

## Nr B 12

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

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

I) de likalydande motionerna I: B 65 av herrar *Sveningsson* och *Kronstrand* samt II: B 61 av herrar *Stenberg* och *Östlund*, vari hemställts, att riksdagen måtte besluta en lättnad i beskattningen av den tunga motorfordonstrafiken och därvid antaga följande förslag till ändringar i gällande lagstiftning, nämligen

#### 1) 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 trettio tre 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 trehundratjugo 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 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 oktober 1958.

II) de likalydande motionerna I: B 178 av herr *Torsten Andersson m. fl.* och II: B 228 av herr *Börjesson m. fl.*, vari yrkats, »att riksdagen måtte besluta hemställa hos Kungl. Maj:t om utredning och förslag till 1959 års riksdag angående sänkning av motorfordonsskatten för den tyngre biltrafiken».

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 I: B 178 och II: B 61.

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 erlægges 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 <sup>1</sup>	
	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 fordonsskattningen 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 oför-

<sup>1</sup> 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.

ändrad 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. Det bör anmärkas att yrkandet i motionerna I: B 65 och II: B 61 innebär en återgång i fråga om lastbilar, bussar och släpfordon till den fordonsskatt, som gällde omedelbart före 1954 års höjning.

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 brännolja. Storleken av skatterna å bensen och brännolja under efterkrigstiden framgår av följande tablå.

Tidsperiod	Skatt (öre per liter)	
	Bensen	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 bensen och motorsprit samt motorbrännolja. Energiskatten å brännolja utgör 25 kr. per m<sup>3</sup>. 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. Energiskatten på bensen och motorsprit var till en början fyra öre per liter men höjdes senare genom förordningen den 11 februari 1958 (nr 32) till nio öre per liter med verkan från samma dag.

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 bedrivs nu inom ramen för 1953 års trafikutredning.

1954 års berörda riksdagsbeslut föregicks av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. I det av utredningen avlämnade betänkandet förordades med stöd av ett omfattande utredningsmaterial en än mer betydande omfördelning av motorfordonstrafikens totala skattebörda mot ökad skattebelastning på den tyngre trafiken än som senare genomfördes. I proposition nr 112, vari utredningens förslag anmäldes för 1954 års riksdag, uttalade dåvarande chefen för finansdepartementet bl. a. att han inte ansett sig böra ta slutlig ståndpunkt till den av utredningen föreslagna omfördelningen av skattebördan. Förslaget syntes nämligen böra ytterligare överarbetas samt eventuellt revideras med beaktande av närings- och trafikpolitiska synpunkter. Emellertid hade departementschefen på

grundval av såväl det framlagda utredningsmaterialet som de i remissyttrandena anförda erfarenhetsgrundade synpunkterna på den tyngre motorfordonstrafikens vägstandardkrav och vägförslitning funnit starka skäl tala för att de tyngre fordonen borde bära en större andel av vägstnaderna än som för det dåvarande var fallet. En viss förskjutning i denna riktning liksom också en starkare skatteprogression efter fordonstyngden syntes därför påkallad men borde i avbidan på resultatet av det ytterligare utredningsarbetet hållas inom sådana gränser att den inte mera avsevärt påverkade den allmänna driftskostnadsnivån inom gods- och persontrafiken.

Propositionen föranledde i fråga om höjningen av fordonsskatten inte någon erinran från riksdagens sida.

I fråga om skatten på brännolja som dittills varit 5 öre lägre per liter än skatten på bensin, förordade 1951 års utredning en kraftig höjning. Utredningen framhöll att brännoljan borde beskattas hårdare än bensin med hänsyn till att brännoljan, i körsträcka räknad, hade en effekt, som är omkring 33 procent större än bensinens. I nyssnämnda proposition uttalade departementschefen att han visserligen inte fann skäl föreligga att bibehålla den dåvarande relationen mellan bensinskatt och brännoljeskatt, men att å andra sidan skatten på brännolja inte borde höjas i sådan omfattning att en övergång kunde befaras från brännolja- till bensindrift i fall, där brännoljedrift ur andra synpunkter är den lämpligaste. Med hänsyn härtill föreslogs att skattesatsen för bensin och brännolja bestämdes till samma belopp per volymenhet. Förslaget antogs av 1954 års riksdag.

Sedermera företogs — såsom ovan anmärkts — i samband med antagandet av förordningen om energiskatt en mot nämnda skatt svarande sänkning av brännoljeskatten. Beträffande bensinskatten gjordes däremot inte någon mot energiskatten svarande sänkning. I det föregående har erinrats om att energiskatten på bensin för närvarande är nio öre per liter.

