

Nr 23

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner om ändring i förordningen om automobils katt m. m.

(1:a avd.)

Till bevillningsutskottet har hänvisats följande inom riksdagen väckta, av utskottet till behandling i ett sammanhang upptagna motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 318 av herrar *Mannerskantz* och *Svärd* samt II: 231 av herr *von Seth m. fl.*, vari hemställts, »att riksdagen måtte antaga följande

Förslag

till

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

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

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 etthundratio kronor, dels ock tjuuguätta 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 trettiotre kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

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

e) för släpvagn:

om totalvikten understiger ettusen kilogram, med åttio kronor;

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

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

om totalvikten uppgår till tvåtusen men icke tretusen kilogram, med trehundraatjugo 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 1957.»

2) de likalydande motionerna I: 319 av herr *Ragnar Bergh* samt II: 232 av herrar *Munktell* och *Agerberg*, vari hemstälts, »att riksdagen måtte besluta att fordonsskatten för bärgningsbilar med en tjänstevikt av lägst 2 000 kilogram skall utgå med hälften av skatten för lastbil i samma viktklass samt att vederbörande utskott måtte utarbeta härför erforderlig lagtext»;

3) de likalydande motionerna I: 320 av herrar *Spetz* och *Axel Andersson* samt II: 251 av herr *Kristensson* i *Osby m. fl.*, vari hemstälts, »att riksdagen måtte besluta sänka fordonsskatten för lastautomobil, släpvagn och omnibus till de skattesatser, som var gällande före den av 1954 års riksdag beslutade höjningen, att träda i kraft den 1 januari 1957, samt

att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderlig författningstext»;

4) motionen II: 250 av herr *Löfgren*, vari hemstälts, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning i syfte att ändra beräkningsgrunderna för fordonsskatt avseende personbilar, varvid förutom grundbelopp och tillägg för stigande tjänsteviktklass även fordonsens längd och eventuellt även bredd beaktas, varigenom lägre skatt för mindre utrymmeskrävande fordon uppnås»; samt

5) motionen II: 577 av fru *Sandström* och herr *Nyberg*, vari hemstälts, »1. att riksdagen måtte besluta

a) sänka fordonsskatten för bussar, så att fordonsskattens viktillägg för samtliga viktklasser av bussar skall utgå med trettiofyra kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av bussens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

b) sänka skatten å brännolja med fem öre till tjugusju öre för liter samt

2. att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderlig författningstext».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framförda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna I: 318, II: 232, II: 250, II: 251 och II: 577.

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

Fordonsskatten uttages enligt förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt. Skatten erlägges årligen för här i riket registrerade personbilar, lastbilar, bussar, släpvagnar och motorcyklar. För personbilar, lastbilar och bussar utgår skatten med dels en för alla dessa fordon enhetlig grundavgift och dels därutöver en på visst sätt beräknad tilläggsavgift. Fordonsskatten för släpvagnar utgöres i förhållande till fordonens indelning i viktklasser.

Genom beslut av 1952 års riksdag höjdes fordonsskatten från och med den 1 januari 1953 i förhållande till då gällande skattesatser, som tillämpats sedan den 1 januari 1946. Vid 1954 års riksdag beslöts ytterligare höjning av fordonsskatten för personbilar, lastbilar, bussar och vissa släpvagnar med verkan från och med den 1 januari 1955. De skattesatser som gällt under åren 1946—1952 respektive 1953—1954 för de nu nämnda slagen av fordon framgår av följande tablå.

Fordon	Skattesatserna ¹	
	Åren 1946—52	Åren 1953—54
Personbilar	70 + 20	100 + 28
Lastbilar	70 + 25	100 + 37
Omnibussar	70 + 22	100 + 33
Släpvagnar		
Totalvikt:		
< 1 000 kg	56	80
1 000—1 499 kg	112	160
1 500—1 999 »	168	240
2 000—2 999 »	196	320
3 000—4 999 »	} 224	} 400
5 000—7 999 »		
8 000 kg eller högre		
		560

De år 1954 genomförda ändringarna i fordonsbeskattningen innebar en höjning dels av grundbeloppet för personbilar, lastbilar och bussar med 10 kronor d. v. s. från 100 till 110 kronor, dels av tilläggsavgifterna för lastbilar (över 3 000 kg) och bussar (över 5 000 kg) med efter tjänstevikten stigande belopp och dels av fordonsskatten för tyngre släpvagnar (5 000 kg och mera). Härjämte sänktes skatten för vissa lättare släpvagnar.

