

Nr 251

Av herr Kristensson i Osby m. fl., om sänkning av fordonsskatten för lastautomobiler, släpvagnar och omnibusar.

De år 1954 beslutade höjningarna av motorfordonsbeskattningen medförde en särskilt kraftig ökning av skattebelastningen på den tyngre trafiken, d. v. s. den utpräglad nyttobetonade gods- och personbefordrande trafiken med lastbilar och bussar. Den totala skattehöjningen för denna sektion av trafikapparaten har beräknats till 30 à 40 procent. Det är uppenbart, att en ökning av skattebelastningen av denna storleksordning har kommit att leda till en väsentlig kostnadsökning för denna trafik. I sammanhanget bör ihågkommas, att vissa skatteökningar genomförts även åren innan, så att skattenivån redan låg på en hög nivå då 1954 års skatteskärpning beslutades. Det har beräknats, att för busstrafikens del en kostnadsökning av 7 à 8 procent inträffat sedan 1952 på grund av skattehöjningarna. Dessutom har kostnaderna ökat med ett lika stort belopp på grund av andra orsaker, väsentligen höjda arbetslöner, så att den totala kostnadsökningen sedan 1952 uppgår till ca 15 procent. Detta har lett till att nämnda trafik liksom även lastbilstrafiken arbetar med svårigheter.

Med hänsyn till den höga »spridningseffekten» som en kostnadshöjning i transportväsendet har på samhällsekonomien i övrigt, måste det anses angeläget att så vitt möjligt undvika kostnadshöjningar här. Helst bör de pressas ner. En åtgärd i kostnadssänkande syfte vore att genomföra en skattelättnad. En sådan bör enligt vår mening komma till stånd. Då det är höjningen av fordonsskatten som drabbat denna trafik hårdast, föreslår vi att en reduktion av denna sker ned till den nivå som gällde före 1954 års skattehöjning. Beträffande möjligheterna att med hänsyn till finansieringen av vägbudgeten genomföra den av oss förordade skattelättnaden vill vi framhålla följande.

Huvudprincipen för motorfordonsbeskattningen i vårt land är att den skall fastställas till den nivå som behövs för vägstnaderna. Bland annat på grund av anslagstekniska orsaker utgår emellertid — så som visats i motioner vid såväl 1954 som 1955 års riksdagar (I: 504 resp. II: 184) — motorfordonsskatterna för varje budgetår till högre belopp än som behövs för vägutgifterna under motsvarande tidsperiod. Härtill kommer vidare 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 — leder regelmässigt till att reservationsbehållning

föreligger vid budgetårets slut. Dessa reservationsmedelsbehållningar, vilka i princip motsvarar ett halvt kalenderårs medelsanvisning på de kalenderårsberäknade anslagen, uppgår till betydande belopp.

Reservationsmedelsbehållningarna utgjorde vid slutet av budgetåret 1954/55 399 milj. kronor. De under budgetåret 1955/56 anvisade medlen uppgår till 789 milj. kronor. Härav faller ca 177 milj. kronor på av de kalenderårsberäknade statliga vägbyggnadsanslagen på andra kalenderhalvåret 1956. Reservationsmedelsbehållningen vid slutet av budgetåret 1955/56 kommer att tillföras detta belopp. Den bokförda reservationsmedelsbehållningen per 1/7 1956 kan alltså beräknas till $399 + 177 = 576$ milj. kronor, under förutsättning att ingen nettoutbetalning sker under budgetåret från den behållning som fanns vid budgetårets början. De faktiska vägutgifterna under budgetåret 1955/56 kan enligt uppgift beräknas till ca 770 milj. kronor. Bilskatteinkomsterna för samma tid beräknas till 1 055 milj. kronor (inkl. bilaccisen om 150 milj. kronor). Det under detta budgetår uppkomna faktiska överskottet skulle således enligt denna beräkning bli ca 285 milj. kronor. De faktiska vägutgifterna under nästa budgetår är givetvis svårt att mera exakt beräkna. Ökar de procentuellt lika mycket som den av föredragande statsrådet beräknade ökningen i anslagsbehovet från innevarande budgetår, vilken utgör ca 20 %, skulle de faktiska vägutgifterna under nästa budgetår uppgå till ca 925 milj. kronor. Bilskatteintäkterna under budgetåret beräknas till 1 030 milj. kronor (varav 75 milj. kronor genom bilaccisen).

Den av oss förordade sänkningen av fordonsskatten kan beräknas medföra ett inkomstbortfall av storleksordningen 25 milj. kronor. Ovanstående kalkyl visar att en sådan skattesänkning, som skulle vara av väsentlig betydelse för den därav berörda trafiken, inte kan på något sätt inverka menligt för vägbyggnadsmöjligheterna.

Vi har tidigare år anslutit oss till den uppfattningen att redovisningen av väganslag och bilskatteintäkter på automobilskattemedlens specialbudget inte är tillfredsställande. Vi saknar anledning att frångå denna ståndpunkt. Vi vill därför föreslå att en omläggning sker av väganslagen enligt vid dessa tillfällen redovisade riktlinjer, så att anslagen för budgetåret bättre anpassas till de faktiska utgifterna för vägbyggandet. Vi hemställer alltså att riksdagen *dels* fastställer en *investeringsram* för kalenderåret 1957, *dels beviljar anslag* för budgetåret 1956/57 avseende de medelsanvisningar, som blir en följd av den kalenderårsvis fastställda investeringsramen. Behovet av *automobilskattemedel* skall i fortsättningen bedömas efter de på budgetåret uppförda *anslagen*.

Investeringsramen bör lämpligen fastställas i form av ett bemyndigande från riksdagens sida till Kungl. Maj:t att låta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under kalenderåret 1957 verkställa vägbyggnader intill ett belopp motsvarande det varmed ifrågavarande vägbyggnadsanslag i årets stats-

verksproposition, sjätte huvudtiteln, föreslagits bli uppförda i 1956/57 års stat, eller sammanlagt 390 milj. kronor. De kompletterande anslagen för medelsanvisning under nästa budgetår bör liksom hittills lämnas i form av reservationsanslag. För budgetåret 1956/57 bör dessa anslag, jämfört med de av Kungl. Maj:t uppförda beloppen, nedbringas med det belopp, som motsvaras av den på andra kalenderhalvåret 1957 fallande delen av det i riksstaten uppförda anslaget. Vi har beräknat ifrågavarande del till 50 procent av det för hela kalenderåret uppförda beloppet, eller till 195 milj. kronor. Av formella skäl framställs yrkandena om anslagens omläggning i särskild motion.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta sänka fordonsskatten för last-automobil, 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.

Stockholm den 26 januari 1956

Filip Kristensson

i Osby

Bengt Sjölin

Sven Gustafson

Eric Nelander

i Göteborg

C. W. Carlsson

Helga Sjöstrand

Ragnhild Sandström