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 emellerid 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 räk-

nat 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. Vidare yrkades i motionen II: 577 sänkning av fordonsskatten för bussar och av skatten å brännolja. Med anledning av att i vissa motioner uttalats, 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.

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.

Samma yrkande framställdes även vid 1958 års A-riksdag i de likalydande motionerna I: 197 och II: 236. Bevillningsutskottet anförde i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 18 bl. a. följande.

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 vägarnas 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 överskottet 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.

I de likalydande motionerna I : B 65 och II : B 61 vänder sig motionärerna mot bevillningsutskottets ståndpunktstagande vid 1958 års A-riksdag. Kostnaderna för vägväsendets förbättring under femårsperioden 1955—1959 hade beräknats till betydligt högre belopp än vad som senare faktiskt anslagits för ändamålet, medan däremot inkomsterna av automobilskattemedel översteg de beräknade under samma period. I stället för ett beräknat underskott på 20 milj. kronor vid periodens slut kunde man räkna med ett överskott av 903,2 milj. kronor. Beskattningens inverkan på den tunga nyttotrafiken kunde bl. a. avläsas på hur antalet fordon av olika kategorier under perioden beräknats öka i jämförelse med den utveckling som verkligen ägt rum. Personbilar hade beräknats öka med 17,5 %, lastbilar 13,2 % och bussar 25,3 %. Det verkliga utfallet hittills (1958) visar en ökning av 92 % för personbilar, men endast 10,3 % för lastbilar och för bussar 0 %. Den ogynnsamma inverkan av beskattningen har förstärkts därav att avsedda förbättringar av vägväsendet och därav följande mindre underhålls- och reparationskostnader för den tunga trafiken uteblivit. Dessa skäl som framförts i de vid A-riksdagen väckta motionerna hade inte på någon punkt vederlagts av utskottet. Vad utskottet anfört om att den tunga nyttotrafiken undgått vissa ytterligare skattebelastningar saknade uppenbarligen relevans, eftersom redan den nuvarande skattebördan påvisats vara för hög. Då utskottet påvisat att investeringsbehoven inom vägväsendet är stora och att överskottet av automobilskattemedel därför framdeles kan komma att tagas i anspråk, är det svårt att inse hur utskottet från denna utgångspunkt

vill avvisa en skattelindring av nyttotrafiken för närvarande. En motsatt slutsats ter sig däremot motiverad, så mycket hellre som överskottsmedlen med nuvarande utbyggnadstakt av vägväsendet snart motsvarar ett helt års förbrukning och anledning finns att anta att inkomsterna även i fortsättningen kommer att stiga till följd av ökning i antalet motorfordon, medan däremot den skattelindring som föreslås endast motsvarar 33,75 milj. kronor, d. v. s. en bråkdel av det tillgängliga överskottet. Att under sådana förhållanden medge den tunga nyttotrafiken en lättnad till dess problemen klarlagts och att ge dess företagare ett skäligt andrum i deras nuvarande belägenhet framstår som en synnerligen försvarbar åtgärd.

Det är med denna bakgrund också egendomligt att utskottet vill åberopa arbetet inom 1953 års trafikutredning som ett skäl för dröjsmålet att förbättra nyttotrafikens läge. När så betryggande fordringar finns till förmån för vägväsendet, finns ju goda förutsättningar att tillgodse näringsens önskemål om omedelbara lättnader i avvaktan på den grundligare kartläggning utredningen kan komma att prestera. Den nuvarande skatteavvägningen förutsattes då den genomfördes vara ett »provisorium». Att utbyta ett i vissa avseenden misslyckat provisorium mot ett bättre provisorium i avvaktan på erforderliga utredningar förefaller bättre än att tolerera bestående missförhållanden.

Utskottets resonemang, att skattebördan inte är någon avgörande utgiftspost för den tunga nyttotrafiken, utan att lönsamheten avgörs av andra faktorer finner motionärerna vilseledande. Fordonsskatten och brännoljeskatten är punktskatter som utgör en extra belastning av dessa näringsidkare i förhållande till andra skattskyldiga. Det är därför rimligt att se just dessa kostnader ur marginalsynpunkt. Det förefaller därför föga välbetänkt att vidmakthålla en dylik skattebelastning på en nivå, som, efter vad redan siffrorna för fordonsbeståndets utveckling visar, medfört betydande avbräck för näringsgrenen i fråga.