Vad angår tilläggsavgifterna för lastbilar och bussar är den närmare innebörden av 1954 års beslut följande. Tilläggsavgiften för lastbilar bibehölls vid 37 kronor för varje påbörjat hundratal kg av tjänstevikten, minskad med 900 kg, då det gäller tjänstevikter icke överstigande 3 000 kg, medan för lastbilar med högre tjänstevikt tilläggsavgiften höjdes till 64 kronor för varje påbörjat hundratal kg av den del av tjänstevikten, som ligger mellan 3 000 och 7 000 kg, samt till 120 kronor för varje påbörjat hundratal kg av den del av tjänstevikten, som överstiger 7 000 kg.

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

För bussar med tjänstevikt av högst 5 000 kg bibehölls tilläggsavgiften oförändrad vid 33 kronor för varje påbörjat hundratal kg av tjänstevikten, minskad med 900 kg, medan tilläggsavgiften för bussar med högre tjänstevikt höjdes från 33 till 55 kronor för den del av tjänstevikten som överstiger 5 000 kg.

Beträffande släpvagnar innebar 1954 års skattebeslut att förutvarande fordonsskatt, 80 kronor, vid totalvikt understigande 1 000 kg bibehölls oförändrad, att fordonsskatten vid totalvikt 1 000—1 499 kg sänktes från förutvarande 160 kronor till 120 kronor, att fordonsskatten vid totalvikt 1 500—1 999 kg sänktes från förutvarande 240 kronor till 160 kronor, att fordonsskatten vid totalvikt 2 000—2 999 kg sänktes från förutvarande 320 kronor till 240 kronor, att förutvarande fordonsskatt, 400 kronor, vid totalvikt 3 000—4 999 kg bibehölls oförändrad, att fordonsskatten vid totalvikt 5 000—7 999 kg höjdes från förutvarande 480 kronor till 560 kronor, att fordonsskatten vid totalvikt 8 000—10 999 kg höjdes från förutvarande 560 kronor till 720 kronor, att fordonsskatten vid totalvikt 11 000—13 999 kg höjdes från förutvarande 560 kronor till 880 kronor samt att fordonsskatten vid totalvikt överstigande 13 999 kg höjdes från förutvarande 560 kronor till 1 200 kronor.

Skattebelastningen före och efter 1954 års skattebeslut i fråga om lastbilar och bussar framgår av följande tablå.

Tjänstevikt kg	Lastbilar, fordonsskatt; kr		Bussar, fordonsskatt; kr	
	Nuvarande	Omedelbart före 1954 års höjning	Nuvarande	Omedelbart före 1954 års höjning
under 901	110	100	—	—
1 001	184	174	—	—
1 501	369	359	341	331
2 001	554	544	506	496
2 501	739	729	671	661
3 001	951	914	836	826
3 501	1 271	1 099	1 001	991
4 001	1 591	1 284	1 166	1 156
4 501	1 911	1 469	1 331	1 321
5 001	2 231	1 654	1 518	1 486
5 501	2 551	1 839	1 793	1 651
6 001	2 871	2 024	2 068	1 816
6 501	3 191	2 209	2 343	1 981
7 001	3 567	2 394	2 618	2 146
8 001	4 767	2 764	3 168	2 476
9 001	5 967	3 134	3 718	2 806

I fråga om beskattningen av drivmedel gäller förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit samt förordningen den 21 maj 1954 (nr 260) om brännoljaeskatt, vilken senare förordning trätt i kraft den 1 januari 1955 och ersatt förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor. Storleken av skatterna å bensin och brännolja under efterkrigstiden framgår av följande tablå.

Tidsperiod	Skatt (öre per liter)	
	Bensin	Brännolja
1/1 1946—31/3 1948	18	14
1/4 1948—31/12 1950	(18 + 27) 45	(14 + 20) 34
1/1 1951—30/6 1953	25	20
1/7 1953—30/6 1954	28	—
1/7 1953—31/12 1954	—	23
fr. o. m. 1/7 1954.....	32	—
fr. o. m. 1/1 1955.....	—	32

1954 års beslut i automobilskattefrågan tog närmast sikte på att täcka utgifterna för vägväsendet under budgetåret 1954/55 men även därjämte att möjliggöra en fortlöpande upprustning av vägarna. Därvid avsågs 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 gjorda beräkningar kunde betraktas såsom minimianslag för att skapa bättre betingelser för ekonomiskt gynnsamma landsvägstransporter. Skattebeslutet innebar sålunda en provisorisk reglering. Avsett är att denna framdeles skall avlösas av en beskattning grundad på resultatet av erforderliga ytterligare utredningar. Detta utredningsarbete, som bl. a. baseras på en översiktlig vägplanering på längre sikt, bedrivs nu inom ramen för 1953 års trafikutredning.

