

Nr 18

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

I) de likalydande motionerna I: 37 av herr *Wärnberg m. fl.* och II: 43 av herr *Persson i Appuna m. fl.*, vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta införa en särskild traktorskatt å 120 kronor per år för gummiringsförsedda traktorer och att bevillningsutskottet utarbetar härför erforderliga författningsbestämmelser»; samt

II) de likalydande motionerna I: 197 av herr *Sveningsson* och II: 236 av herr *Cassel m. fl.*, vari hemställts, att riksdagen måtte antaga följande

1) 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 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 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 tvåtusent kilogram, med tvåhundrafyrtio kronor;
 om totalvikten uppgår till tvåtusent men icke tretusent kilogram, med trehundraåtta kronor;
 om totalvikten uppgår till tretusent men icke femtusent kilogram, med fyrahundra kronor;
 om totalvikten uppgår till femtusent men icke åttatusent kilogram, med fyrahundraåtta kronor; samt
 om totalvikten uppgår till åttatusent kilogram, med femhundrasextio kronor.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1959.

2) *Förslag*
till

förordning om ändrad lydelse av 3 § förordningen den 21 maj 1954 (nr 260) om brännoljeskatt

Härigenom förordnas, att 3 § förordningen den 21 maj 1954 om brännoljeskatt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

3 §.

Brännoljeskatt utgår med tjugofem öre för liter.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1958.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framförda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionerna II: 43 och II: 236.

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 se-

dan 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 3000 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

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.

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 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. 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
fr. o. m. 1/7 1957	—	30

Enligt förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt utgår fr. o. m. den 1 juli 1957 energiskatt å bensin och motorsprit med fyra öre för liter och å motorbrännolja med 25 kr. per m³. För att den tunga motorfordonstrafiken skulle bli i stort sett oberörd av energiskatten sänktes skatten på motorbrännolja fr. o. m. den 1 juli 1957 från 32 öre till 30 öre per liter.

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.

Beträffande frågan om *skatt å traktorer* må här anföras, att 1951 års utredning rörande beskattning av motorfordonstrafiken med skrivelse den 30 december 1953 till chefen för finansdepartementet överlämnat en promemoria med förslag till förordning om traktorskatt. I promemorian förordades införandet av en enhetlig fordonsskatt, inkluderande brännoljeskatt, (traktorskatt) av 72 kronor per år för brännolja- och fotogendrivna jordbruks-traktorer. Fordonsbeskattning av jordbrukets bensindrivna traktorer kunde däremot icke förordas med hänsyn till storleken av den skatt som genomsnittligt åvilade dessa fordon för förbrukningen av bensin utöver den kvantitet som ej omfattades av utgående bensinskatte-*restitution*. För bensindrivna trafiktraktorer borde enligt utredningens förslag traktorskatt utgå med 132, 204 respektive 336 kronor för år beroende på traktorrens tjänstevikt. Traktorskatt för brännolja- och fotogendrivna trafiktraktorer borde utgå med 360, 564 respektive 780 kronor, likaledes beroende på tjänstevikt. Med hänsyn till de delvis outredda förhållandena rörande traktorernas användning på väg ansåg sig departementschefen i proposition nr 112 till 1954 års riksdag icke kunna förorda det av utredningen framlagda förslaget om införande av en särskild traktorskatt.

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. 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 emotses, 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.

Även vid 1957 års riksdag yrkades i de likalydande motionerna I: 137 och II: 170 samt de likalydande motionerna I: 210 och II: 255 att fordonsskatten å lastbilar, bussar och släpvagnar skulle sänkas till de skattesatser, som gällde före den av 1954 års riksdag beslutade höjningen av fordonsskatten. I sitt av riksdagen godkända betänkande nr 16 anslöt sig utskottet i huvudsak till den ståndpunkt, som tidigare intagits i frågan.

Av innehållet i de föreliggande motionerna må här återgivas följande.