I de likalydande motionerna I : B 178 och II : B 228 uttalas att i och för sig intet finns att invända mot principen att motorfordonstrafiken genom en särskild beskattning skulle gälda av denna förorsakad kostnad för vägväsendet. Under hand har emellertid i den allmänna debatten allt starkare gjorts gällande, att fördelningen av skatteuttagen mellan lättare och tyngre fordon icke skulle vara riktigt avvägd. Särskilt har företrädare för den tyngre lastbilstrafiken gjort gällande att beskattningen nu är av den storleksordningen att den äventyrar näringsens ekonomi. Mycket talar för att det finns fog för denna uppfattning, men tyvärr finns det för litet statistiskt material för att man skall kunna bilda sig en säker uppfattning. Bristerna i vägväsendets underhåll och utbyggnad drabbar i mycket hög grad de tyngre fordonen med starkt ökat slitage som följd, varför den tyngre lastbilstrafiken åsamkas kostnader genom beskattning och bristande vägupprustning samtidigt. Vägarnas och broarnas konstitution gör det också många gånger omöjligt att utnyttja full lastkapacitet hos fordonen.

Riksdagens beslut av år 1954 angående de nya bilbeskattningsreglerna avsågs endast vara provisoriskt och att efter hand som erfarenhet vanns det skulle avlösas av ett mera definitivt system. Enligt motionärernas uppfattning är tiden nu inne att ompröva bärigheten av riktlinjerna för den tyngre fordonsskattningen och att hänsyn därvid tas till de allt starkare flödande skattemedlen och den stora eftersläpningen i vägväsendets upprustning. De nya skattereglerna har nu varit gällande så pass lång tid att tillräckligt statistiskt material bör kunna åstadkommas för en riktig bedömning av skattebelastningen.

### Utskottet

I de förevarande motionerna har framställts yrkanden syftande till vissa lättnader i beskattningen av den tyngre motorfordonstrafiken. Sålunda hemställs i de likalydande motionerna I: B 65 och II: B 61 att fordonsskatten å lastbilar, bussar och släpvagnar återföres till de skattesatser, som gällde före den av 1954 års riksdag beslutade höjningen av fordonsskatten, samt att skatten å brännolja skall sänkas med fem öre per liter. I de likalydande motionerna I: B 178 och II: B 228 åter har yrkats skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning och förslag till 1959 års riksdag angående sänkning av motorfordonsskatten för den tyngre trafiken.

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 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.

Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen ifrågasatte 1951 års utredning rörande motorfordonstrafikens beskattning en betydande förskjutning av automobilbeskattningen mot ökad belastning för den tyngre trafiken. Därvid hade utredningen i stort sett anlagt rent vägtekniska synpunkter på frågan och således funnit förskjutningen motiverad med hänsyn till den tyngre trafikens högre vägstandardkrav och kraftigare vägförslitning. 1954 års riksdagsbeslut i frågan innebar visserligen en förskjutning i denna riktning men i avsevärt mindre grad än utredningen föreslagit. Beslutet betecknades uttryckligen som provisoriskt i avvaktan på ytterligare utredning i ämnet, därvid även närings- och trafikpolitiska synpunkter skulle beaktas. Denna utredning verkställes av 1953 års trafikutredning.

Utskottet vill erinra om vad 1958 års A-riksdags bevillningsutskott uttalat i silt av riksdagen godkända betänkande nr 18, vari utskottet avstyrkte motionsyrkanden av samma innebörd som de i motionerna I: B 65 och II: B 61

väckta. Utskottet yttrade bl. a. att hänsyn vid beskattningen på senare tid i olika sammanhang tagits till det förhållandet, att den tyngre trafiken för närvarande kämpar med ekonomiska svårigheter. Således undantogs bussar i yrkesmässig trafik från avgiftsplikt enligt förordningen om investeringsavgift för år 1957. Eftersom det av tekniska skäl inte var möjligt att undanta motorbrännolja från den vid föregående års riksdag införda energibeskattningen, vidtogs en mot energiskatten svarande sänkning av brännoljeskatten fr. o. m. den 1 juli 1957. Vidare erinrades om att brännoljan inte drabbades av de i början av år 1958 genomförda höjningarna av de indirekta skatterna. Utskottet framhöll vidare att en genom skattesänkningar förorsakad kostnadsminskning inte borde övervärderas, enär lönsamheten även påverkas av andra betydligt viktigare faktorer.