Frågan om sänkning av fordons- och drivmedelsskatterna behandlades av 1955 års riksdag i anledning av motioner i ämnet. Sålunda yrkades i de likalydande motionerna I: 148 och II: 177 samt de likalydande motionerna I: 149 och II: 184, att fordonsskatten skulle sänkas till den nivå, som gällde före 1954 års skattehöjning samt att bensinskatten skulle sänkas med ett öre för liter och brännoljeskatten med sex öre för liter. I sitt av riksdagen godkända betänkande nr 53 anförde 1955 års bevillningsutskott bl. a. följande.

Den av riksdagen beslutade medelsanvisningen ansluter sig till den investeringsplan för vägväsendet som låg till grund för förra årets beslut i automobilskattefrågan. Rörande denna investeringsplan må anmärkas, att dess genomförande med successivt stegrade väginvesteringar har ansetts förutsätta ett genomsnittligt ökat skatteuttag, som vid investeringsperiodens början förutsågs skola medföra ett överskott av automobilskattemedel, som emellertid väntades komma att tagas i anspråk mot periodens slut. Vål har utvecklingen i fråga om inkomsterna av motorfordonsskatterna till följd av fordonsparkens snabba tillväxt varit gynnsammare än man tidigare räknat med, vilket i förening med en av konjunkturmässiga skäl betingad återhållsamhet beträffande investeringsvolymen för vägväsendet kommer att medföra ett i motsvarande mån ökat överskott av automobilskattemedel. Det bör emellertid å andra sidan icke förbises att på vägväsendets område föreligger mycket stora investeringsbehov, som i den takt det samhällsekonomiska utrymmet medger kommer att föranleda en utökad verksamhet på vägbyggnadsområdet och därmed även vidgade finansieringskrav, som kan tillgodoses med föreliggande överskott av automobilskattemedel. Utskottet vill i anslutning härtill erinra om den förutsättning på vilken utgörandet av motorfordonsskatterna vilar, nämligen att avkastningen därav under alla förhållan-

den skall komma vägväsendet till godo. Med det nu anförda avstyrker utskottet de föreliggande motionerna om sänkning av motorfordonsskatterna.

I automobilskatteförordningen finnes icke upptagna några särskilda regler om beskattningen av bärningsbilar. Frågan om införande av en särbeskattning av dessa fordon har dock vid flera tillfällen aktualiserats.

1937 års automobilskatteutredning, som i anledning av gjorda framställningar hade att taga ställning till frågan om befrielse helt eller delvis från fordonsskatt för bärningsbilar, fann icke skäl föreligga att för denna fordonskategori tillstyrka något avsteg från eljest gällande regler (SOU 1937: 53 s. 112).

I den proposition, nr 234, som låg till grund för 1938 års riksdags beslut i automobilskattefrågan, uttalade departementschefen att han i likhet med automobilskatteutredningen icke fann någon särställning i beskattningshänseende för bärningsbilar motiverad.

Frågan om bärningsbilarnas beskattning upptogs jämväl av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. I sitt den 4 november 1953 avgivna betänkande i ämnet (SOU 1953: 34) framhöll utredningen bl. a. (s. 310—312), att någon skattebefrielse för bärningsbilar ur beredskapssynpunkt icke borde ifrågakomma, samt att den stora tyngden av bärningsbilarnas specialutrustning inte heller talade för att skattebefrielse borde medgivas. Den omständigheten att bärningsbilarna hade förhållandevis obetydliga körlängder (i genomsnitt ca 500 mil per år) påverkade emellertid bärningsbilarnas kostnadsansvar i så betydande utsträckning, att särbeskattning av detta skäl ansågs motiverad. Utredningen föreslog därför att fordonsskatt för bärningsbil skulle utgå med 216 kronor för år under förutsättning bl. a. att tjänstevikten översteg 1 999 kg.