Till stöd för yrkandet om införande av skatt å vissa traktorer anföres i de likalydande motionerna I: 37 och II: 43 följande. Beståndet av gummihjulsförsedda traktorer har från år 1954 till år 1958 ökat från i runda tal 100 000 traktorer till 150 000. I ej ringa omfattning används dessa traktorer som dragfordon för släpvagnar. Som transportmedel är traktorn ingalunda överlägsen lastbilen, men att den ändå framgångsrikt konkurrerar med denna på vissa transportavstånd beror på att lastbilstrafiken bidrar med en betydande skatt till vägarna, under det att traktorerna är helt skattefria. Härtill kommer att fordonskombinationerna med traktorn försvårar framkomstmöjligheterna för den övriga trafiken på vägar och gator. Detta utgör utan tvivel ett växande trafiksäkerhetsproblem. Starka skäl torde tala för att även traktorerna bör bidra med skälig andel i kostnaderna för väghållningen. Att fordonsbeskattningsfrågan i sin helhet för närvarande är föremål för utredning bör inte hindra en provisorisk beskattning med en skattesats uppgående till 120 kronor per år, d. v. s. samma beskattning som gäller för släpvagnar med en totalvikt av 1 000—1 500 kg.

I de likalydande motionerna I: 197 och II: 236 lämnar motionärerna en ingående redogörelse för motorfordonsbeståndets utveckling, statsverkets inkomster av automobilskattemedel samt anslagen till vägväsendet under budgetåren 1954/55—1958/59. Därefter konstaterar motionärerna bl. a. att 1954 års beskattningsförslag medfört större inkomster för staten än beräknat och att därför medelsbehovet för det planerade upprust-

ningsprogrammet mer än väl tillgodosetts. Vidare framhålles att det planerade femårsprogrammet inte följts och att därför den som ett »minimum» betecknade upprustningen av vägarna inte kommit till stånd. Bilismen har således inte endast förorsakats en kostnadsökning i form av skattehöjning utan även gått miste om en däremot svarande, av bättre vägar förorsakad driftkostnadsminskning. En jämförelse visar tydligt, att det är de för kostnadsfaktorerna känsligaste fordonskategorierna som visar negativa avvikelser från den för beskattningen grundläggande prognosen för fordonsutvecklingen. Sålunda visar gruppen lastbilar en trolig ökning med endast 10,3 procent mot beräknade 13,2 procent och gruppen bussar inte någon som helst ökning mot beräknade 25,3 procent. Som jämförelse står ökningen av antalet personbilar med 92 procent mot beräknade 17,5 procent. Det torde enligt motionärernas mening vara motiverat att härav draga den slutsatsen, att beskattningen för den tunga trafiken, lastbilar och bussar, medfört menliga verkningar. Farhågor härför framfördes redan vid beslutets fattande, och dessa har sedermera bestyrkts. Motionärerna anser det därför nödvändigt att lätta på det hårda kostnadstryck, som åvilar den tunga trafiken. Detta bör ske dels genom en sänkning av fordonsbeskattningen till den före 1954 års skattebeslut rådande nivån, dels genom att företaga en sänkning av skatten på brännolja. Brännoljeskatten uppgår för närvarande till 30 öre. I samband med införandet av energiskatten — 2 öre på brännolja — företogs en mot energiskatten svarande sänkning av brännoljeskatten under motivering av rådande ekonomiska svårigheter för åtskilliga bussföretag samt företag, som driver yrkesmässig lastbilstrafik. Den sammanlagda beskattningen utgör således fortfarande 32 öre per liter, ehuru en uppdelning skett på brännoljeskatt och energiskatt. Mot bakgrunden därav anses en sänkning av den nuvarande skatten på brännolja med fem öre motiverad. Skattebortfallet på grund av denna åtgärd torde enligt motionärernas beräkningar under budgetåret 1958/59 belöpa sig till 18,25 miljoner kronor. Bortfallet på grund av fordonskattens sänkning torde belöpa sig till ca 20 miljoner kronor.

Utskottet

I de likalydande motionerna I: 197 och II: 236 har hemställts att fordonskatten å lastbilar, bussar och släpvagnar skall sänkas till de skattesatser, som gällde före den av 1954 års riksdag beslutade höjningen av fordonskatten, samt att skatten å brännolja skall sänkas med fem öre per liter.

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. Beträffande skatten å brännolja företogs en höjning från 23 öre till

32 öre per liter. Skattehöjningarna avsåg att täcka utgifterna för vägväsendet under budgetåret 1954/55 samt därjämte att möjliggöra en fortlöpande upprustning av vägarna under den närmaste femårsperioden.