Såsom i motionerna framhållits redovisas inte obetydliga överskottsmedel på automobilskattemedelsfonden. Enligt av utskottet inhämtade uppgifter utgjorde behållningen på fonden den 30 juni 1958 587 miljoner kronor. Vid samma tidpunkt uppgick vidare reservationerna på anslag hänförliga till automobilskattemedlens specialbudget till 549 miljoner kronor. Detta i och för sig betydande överskott, som uppkommit successivt under åren efter 1954, är föranlett av att fordonsparken — i första hand personbilsbeståndet — har tillväxt i en tidigare inte förutsedd omfattning samt av att stor återhållsamhet av samhällsekonomiska skäl varit erforderlig beträffande väginvesteringarna. Om emellertid behållningen ses mot bakgrunden av den inträdda penningvärdeförändringen och av de stora nuvarande och framtida investeringsbehoven på bl. a. vägväsendets område, framstår densamma såsom mer tillfällig. Utskottet vill erinra om att delegationen för översiktlig vägplanering i dess i slutet av år 1957 avlämnade betänkande »Vägplan för Sverige» (SOU 1958 nr 1 och nr 2) framlagt en investeringsplan för perioden 1958—1967. Därvid har delegationen beräknat den totala kostnaden fram till år 1975 för upprustning av det allmänna och statsbidragsberättigade väg- och gatunätet till ca 21 miljarder kronor. Delegationen har framhållit att det härmed tillämnade programmet inte avser och ej heller möjliggör åstadkommandet av ett exklusivt eller i något avseende överdimensionerat vägnät. Syftet säges främst ha varit att söka på ett rimligt sätt tillgodose trafikens behov och näringslivets berättigade krav på möjligheter till ekonomiska transporter.

Utskottet vill framhålla att sådana förhållanden som t. ex. bensinprisets höjning genom inverkan av energiskatten på bensin inneburit en förskjutning till den tyngre motorfordonstrafikens fördel av automobilbeskattningen i förhållande till vad som avsågs med 1954 års beslut. Det kan vidare anmärkas att även volymmässigt en förändring inträtt, i det att antalet lastbilar och bussar inte ökat i förutsedd omfattning, medan däremot personbilsbeståndet undergått en långt snabbare ökning än som förutsatts. Enligt utskottets mening är det inte osannolikt att en avvägning av automobilbeskattningen under hänsynstagande till de synpunkter, som trafikutredningen har att beakta, kan ge till resultat att en annan fördelning av skattebördan mellan

olika motorfordon än den nu gällande framstår som motiverad. Emellertid bör trafikutredningens arbete inte föregripas genom beslut nu rörande beskattningen av den tyngre trafiken. Då utredningen enligt vad utskottet inhämtat bedriver sitt arbete med sikte på att om möjligt under nästföljande år kunna avlämna betänkande rörande motorfordonstrafikens beskattning, kommer ett utförligare och säkrare material för frågans bedömande att föreligga inom en nära framtid. Med hänsyn till att frågan således redan befinner sig under utredning anser utskottet inte heller skäl föreligga att tillstyrka skrivelse till Kungl. Maj:t i ämnet.

Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet såväl det i motionerna I: B 65 och II: B 61 framställda yrkandet om lagstiftning, innebärande sänkning av beskattningen av den tyngre motorfordonstrafiken, som det i motionerna I: B 178 och II: B 228 gjorda yrkandet om utredning angående sådan sänkning.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

1) att de likalydande motionerna I: B 65 av herrar Sveiningsson och Kronstrand samt II: B 61 av herrar Stenberg och Östlund om vissa lindringar i motorfordons- och drivmedelsbeskattningen, ävensom

2) att de likalydande motionerna I: B 178 av herr Torsten Andersson m. fl. och II: B 228 av herr Börjesson m. fl. om utredning och förslag till 1959 års riksdag angående sänkning av fordonsskatten för den tyngre biltrafiken,

måtte, i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anført, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Stockholm den 18 november 1958

På bevillningsutskottets vägnar:

EDGAR SJÖDAHL

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar Sjödahl, Hagberg, Snygg, Gustaf Elofsson\*, fröken Ranmark, herrar Anders Johansson\*, Wärnberg, Kronstrand, Siegbahn\* och Alvar Andersson; samt

från andra kammaren: herrar Sundström, Kärrlander, Gustafson i Göteborg, Larsson i Luttra, Darlin, Stenberg, fru Holmqvist, herrar Forsberg, Kristenson i Göteborg och de Joungé.

\* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

---

### Reservation

av herrar *Hagberg, Anders Johansson, Kronstrand, Gustafson* i Göteborg, *Darlin, Stenberg* och *de Jounge*, vilka — under hänvisning till innehållet i de likalydande motionerna I: B 65 av herrar *Sveningsson* och *Kronstrand* samt II: B 61 av herrar *Stenberg* och *Östlund* — ansett att utskottet under punkten 1) bort hemställa,

att riksdagen i anledning av nämnda motioner måtte antaga

*dels* det i motionerna intagna förslaget till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

*dels ock* följande

### 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 januari 1959.