

Nr 137

Av herr **Mannerskantz m. fl.**, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Den ändrade avvägningen 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. Denna förskjutning åstadkoms bl. a. genom en starkare skatteprogression efter fordonstyngden än som dittills gällt. Något slutgiltigt ståndpunktstagande i fråga om skattebördans fördelning på olika motorfordon togs icke. De genomförda skatteåtgärderna har fortfarande provisorisk karaktär och gäller i avvaktan på resultatet av ytterligare utredning rörande motorfordonstrafikens beskattning.

För närvarande är emellertid situationen — som framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens redogörelse — den, att bl. a. det statliga vägbygandet icke heller nästa verksamhetsår kommer investeringsverksamheten att få den omfattning som 1954 års program föreskriver. Trots detta fortsätter motorismen att inleverera skattemedel på grundval av 1954 års beslut.

De stora eftersläpningar som uppstått aktualiserar en sänkning av automobilskatterna, varvid man i första hand bör lätta bördan för den typiska nyttotrafiken, de tunga fordonen. Såsom ett lämpligt första steg mot vidare lättnader ämnar vi föreslå en återgång för fordonsskattens del till den före år 1954 gällande nivån.

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 dessvärre på att denna utveckling kommer att fortsätta.

De som icke har tillgång till bil eller annat motoriserat forskaffningsmedel är fortfarande i lika stort behov av att buss- och godsbefordrings-

linjerna uppehåller driften. Om så ej kan ske betyder det, att de drabbade områdena till stor del isoleras samt att risk föreligger för att avfolkningen onödigtvis ökas. Det bör vara riksdagen angeläget att, i den utsträckning den kan, genom lättnader i beskattningen bereda möjligheter för trafikföretagen att uppehålla en tillfredsställande verksamhet.

Av busstrafikföretagens bruttoomkostnader faller ca 15 % 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 nödörtfödig 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 mot lättnader i omkostnadsläget syftande initial skattesänkning för nyttotrafiken.

Med stöd av ovanstående hemställas,

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 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 tjugooåtta 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 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.

Stockholm den 24 januari 1957

Axel Mannerskantz

E. Birke

N. Yngve Nilsson

Ragnar Sveningsson