Bärningsbilarnas skattefråga berördes icke i den proposition, nr 112, som låg till grund för beslutet om motorfordonsskatterna vid 1954 års riksdag. I anledning av propositionen yrkades emellertid i motionen I: 503 att fordonsskatt för bärningsbilar skulle utgå med 75 procent av skatten för lastvagn av samma viktklass. I sitt i ämnet avgivna betänkande nr 45 hemställde bevillningsutskottet, såvitt nu är i fråga, om avslag å motionen I: 503, vilken hemställan bifölls av riksdagen.

Slutligen torde här böra anmärkas, att Svenska omnibusägareförbundet i en den 16 januari 1956 till finansdepartementet ingiven framställning hemställt om nedsättning av fordonsskattens tilläggsbelopp för bussar till vad som gällde före 1954 års skattehöjning ävensom av skattesatsen för brännolja från 32 till 27 öre för liter. Genom beslut den 27 januari 1956 har Kungl. Maj:t förordnat, att framställningen skulle överlämnas till 1953 års trafikutredning för det beaktande vid utredningsuppdragets fullgörande, som de i framställningen framförda synpunkterna kunde ge anledning till.

Av innehållet i de föreliggande motionerna må här återgivas följande.

I de likalydande motionerna I:318 och II:231 har motionärerna, under framhållande av det anmärkningsvärda i att den tyngre trafiken 1954 utsattes för en så väsentlig skatteskärpning, uttalat att denna resulterat i en stegring av näringslivets prissättning. Skatteskärpningen hade icke kunnat genomföras utan höjning av taxorna för såväl gods- som persontrafiken. Då den höga omkostnadsnivån redan innan skärpningen varit ett av näringslivets svåraste problem hade lägets allvar ytterligare skärpts. Den totala skattebelastningen å våra tyngre lastbilar och bussar vore — enligt vad en av motororganisationerna gjord jämförelse visade — redan med förutvarande skattesatser högre än i de flesta andra länder. — Skatteskärpningen hade i flera fall medfört beklagliga konsekvenser, exempelvis för omnibustrafiken. Den betydande ansvällningen av beståndet av personbilar och motorecyklar jämte tillkomsten av ca 300 000 mopeder hade medfört att busslinjernas trafikunderlag krympt samman. I en del fall hade trafikintäkterna minskat med 10—20 procent sedan 1952. Speciellt hårt träffade vore en del landsbygdslinjer, vilka fått vidkännas den starkaste minskningen av sitt trafikunderlag. Samtidigt hade betydande kostnadsstegringar inträtt, varav drygt hälften hänförde sig till höjda fordons- och drivmedelskatter. — Motionärernas förslag torde medföra ett inkomstbortfall av ca 25 miljoner kronor, för vilket utrymme borde finnas icke minst med tanke på att överskottet på inkomster av automobilskattemedlen beräknades uppgå till 61 miljoner kronor för budgetåret 1956/57.

Till stöd för yrkandet i de likalydande motionerna I:319 och II:232 har motionärerna anfört bl. a. att behovet av bärgningsbilar blivit allt större, men antalet sådana hade i stort sett förblivit oförändrat. Orsaken till att bärgningsbilar icke funnes i tillräckligt antal vore främst den hårda beskattningen, vilken medfört att innehav av dylikt fordon i många fall vore ekonomiskt förlustbringande. — Motionärerna har vidare framhållit att den ständigt fortgående motoriseringen inom armén medfört ett ökat behov av bärgningsbilar. Redan tidigare hade i flera sammanhang framställning gjorts från militära myndigheter om skattenedsättning eller skattebefrielse för de bärgningsvagnar, vilka uppfyllde uttagningsföreläggningens villkor att vara försedda med uteliggare och förlängningsstycke eller med kran. Tillgången på för militärt bruk lämpade civila bärgningsfordon vore fortfarande synnerligen bristfällig. Ur beredskapssynpunkt framstode det därför som synnerligen angeläget att åtgärder vidtoges för att underlätta anskaffandet av dylika fordon. — Till förhindrande av missbruk borde skattenedsättning endast avse fordon av viss tyngd och utrustade med speciell, enbart för bärgningsarbete brukbar, fast utrustning.