Som motivering för yrkandena om skattesänkningar har bl. a. framhållits att 1954 års riksdagsbeslut medfört större inkomster för staten än vad som beräknats, samt att upprustningen av vägarna inte genomförts i den omfattning som förutsatts. Därigenom anser motionärerna, att bilismen inte endast förorsakats en kostnadsökning i form av skattehöjning utan även gått miste om en däremot svarande, av bättre vägar föranledd driftkostnadsminskning. Det framhålles vidare, att skattehöjningarna medfört menliga verkningar företrädesvis för den tunga trafiken. De föreslagna skattesänkningarna beräknas medföra ett skattebortfall för budgetåret 1958/59 å 38,25 miljoner kronor.

Behållningen å automobilskattemedelsfonden utgjorde den 30 juni 1955 i runt tal 50 miljoner kronor. Behållningen har därefter successivt stigit och kan med ledning av uppgifter i årets statsverksproposition beräknas komma att uppgå till ca 600 miljoner kronor den 30 juni 1958. Det av motionärerna påtalade stora överskottet av automobilskattemedel är föranlett av att fordonsparken — i första hand personbilsbeståndet — tillväxt i en tidigare inte förutsedd omfattning samt av att stor återhållsamhet av samhälls-ekonomiska skäl varit erforderlig beträffande väginvesteringarna. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om det uttalande, som gjordes av statsutskottet i dess av 1957 års riksdag godkända utlåtande nr 6. Enligt statsutskottets mening var avsevärt högre väginvesteringar motiverade än de som föreslogs i statsverkspropositionen. Vid en avvägning av investeringsbehoven på olika samhällsområden ansågs emellertid ofrånkomligt, att vissa begränsningar vidtogs med avseende å vägväsendets investeringar. Med hänsyn därtill fann sig statsutskottet böra godkänna den av Kungl. Maj:t förordade ramen om 295 miljoner kronor för de statliga väginvesteringarna under kalenderåret 1958. I årets statsverksproposition (bil. 8 Sjätte huvudtiteln s. 59) anför föredragande departementschefen, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens delegation för översiktlig vägplanering i november 1957 framlagt resultatet av sitt arbete i form av en »Vägplan för Sverige». Denna långsiktiga principplan, som upptar en totalkostnad för upprustning av det allmänna och statsbidragsberättigade väg- och gatunätet under tiden fram till år 1975 av 21 100 miljoner kronor, har delegationen ansett kunna tjäna som underlag för en konkret investeringsplan för perioden 1958—1967. Departementschefen framhåller vidare, att tidpunkten för den översiktliga vägplanens framläggande inte möjliggjort ett ställningstagande till denna, varför han endast ansett sig böra ange ramen för det ordinarie statliga vägbyggandet under år 1959. Därvid har med beaktande av kraven på vägnas upprustning vägbyggnadsverksamheten givits en ökad omslutning med cirka 10 procent i förhållande till år 1958. Departementschefen har därför förordat att ramen för 1959 års vägbyggande höjs till 330 miljoner kronor.

Som av den ovan lämnade redogörelsen framgår har vid behandlingen av frågan om sänkning av motorfordonsbeskattningen även från bevillningsutskottets sida vid upprepade tillfällen understrukits, att man inte kan bortse från de stora investeringsbehov, som föreligger inom vägväsendet beroende på motorfordonstrafikens snabba ökning. Det nuvarande över-skottet av automobilskattemedel bör därför tagas i anspråk för framtida investeringar vid en tidpunkt, då en ny avvägning av den statliga investeringsverksamheten företages.

I likhet med motionärerna är utskottet medvetet om att den tunga trafiken för närvarande i viss utsträckning kämpar med ekonomiska svårigheter. På senare tid har också i olika sammanhang hänsyn härtill tagits vid beskattningen. Sålunda har bussar i yrkesmässig trafik undantagits från avgiftsplikt enligt förordningen om investeringsavgift för år 1957. Eftersom det av tekniska skäl inte varit möjligt att undanta motorbrännolja från den vid föregående års riksdag införda energibeskattningen, har en mot energiskatten svarande sänkning företagits av brännoljeskatten fr. o. m. den 1 juli 1957. Slutligen kan nämnas att brännoljan inte drabbats av de nyligen genomförda eller föreslagna höjningarna av de indirekta skatterna. Utskottet vill framhålla, att en genom skattesänkningar förorsakad kostnadsminskning inte bör övervärderas, enär lönsamheten även påverkas av andra betydligt viktigare faktorer. Det ankommer emellertid på 1953 års trafikutredning att närmare utreda frågan om motorfordonstrafikens beskattning ur närings- och trafikpolitiska synpunkter, varför ett slutligt bedömande av frågan tills vidare bör anstå.

Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet bifall till de likalydande motionerna I: 197 och II: 236.

Utskottet övergår härefter till att behandla de likalydande motionerna I: 37 och II: 43, vari framställts yrkande om införande av en särskild traktorskatt för gummihjulsförsedda traktorer. Till stöd för yrkandet har bl. a. anförts att traktorerna, trots att de inte är överlägsna lastbilarna som transportmedel, framgångsrikt kunnat konkurrera med dessa på vissa transportavstånd beroende på att traktorerna är undantagna från skatteplikt. Enligt motionärernas mening talar starka skäl för att även traktorerna bör bidra med skäligen andel av kostnaderna för vägväsendet.

Av den lämnade redogörelsen framgår, att i den av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken år 1953 avlämnade promemorian rörande beskattningen av traktorer, som användes i trafikarbete, föreslogs införande av en särskild traktorskatt. Förslaget ansågs motiverat av att den av utredningen tidigare samma år förordade skattehöjningen för vissa tyngre motorfordon kunde tänkas leda till en intensifierad användning av traktortåg för trafikarbete på vägar och gator, som helt eller delvis bekostades av allmänna medel. I proposition nr 112 till 1954 års riksdag uttalade departementschefen, att traktorer, som användes på allmänna vägar och gator, i princip borde delta i kostnaderna för vägväsendet. Med

hänsyn till de delvis outredda förhållandena på området ansåg sig departementschefen emellertid inte kunna förorda införandet av en särskild traktorskatt.

I enlighet med vad som förutsattes i den förenämnda propositionen har frågan om en översyn av vägtrafikbeskattningen upptagits till behandling inom 1953 års trafikutredning. Enligt vad utskottet har sig bekant kommer därvid spørsmålet om traktorernas beskattning att bli föremål för förnyade överväganden. Utan närmare utredning och utan att avvakta resultatet av den samlade bedömning, som sker av de trafikpolitiska frågorna inom ramen för 1953 års trafikutredning, bör det enligt utskottets mening inte ifrågakomma att man nu inför en särskild traktorskatt. Av anförda skäl finner sig utskottet inte kunna tillstyrka bifall till de likalydande motionerna I: 37 och II: 43.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

1) att de likalydande motionerna I: 37 av herr Wörnberg m. fl. och II: 43 av herr Persson i Appuna m. fl. icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt

2) att de likalydande motionerna I: 197 av herr Sveningsson och II: 236 av herr Cassel m. fl. icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 27 februari 1958

På bevillningsutskottets vägnar:

EDGAR SJÖDAHL

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjö Dahl, Hagberg, Eriksson, Spetz, Snygg, Erik Jansson, Söderquist, Oscar Carlsson och Wolgast; samt

från andra kammaren: herrar Sundström, Kärrlander, Persson i Svensköp, Asp, Andersson i Essvik, Anderson i Sundsvall, Jansson i Aspeboda, Forsberg, Darlin och Rydén.

Reservation

av herrar Hagberg, Spetz, Söderquist, Persson i Svensköp, Anderson i Sundsvall, Darlin och Rydén, vilka — under åberopande av innehållet i de likalydande motionerna I: 197 av herr Sveningsson och II: 236 av herr Cassel m. fl. om vissa lindringar i motorfordons- och drivmedelsbeskattningen — ansett, att utskottet under punkten 2) bort hemställa,

att riksdagen måtte, med bifall till ovannämnda motioner, antaga följande

1) Förslag

till

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

Häri genom 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 tjuogoåtta 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 trettusen kilogram, med trehundra tjuugo kronor;

om totalvikten uppgår till trettusen 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 1959.

2) Förslag

till

*förordning om ändrad lydelse av 3 § förordningen den 21 maj 1954 (nr 260)
om brännoljeskatt*

Härigenom förordnas, att 3 § förordningen den 21 maj 1954 om brännoljeskatt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

3 §.

Brännoljeskatt utgår med tjugofem öre för liter.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1958.