

Nr 16

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner om ändring i förordningen om automobilskatt.

(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: 137 av herr *Mannerskantz m. fl.* och II: 170 av herr *Lothigius 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 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 tjugoåtta 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 trehundraätjugo 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 1958».

2) de likalydande motionerna I: 210 av herrar *Lindblom* och *Lundström* samt II: 255 av herrar *Sjölin* och *Nelander*, vari hemställda, »att riksdagen måtte besluta sänka fordonsskatten för lastbil, släpvagn och omnibus till de skattesatser, som gällde före den av 1954 års riksdag beslutade höjningen, att träda i kraft den 1 januari 1958 samt 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 icke lämnas i det följande, hänvisa till motionerna I: 137 och II: 255.

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 »		480
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. 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

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.

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 brännoljeskatt, 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.

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 fordonss- 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. Väl 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 förhållanden skall komma vägväsendet till godo. Med det nu anförda avstyrker utskottet de föreliggande motionerna om sänkning av motorfordonsskatterna.

I de likalydande motionerna I: 318 och II: 231 samt de likalydande motionerna I: 320 och II: 251 vid 1956 års riksdag yrkades att fordonsskatten å lastbilar, bussar och släpvagnar skulle sänkas till överensstämmelse med de skattesatser, som gällde närmast före den vid 1954 års riksdag beslutade höjningen av fordonsskatten. Med anledning av att i motionerna framhållits, att 1954 års beslut medfört en höjning av den allmänna driftkostnadsnivån inom gods- och persontrafiken, anförde bevillningsutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 23.

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.

Utskottet anförde vidare bl. a. följande.

Utvecklingen i fråga om inkomsterna av automobilskattemedlen har till följd av motorfordonstrafikens snabba tillväxt varit gynnsammare än beräknat, samtidigt som en av konjunkturmässiga skäl betingad 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 emotes, ger enligt utskottets mening anledning 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.

Av innehållet i *de föreliggande motionerna* må här återgivas följande.

I de likalydande *motionerna* I:137 och II:170 anför motionärerna bl. a. De stora eftersläpningar, som uppstått i fråga om väginvesteringarna, aktualiserar en sänkning av automobilskatterna, varvid man i första hand bör lätta bördan för den typiska nyttotrafiken. De 1954 genomförda skattesatserna har ställt den tyngre trafiken — speciellt bussföretagen — inför svårbemästrade problem. Olika fördyrande omständigheter såsom ökade lönekostnader samt på grund av investeringsavgiften kostsammare investeringar m. m., har under de senaste åren medfört att gods- och persontrafikföretagen haft allt svårare att motverka den ständigt sjunkande lönsamheten. Härtill har även bidragit det alltmer försvagade trafikunderlaget, speciellt på landsbygdslinjerna, vilket är ett resultat av den tilltagande privatbilismen. Ett antal trafikföretag har under den senaste tiden måst inställa verksamheten, andra har beskurit antalet turer. Omständigheterna tyder på att denna utveckling kommer att fortsätta.

Av busstrafikföretagens bruttoomkostnader faller ca 15 procent på skatt i olika former. En återgång till de tidigare gällande skattesatserna kan visserligen icke påverka omkostnaderna i sådan grad att en taxesänkning kan följa men kan tänkas underlätta för företagen — som i många fall står på förlustgränsen — att uppehålla en nödtorftig trafikfrekvens. Läget för den övriga nyttotrafiken karakteriseras icke lika genomgående av krissituation men kan på många punkter betecknas som klart otillfredsställande. Härtill kommer den effekt som omkostnadsläget utövar i prisfördyrande riktning. Det bör ur dessa synpunkter framstå som angeläget att medverka till en motlätnader i omkostnadsläget syftande initial skattesänkning för nyttotrafiken.