Som motivering för yrkandet i de likalydande motionerna I:320 och II:251 har bl. a. anförts, att de år 1954 beslutade höjningarna av motorfordonsbeskattningen medfört en särskilt kraftig ökning av skatte-

belastningen på den tyngre trafiken, d. v. s. den utpräglad nyttobetonade gods- och personbefordrande trafiken med lastbilar och bussar. Detta hade lett till att buss- och lastbilstrafiken arbetade med svårigheter. En åtgärd i kostnadssänkande syfte vore att genomföra en skattelättnad. Då det vore höjningen av fordonsskatten som drabbat denna trafik hårdast, föresloge motionärerna en reduktion av denna beskattning till den nivå som gällde före 1954 års skattehöjning. Beträffande möjligheterna att med hänsyn till finansieringen av vägbudgeten genomföra den förordade skattelättnaden har motionärerna framhållit bl. a. följande. Huvudprincipen för motorfordonsbeskattningen vore att den skulle fastställas till den nivå som behövdes för vägkostnaderna. Bland annat på grund av anslagstekniska orsaker utginge emellertid motorfordonsskatterna för varje budgetår till högre belopp än som behövdes för vägutgifterna under motsvarande tidsperiod. Härtill komme att de faktiska vägutgifterna under de senaste åren kommit att med betydande belopp begränsas av Kungl. Maj:t i förhållande till de anvisade anslagen av konjunkturpolitiska skäl. Den förstnämnda omständigheten — den brukade anslagstekniken — ledde regelmässigt till att reservationsbehållning förelåge vid budgetårets slut. Dessa reservationsmedelsbehållningar, vilka i princip motsvarade ett halvt kalenderårs medelsanvisning på de kalenderårsberäknade anslagen, uppginge till betydande belopp. — Den förordade sänkningen av fordonsskatten kunde beräknas medföra ett inkomstbortfall av storleksordningen 25 miljoner kronor och kunde inte inverka menligt för vägbyggnadsmöjligheterna. Motionärerna erinrar vidare om att de i särskild ordning yrkat på omläggning av väganlagen av innebörd att riksdagen dels skulle fastställa en investeringsram för kalenderåret 1957 och dels skulle bevilja anslag för budgetåret 1956/57 avseende de medelsanvisningar, som bleve en följd av den kalenderårsvis fastställda investeringsramen. Behovet av automobilskattemedel skulle i fortsättningen bedömas efter de på budgetåret uppförda anslagen.

I motionen II: 250 har bl. a. anförts följande. Alla prognoser för den framtida utvecklingen av motorismen talade för att man hade att emotse en fortsatt stark ökning av bilbeståndet. Även om kraftiga åtgärder vidtoges för att öka framkomligheten och parkeringsplatsernas antal och utformning, vore det realistiskt att räkna med att trängseln bleve all mer påtaglig, och detta komme att starkt irritera bilisterna och motverka värdet av att ha tillgång till eget fordon, i varje fall i städer och tätorter. Härtill komme att tendensen i fråga om biltypernas art i många fall pekade mot bredare och längre vagnar, även om samtidigt antalet småvagnar ökade kraftigare. Enligt motionärens uppfattning vore det ur angivna synpunkter välbetänkt, om vid bestämmandet av beloppet för den direkta fordonsskatten hänsyn toges ej endast till vagnarnas tjänstevikt utan även till vagnarnas storlek inom varje viktclass för att genom en lägre fordonsskatt för kortare och smalare vagnar skapa en rättvisare avvägning av skattebelastningen med hänsyn till det utrymme vagnarna krävde. Man kunde ej bortse från effekten av en så-

lunda ändrad skattebeläggning vid val av bil och därigenom även vid bilmodellernas utformning i fråga om onödigt överdimensionering av vagnarnas yttermått. En utredning borde göras i syfte att de av motionären anförda synpunkterna kunde beaktas vid en kommande justering av fordonsskatten för personbilar. Givetvis vore vagnstorleken av betydelse även då det gällde lastbilar och omnibussar, men beträffande dessa fordon vore saken ett annat, varför anledning ej föreläge att medtaga även sådana fordon i övervägandet om ny beräkningsgrund för skattebeloppet med hänsyn även till vagnstorlek.

