Även med utgångspunkt från Kungl. Maj:ts förslag kommer emellertid ett avsevärt överskott av automobilskattemedel att uppstå under de närmaste åren, vilket uppenbarligen icke kommer att kunna utnyttjas för vägändamål under den tid som nu kan överblickas. Genom den snabba ökningen av fordonbeståndet har de tidigare gjorda beräkningarna av inkomstutvecklingen beträffande automobilskatter överträffats. I Kungl. Maj:ts proposition nr 1 vid årets riksdag beräknas sålunda inkomsterna överstiga de beviljade anslagen för budgetåret 1954/55 med 19 miljoner kronor och överstiga de äskade anslagen för budgetåret 1955/56 med 76

miljoner kronor. Rent budgetmässigt kommer således ökningen i automobilskattemedlens specialbudget att uppgå till sammanlagt 95 miljoner kronor under innevarande och nästa budgetår. Till detta belopp skall emellertid läggas den ökning av reservationsmedelsbehållningen å väginvesteringsanslagen som må uppkomma under innevarande och nästkommande budgetår. Nämnade anslag skall nämligen, i den mån de icke kommer att förbrukas, enligt föredragande statsrådet tillgodoräknas automobilskattemedlens specialbudget. Det föreligger också betydande risker för att den i femårsplanen förutsatta investeringsramen icke kommer att kunna genomföras vare sig för kalenderåret 1955 eller för 1956. De av föredragande statsrådet äskade anslagen är emellertid beräknade efter den i femårsplanen förutsatta investeringsramen.

Däriigenom att de anslag som skall avräknas mot automobilskattemedel till en del beräknas efter kalenderår och till en del efter budgetår försvåras en överblick av de vid olika tidpunkter totalt tillgängliga medlen för vägändamål. Beträffande de kalenderårsberäknade investeringsanslagen kan däremot, om medelsförbrukningsramen är känd, betydande säkerhet uppnås i beräkningarna. Som godtagbar grund för denna kan nämligen läggas en uppdelning av medelsförbrukningen under kalenderårets första respektive andra hälft som motsvarar hälften av den under året totala förbrukningen. Reservationsmedelsbehållningens utveckling å de övriga anslagen är däremot betydligt mera svårbedömbart. Det har därför i nedanstående tabell förutsatts att den vid det senaste budgetårsskiftet redovisade behållningen å dessa, 82 miljoner kronor, kommer att förbli oförändrad.

För att uppnå en viss jämförelse mellan de olika förutsättningar, vilka kan komma att föreligga vad beträffar medelsförbrukningen å investeringsanslagen under innevarande och nästa kalenderår, har i den följande uppställningen beräkningarna gjorts dels med utgångspunkt från en medelsförbrukning under de båda kalenderåren 1955 och 1956 av samma omfattning som den under 1954 gällande, 250 miljoner kronor, dels från det antagandet att medelsförbrukningen kommer att uppgå till den i femårsplanen förutsatta, d. v. s. 320 miljoner för år 1955 och 355 miljoner för år 1956. Dessutom må erinras om att medelsförbrukningen under dessa anslag för andra halvåret 1954 uppgick till 175 miljoner kronor.

Beräknade överskott av automobilskattemedel (milj. kr.)

	Behållning å de kalender- årsber. investeringsanlagen		Reserva- tionsmedels- behållning å övriga anslag	Bokförd be- hållning å automobil- skattemed- lens special- budget	Kassamässig behållning	
	Med en me- delsförbruk- ning av 250 milj/år (= 1954 års)	Med en me- delsförbruk- ning enl. femårsplanen			Summa 1 + 3 + 4	Summa 2 + 3 + 4
	1	2	3	4	5	6
30/6-54 . .	208	208	82	— 30	260	260
31/12-54 . .	353	353	(82)	(— 30)	405	405
30/6-55 . .	228	193	82	— 11	299	264
31/12-55 . .	458	388	(82)	(— 11)	529	459
30/6-56 . .	333	210	82	+ 65	480	357
31/12-56 . .	598 ¹	423 ¹	(82)	(+ 65)	745	570

¹ Anslaget för budgetåret 1956/57 har beräknats till det i femårsplanen förutsatta, 390 miljoner kronor.

De överskott som ovan redovisats tenderar att för framtiden ytterligare stiga. Enligt av riksräkenskapsverket gjorda uppskattningar kan nämligen inkomsterna av automobilskatter beräknas öka med drygt 50 miljoner kronor för vardera budgetåret 1956/57 och 1957/58 utöver den i Kungl. Maj:ts proposition nr 112 vid 1954 års riksdag förutsatta stegringen.

Mot bakgrunden av den här lämnade redogörelsen synes sålunda utrymme finnas för en ganska väsentlig sänkning av automobilskatterna. Då emellertid kostnaden för en eventuell omläggning till högertrafik till större eller mindre del kan komma att bestridas av automobilskattemedel, synes oss en viss återhållsamhet i fråga om reduceringen av skattesatserna nu böra iakttagas. Enligt vår uppfattning är det angeläget att denna eventuella omläggning icke inkräktar på det ordinarie vägbyggnadsprogrammet. Vårt vägväsendes upprustning får icke därigenom ytterligare fördröjas. Vi vill därför föreslå att riksdagen i år beslutar i enlighet med det av oss vid föregående års riksdag framlagda förslaget, vilket alltså innebär en sänkning av skatten å bensin med ett öre och på skatten å brännolja med sex öre samt dessutom en reducering av fordonsskatterna till den nivå som gällde före 1954 års riksdagsbeslut. Detta förslag torde innebära en minskning av inkomsterna av automobilskattemedel med något över 50 miljoner kronor för budgetåret 1955/56.

Under återopande av vad ovan anförts hemställer vi,
att riksdagen måtte antaga följande

1) Förslag

till

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

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

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

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

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

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

e) för släpvagn:

om totalvikten understiger ettusen kilogram, med åttio kronor;

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

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

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

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.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1956.

2) 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 anges.

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.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1955.

3) Förslag

till

förordning om brännoljeskatt

Härigenom förordnas, att 3 § förordningen om brännoljeskatt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

3 §.

Brännoljeskatt utgår med tjugusex öre för liter.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1955.

Stockholm den 26 januari 1955

Jarl Hjalmarson

Martin Skoglund

T. G. v. Seth

Ernst V. Staxäng

Elis Håstad

E. Birke

Erik Hagberg

Alarik Hagård

Einar Haeggbloom