Till stöd för yrkandet i de likalydande motionerna I:210 och II:255 anföres i huvudsak följande. En skattehöjning av den storleksordning, som genomfördes år 1954, har självfallet inte undgått att leda till en väsentlig kostnadsökning för den tyngre trafiken. De svårigheter som såväl buss-trafiken som lastbilstrafiken under en lång tid haft att brottas med särskilt till följd av det vikande trafikunderlaget på landsbygden har väsentligt skärpts genom skattehöjningen. En lättnad i fordonsskattningen skulle innebära en åtgärd i kostnadssänkande syfte. Den åtgärd som i första hand anmäler sig är att återföra fordonsskatten till den nivå, som gällde före de höjningar som beslöts år 1954. En sådan reduktion av fordonsskatten kan beräknas medföra ett skattebortfall av ca 20 milj. kronor. Då vägbudgeten, som skall finansieras genom bilskattemedlen, för närvarande visar ett överskott om flera hundratal miljoner kronor saknar den förordade sänkningen av fordonsskatten reell betydelse för finansieringen av vägbygget.

Utskottet. I de föreliggande motionerna har yrkats att fordonsskatten å lastbilar, bussar och släpvagnar skall sänkas till de skattesatser, som gällde före den av 1954 års riksdag beslutade höjningen av fordonsskatten.

1954 års riksdagsbeslut innebar 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 samt släpvagnar med totalvikt av 5 000 kilogram och däröver. För släpvagnar med totalvikt uppgående till 1 000 men icke 3 000 kilogram innebar beslutet en sänkning av tidigare utgående skatt. Skattehöjningarna, som även omfattade drivmedelsskatterna, avsåg att täcka utgifterna för vägväsendet under budgetåret 1954/55 samt därjämte att möjliggöra en fortlöpande upprustning av vägarna under den närmaste femårsperioden. I enlighet med vad som förutsattes i propositionen nr 112 till 1954 års riksdag har frågan om översyn av vägtrafikbeskattningen upptagits till behandling inom 1953 års trafikutredning.

Till stöd för yrkandena om skattesänkning har framhållits att höjningen av fordonsskatten framför allt drabbat den utpräglat nyttobetonade gods- och persontrafiken — speciellt bussföretagen — med kostnadsfördyringar och taxehöjningar som följd. Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen kom de i förevarande motioner framförda synpunkterna i huvudsak till uttryck vid frågans behandling av 1956 års riksdag. I sitt av riksdagen godkända betänkande nr 23 erinrade nämnda års bevillningsutskott bl. a. om att det material, som förelåg vid behandlingen av automobilskattefrågan vid 1954 års riksdag, gav vid handen att de nya skattesatserna inte behövde befaras i någon mera avsevärd mån påverka driftkostnadsnivån inom gods- och persontrafiken. En återgång till de tidigare gällande skattesatserna kunde därför antagas få ringa effekt bland de faktorer som påverkade kostnadsläget på förevarande områden. I första hand borde det ankomma på 1953 års trafikutredning att närmare pröva spörsmålet om avvägningen av motorfordonstrafikens beskattning från de i motionerna anlagda närings-

och trafikpolitiska synpunkterna. Vad föregående års riksdag uttalat i berörda hänseende anser utskottet alltjämt äga giltighet. Därutöver vill utskottet endast erinra om att enligt förordningen om investeringsavgift för år 1957 bussar i yrkesmässig trafik på grund av bussföretagens svårigheter undantagits från avgiftsplikt, vilket verkar i sänkande riktning på bussföretagens nyanskaffningskostnader.