Till stöd för de i motionen II: 577 framförda yrkandena har i huvudsak anförts, att busstrafikföretagen fått vidkännas betydande kostnadshöjningar bland annat till följd av senare år företagna höjningar av motorfordonsbeskattningen. Av de kostnadshöjningar som inträffat sedan 1952, vilka utgjorde ca 15 procent, fölle ungefär hälften tillbaka på skattehöjningar. Dessa kostnadshöjningar hade icke kunnat kompenseras genom höjning av busstrafikens taxor i motsvarande grad. Samtidigt hade busstrafikföretagen till följd av den under de senaste åren ändrade trafikstrukturen — det ökade personbilbeståndet och inte minst mopedinnehavet — drabbats av ekonomiska svårigheter. Den starka tendensen som funnes till allvarlig försämring av framför allt landsbygdens kommunikationer kunde mildras endast genom radikala nedskärningar i busstrafikens kostnader. Svenska omnibusägareförbundet, som i skrivelse till Kungl. Maj:t tagit upp dessa problem och där bl. a. framhållit nyss berörda synpunkter, hade påpekat att möjligheterna att genom ytterligare strukturrationalisering nedbringa kostnaderna vore begränsade. — Motionärernas förslag kunde beräknas medföra ett inkomstbortfall för staten av ca 2,5 miljoner kronor för fordonsskatten och 14 miljoner kronor för brännoljeskatten, eller tillhoppa 16,5 miljoner kronor för år. Skattesänkningen borde träda i kraft den 1 juli 1956.

Utskottet. I de föreliggande motionerna yrkas ett flertal ändringar i gällande beskattning av motorfordonstrafiken. Sålunda har i de likalydande motionerna I: 318 och II: 231 samt i de likalydande motionerna I: 320 och II: 251 framställts yrkande av innebörd att fordonsskattens skattesatser för lastbilar, bussar och släpvagnar skulle från och med den 1 januari 1957 sänkas till överensstämmelse med de skattesatser, som gällde närmast före den vid 1954 års riksdag beslutade höjningen av fordonsskatten. I motionen II: 577 har, såvitt avser fordonsskattens tilläggsbelopp för bussar, framställts yrkande om skattesänkning av samma innebörd som i de nyssnämnda motionerna, att tillämpas från och med den 1 juli 1956, varjämte hemställts om sänkning av brännoljeskatten med fem öre från och med sistnämnda dag. I de likalydande motionerna I: 319 och II: 232 har motionärerna yrkat nedsättning av skatten för tyngre bärgningsbilar till hälften av den skatt som eljest skulle belöpa på avsedda fordon. Slutligen har i motionen II: 250 hemställts om riksdagsskrivelse med begäran om utredning i syfte att ernå lägre fordonsskatt för personbilar av mindre utrymmeskrävande slag.

Vad först angår det i motionerna upptagna spørsmålet om skattelättnader för den tunga gods- och persontrafiken vill utskottet erinra om följande. Den ändrade avvägning av motortrafikens beskattning som, med hänsyn till ökade anspråk på medel för ändamål som skall bekostas av automobilskattemedel, skedde genom beslut av 1954 års riksdag innebar i huvudsak en ökning av de tyngre fordonens andel av vägkostnaderna, åstadkommen bl. a. genom en starkare skatteprogression efter fordonstyngden än som dittills gällt. Den ökade beskattning av den tyngre motorfordonstrafiken som sålunda kom till stånd ansågs motiverad av denna trafiks vägförslitning och krav på vägarnas standard; den beräknades dock icke rubba rådande fördelning av skattebördan på lastbilar, bussar och släpvagnar, å ena sidan, och övriga motorfordon, å den andra, beroende på personbilarnas successivt ökade relativa andel av fordonsbeståndet. Något slutligt ståndpunktstagande i fråga om skattebördans fördelning på olika motorfordon togs icke, och de genomförda åtgärderna hade provisorisk karaktär att gälla i avvaktan på resultatet av ytterligare utredning rörande motorfordonstrafikens beskattning, därvid bl. a. även allmänna trafik- och näringspolitiska synpunkter skulle komma under bedömande. Detta utredningsarbete, som måste baseras på en översiktlig vägplanering på längre sikt, verkställes nu inom ramen för 1953 års trafikutredning.

I vissa motioner har framhållits att de år 1954 genomförda skattesatserna medfört en höjning av den allmänna driftkostnadsnivån inom gods- och persontrafiken med taxehöjningar som följt. Med understrykande av det angelägna i att en sänkning i denna kostnadsnivå komme till stånd har motionärerna hävdad, att ett verksamt medel härför vore en lindring av de tyngre motorfordonens beskattning. Särskilt har motionärerna därvid pekat på de aktuella ekonomiska svårigheterna för busstrafiken, vilka ytterligare accentuerade behovet av lättnader i beskattningen. Med anledning härav vill utskottet erinra om att det material, som förelåg vid behandlingen av automobilskattefrågan vid 1954 års riksdag, gav vid handen att de nya skattesatserna icke behövde befaras i någon mera avsevärd mån påverka driftkostnadsnivån inom gods- och persontrafiken. En återgång i den omfattning som föreslås i motionerna till de tidigare gällande skattesatserna kan därför antagas få ringa effekt bland de faktorer som påverkar kostnadsläget på förevarande områden. Det bör tillika framhållas, att en anpassning numera skett till de nya skattesatserna och att, såvitt utskottet förstår, möjligheterna att genom en skattesänkning i yrkad omfattning ernå taxesänkningar får bedömas som synnerligen små. Vad angår de i motionerna berörda svårigheterna för busstrafiken torde, i den mån åtgärder är påkallade från statsmakternas sida, dessas art och inriktning få bedömas utifrån andra och vidare synpunkter än motionärerna anlagt på frågan. Det torde i första hand ankomma på 1953 års trafikutredning att närmare pröva spørsmålet om avvägningen av motorfordonstrafikens beskattning från de i motionerna anlagda närings- och trafikpolitiska synpunkterna.

Till stöd för yrkandena om skattesänkning har även åberopats, att det

skattebortfall som åtgärden skulle medföra rymdes inom ramen för påräkneliga överskott av automobilskattemedel. Behållningen å automobilskattemedelsfonden, som den 30 juni 1955 utgjorde omkring 53 miljoner kronor, kommer under de närmaste åren att öka; såväl för det innevarande som för det kommande budgetåret kan med ledning av uppgifter i statsverkspropositionen räknas med en ytterligare fondering av respektive 218 och 61 miljoner kronor. Såvitt nu kan bedömas skulle alltså vid utgången av nästa budgetår finnas 332 miljoner kronor i behållning på automobilskattemedels specialbudget. Av nämnda belopp motsvaras icke mindre än 292 miljoner kronor av inkomster härrörande från den särskilda investeringsavgiften på motorfordon. Ifrågavarande avgift har icke tillkommit av skattepolitiska skäl utan endast för att dämpa den i rådande samhällsekonomiska läge alltför högt uppdrivna efterfrågan på motorfordon. Det kan då enligt utskottets mening icke vara rimligt att i nuvarande konjunkturläge disponera medel, vilka erhållits som en följd av åtgärder för att hålla tillbaka investeringarna inom ett område av ekonomien, till att öka investeringarna inom ett annat område, i detta fall vägbyggandet. Vad sedan beträffar det återstående överskottet på automobilskattemedels specialbudget för de nämnda tre budgetåren, nämligen (332 — 292 =) 40 miljoner kronor, vill utskottet erinra om att en viss fondering av automobilskattemedel under en övergångsperiod var förutsedd vid beslutet om automobilbeskattningen vid 1954 års riksdag. Överskottet beräknades emellertid komma att sedermera tagas i anspråk för successivt ökade väginvesteringar. Utvecklingen i fråga om inkomsterna av automobilskattemedlen har till följd av motorfordonstrafikens snabba tillväxt varit gynnsammare än beräknat, samtidigt som en av konjunkturmässiga skäl bebindad återhållsamhet i fråga om väginvesteringarna måst iakttagas. Dessa förhållanden har medfört att tillgången på automobilskattemedel i motsvarande mån ökat. Vid bedömandet av den nu aktualiserade frågan huruvida sistnämnda överskottsmedel bör tagas i anspråk för sänkning av automobilbeskattningen får dock icke förbises de utomordentligt stora investeringsbehov, som föreligger inom de verksamhetsområden, vars kostnader skall bestridas med automobilskattemedel. Till belysande härav må nämnas att delegationen för översiktlig vägplanering preliminärt uppskattat behovet av vägbyggande till ca 750 miljoner kronor årligen under en 15—20-årsperiod, vilket innebär en successiv stegring av den nuvarande investeringsvolymen till ungefär det tredubbla. Det må i sammanhanget anmärkas att, såsom framgår av årets statsverksproposition (bil. 8 Sjätte huvudtiteln s. 24), föredragande statsrådet uttalat att motorfordonstrafikens snabba ökning föranlett behov av upprustning av det allmänna vägnätet, som väsentligt överstiger vad som upptagits i vägbyggandets femårsprogram. På grund härav har förutsatts en omprövning av programmet, vilken dock ansetts böra tills vidare anstå i avvaktan på slutförandet omkring mitten av innevarande år av utredningen rörande den ekonomiska långtidsplaneringen under femårsperioden 1956—1960. Den utveckling inom området för väginvesteringarna, som sålunda kan emotses, ger enligt utskottets mening anled-

ning till försiktighet när det gäller bedömningen av frågan huruvida skattesänkningar är möjliga. I vart fall torde detta spörsmål icke kunna prövas annat än i anslutning till en mera samlad bedömning än som kan ske i nu förevarande sammanhang av de faktorer som här gör sig gällande.