I motionerna har vidare framhållits att den föreslagna skattesänkningen skulle kunna möjliggöras genom de stora eftersläpningar, som på grund av det samhällsekonomiska läget uppstått i fråga om väginvesteringarna. Behållningen å automobilskattemedelsfonden utgjorde den 30 juni 1955 i runt tal 50 miljoner kronor, den 30 juni 1956 omkring 250 miljoner kronor och kan den 30 juni 1957 med ledning av uppgifter i årets statsverksproposition beräknas komma att uppgå till ca 280 miljoner kronor. Det stora överskottet på automobilskattemedlens specialbudget är föranlett dels av bilismens snabba expansion och dels av att den särskilda investeringsavgiften för motorfordon inräknats i automobilskattemedlen. Med hänsyn till att den särskilda investeringsavgiften från och med den 1 december 1956 ersatts med omsättningsskatt å motorfordon, som enligt beslut av föregående års riksdag skall tillföras den allmänna budgeten och således inte reserveras för vägunderhåll och väginvesteringar, torde samma möjligheter till fondering som hittills inte föreligga i fortsättningen.

Den ökade ansvällning av biltrafiken, som är att vänta, och förskjutningen mot tyngre fordon kommer att ställa betydligt större krav på vägväsendet och därmed även medföra avsevärt större investeringsbehov än man tidigare haft anledning att räkna med. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har på grundval av vissa preliminära förslag till stamvägnät inför 1955 års långtidsutredning anmält ett investeringsbehov för det statliga vägnätets upprustning under åren 1956—1965 av 6 miljarder kronor eller i genomsnitt 600 miljoner kronor per år. Långtidsutredningen har emellertid i sitt år 1956 avgivna betänkande (SOU 1956: 53) ansett, att vägbyggnadsverksamheten i avvägning mot andra angelägna investeringsobjekt fram till år 1960 endast kan beredas ett utrymme, som medger en begränsad ökning av verksamheten i förhållande till nuläget. Först efter nämnda tidpunkt finner utredningen en upprustning av vägarna i snabbare takt möjlig. Av olika skäl har det som föredragande departementschefen framhållit i statsverkspropositionen (bil. 8 Sjätte huvudtiteln s. 26) inte varit möjligt att på grund av föreliggande utredningsmaterial redan detta år göra någon närmare omprövning av vägprogrammet och uppdraga riktlinjer för den mera långsiktiga vägpolitiken. Innan riktlinjerna för de framtida väginvesteringarna fastställts och utan en mer ingående utredning rörande motorfordonstrafikens beskattning, anser utskottet sig för närvarande inte kunna bedöma, om de föreslagna skattesänkningarna är möjliga att genomföra.

Under hänvisning till det ovan anförda avstyrker utskottet de likalydande motionerna I: 137 och II: 170 ävensom de likalydande motionerna I: 210 och II: 255.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

1) att de likalydande motionerna I: 137 av herr Mannerskantz m. fl. och II: 170 av herr Lothigius m. fl. icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt

2) att de likalydande motionerna I: 210 av herrar Lindblom och Lundström samt II: 255 av herrar Sjölin och Nelande icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 mars 1957

På bevillningsutskottets vägnar:

EDGAR SJÖDAHL

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Hagberg, Spetz, Snygg, Söderquist, Rune Johansson, Niklasson, Erik Jansson, Wårnberg och Bengtson; samt

från andra kammaren: herrar Olsson, Kollberg, Sundström, Nilsson i Svalöv, Brandt, Gustafson i Göteborg, Allard, Persson i Svensköp, Vigelsbo och Henriksson.

Reservation

av herrar Hagberg, Spetz, Söderquist, Kollberg, Nilsson i Svalöv, Gustafson i Göteborg och Persson i Svensköp, vilka — under åberopande av innehållet i de likalydande motionerna I: 137 av herr Mannerskantz m. fl. och II: 170 av herr Lothigius m. fl. ävensom de likalydande motionerna I: 210 av herrar Lindblom och Lundström samt II: 255 av herrar Sjölin och Nelande om sänkning av fordonsskatten å lastbilar, bussar och släpvagnar till de skattesatser, som gällde före den av 1954 års riksdag beslutade skattehöjningen — ansett, att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte, med bifall till ovannämnda motioner, 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 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 etthundratio kronor, dels ock tjugooåttio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med etthundra kronor, dels ock trettio 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 trehundraåtta 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 1958.