Under hänvisning till det ovan anförda avstyrker utskottet de likalydande motionerna I: 318 och II: 231, de likalydande motionerna I: 320 och II: 251 ävensom motionen II: 577.

Vad härefter angår det i de likalydande motionerna I: 319 och II: 232 framställda yrkandet om skattelättnad för bärgningsbilar har, såsom framgår av den tidigare lämnade redogörelsen, denna fråga varit föremål för prövning vid åtskilliga tillfällen utan att ha föranlett några åtgärder från statsmakternas sida. Då hela frågan om fördelningen på olika motorfordon av motorfordonstrafikens andel i kostnaderna för vägväsendet överlämnats till 1953 års trafikutredning för ytterligare övervägande, har denna utredning jämväl att ta ställning till 1951 års bilskatteutrednings förslag om viss skattelättnad för bärgningsbilar. Med hänsyn härtill och då motionärerna icke kan anses ha förebragt tillräckliga skäl för en prövning av denna fråga i annan ordning än som sålunda förutsatts, finner sig utskottet icke kunna tillstyrka de likalydande motionerna I: 319 och II: 232.

Utskottet har slutligen att taga ställning till det i motionen II: 250 framställda yrkandet om utredning rörande frågan om en differentiering av fordonsskatten för personbilar jämväl med beaktande av fordonens anspråk på vägutrymme. Något behov av en särskild utredning rörande denna fråga, som berör spörsmålet om automobilbeskattningens avvägning ur trafikpolitiska synpunkter, finner utskottet icke föreligga. Utskottet förutsätter därvid att vid de överväganden av beskattningsfrågan, som med beaktande av bl. a. dylika synpunkter pågår genom 1953 års trafikutredning, vad i motionen anförts kommer att närmare prövas. Med hänsyn till vad nu anförts avstyrker utskottet motionen II: 250.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

1) att de likalydande motionerna I: 318 av herrar Mannerskantz och Svärd samt II: 231 av herr von Seth m. fl., de likalydande motionerna I: 320 av herrar Spetz och Axel Andersson samt II: 251 av herr Kristensson i Osby m. fl. ävensom motionen II: 577 av fru Sandström och herr Nyberg, såvitt motionen avser fordonsskatten för bussar, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

2) att motionen II: 577 av fru Sandström och herr Nyberg, i vad den ej behandlats under punkten 1), icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

3) att de likalydande motionerna I: 319 av herr Ragnar Bergh samt II: 232 av herrar Munktell och Agerberg icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt

4) att motionen II: 250 av herr Löfgren icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 april 1956

På bevillningsutskottets vägnar:

FILIP KRISTENSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Heüman, Spetz, Franzon, Eriksson, Snygg, Söderquist, Velander, Niklasson och Werner; samt

från andra kammaren: herrar Kristensson i Osby, Sundström, Nilsson i Svalöv, Brandt, Vigelsbo, Allard, Kärrlander, Henriksson, Christenson i Malmö och Anderson i Sundsvall.

Reservation

av herrar *Kristensson* i Osby, *Spetz*, *Söderquist*, *Velander*, *Nilsson* i Svalöv, *Christenson* i Malmö och *Anderson* i Sundsvall, vilka under åberopande av innehållet i de likalydande motionerna I: 318 av herrar *Mannerskantz* och *Svärd* samt II: 231 av herr von *Seth* m. fl., de likalydande motionerna I: 320 av herrar *Spetz* och *Axel Andersson* samt II: 251 av herr *Kristensson* i Osby m. fl. ävensom motionen II: 577 av fru *Sandström* och herr *Nyberg*, såvitt motionen avser fordonsskatten för bussar, ansett, att utskottet bort under punkten 1) hemställa,

att riksdagen måtte — med bifall till ovannämnda motioner, motionen II: 577 dock endast i vad densamma avser fordonsskatten för bussar — antaga följande

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 anges.

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 etthundratio kronor, dels ock tjuguaåtta 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 trettiofire 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 1957.