

Nr 236

Av herr Cassel m. fl., om *vissa lindringar i motorfordons- och drivmedelsbeskattningen.*

Det växande bilantalet klargjorde på ett tidigt stadium nödvändigheten av att upprusta landets vägväsende. Utformat efter helt andra behov och förutsättningar kunde vårt vägsystem under efterkrigstiden inte ens tillnärmelsevis tillgodose de berättigade krav som den expanderande motorismen ställde.

Den upprustning, om vars önskvärdhet så gott som allmän enighet rådde, skulle emellertid medföra kostnader vilka icke ansågs kunna täckas enligt då gällande normer för fordons- och drivmedelsbeskattningen. I syfte att förbättra inkomsterna till förmån för en successiv utbyggnad och upprustning av vägväsendet utarbetade 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken förslag till nya normer för en sådan beskattning. Med vissa ändringar kom detta förslag att i huvudsak ligga till grund för riksdagsbeslut i frågan.

Utgifterna för vägväsendets förbättring beräknades för femårsperioden 1954/55—1958/59 till (milj. kr.)

1954/55	1955/56	1956/57	1957/58	1958/59
737	790	870	925	975

Beräkningen av för utgifternas täckande nödvändiga inkomster byggde på prognoser om motorfordonsbeståndets utveckling under nämnda femårsperiod. Antalet automobiler var 1954

Personbilar	Lastbilar	Bussar
485 000	106 000	8 300

Antalet automobiler den 1/1 1959 beräknades till följande

Personbilar	Lastbilar	Bussar
570 000	120 000	10 400

Detta skulle innebära en beräknad ökning av antalet personbilar med 17,5 %, av antalet lastbilar med 13,2 % samt en ökning av antalet bussar med 25,3 %. På grundval av de beskattningsnormer som nedan redovisas

beräknades inkomsterna under femårsperioden uppgå till (milj. kr.)

1954/55	1955/56	1956/57	1957/58	1958/59
740	811	862	909	955

Under hela perioden redovisades således enligt beräkningarna ett sammanlagt underskott på 20 milj. kronor (jfr tab. 1), vilket emellertid skulle täckas medelst ökade inkomster grundade på en effektivisering av uppördssystemet för brännolja.

De erforderliga skattemedlen beslutades bära uttagas först och främst genom en höjning av drivmedelsskatten. De viktigaste höjningarna skedde av skatten på brännolja med 9 öre samt på bensin med 4 öre, innebärande en total skatt av 32 öre per liter för båda slagen av drivmedel. De skattemedel som i övrigt erfordrades beslutades bära uttagas genom höjning dels av fordonsskattens grundavgift för personbilar, bussar och lastbilar med 10 kronor, dels fordonsskattens tilläggsavgifter för bussar och lastbilar med efter tjänstevikten progressivt stigande belopp samt dels fordonsskatten för tyngre släpvagnar.

På grundval av nyligen utförda kalkyler beräknas följande antal fordon bli redovisade den 31 december 1958.

Personbilar	Lastbilar	Bussar
931 000	116 900	8 300

Detta skulle innebära en ökning av fordonsantalet, räknad med utgångspunkt i 1954 års siffror, med 92 % för personbilar samt med 10,3 % för lastbilar. För bussarna beräknas ingen som helst ökning.

Statsverkets inkomster av automobilskattemedel under tiden 1954/55—1958/59 har uppgått samt beräknas uppgå till (förutom investeringsavgift)

1954/55	1955/56	1956/57	1957/58	1958/59
752	880	938	1 040	1 104

Beträffande de två sista budgetåren gäller att restitutioner o. d. ej frånräknats.

Anslagen av automobilskattemedel har till en början följt den uppgjorda planen men efter hand reducerats under motivering av växande reservationsmedelsbehållningar under de olika anslagsposterna. Sålunda har för innevarande budgetår anslagits sammanlagt ca 715 milj. samt för nästa budgetår äskats 772 milj. Enligt femårsprogrammet skulle anslås resp. 925 och 975 milj.

Den stora ökningen av reservationsmedelsbehållningen beror i avgör-

ande grad på kalenderårsberäkningen av vägbyggnadsanslagen men har till stor del föranletts av de av Kungl. Maj:t bestämda ramarna för medelsanvändningen, vilka förhindrat utnyttjande i full utsträckning av de anslagna medlen. Reservationsökningen har sålunda från den 1/7 1954 till den 30/6 1957 ökat från 290,8 milj. kr. till 680,5 milj. På grund av den ovannämnda, i förhållande till femårsplanen reducerade anslagsgivningen, vilken beträffande budgetåren 1957/58 och 1958/59 även understiger den av Kungl. Maj:t tillåtna ramen för medelsutgifningen, kommer reservationsmedelsbehållningen successivt att minska. I motsvarande mån sker emellertid en ökning av bilskattemedelsfondens behållning.

Fondens utveckling från den 1/7 1954, då där redovisades ett underskott på ca 30 milj. kr., har haft följande förlopp. Den 30/6 1955 redovisades en behållning av 53,6 milj., den 30/6 1956 uppgick behållningen till 258,5 milj., och denna hade den 30/6 1957 stigit till 282 milj. Den 30/6 1958 kommer fonden, efter den av riksdagen i fjol beslutade avsättningen till densamma, att uppgå till 571,1 milj. kr. I budgeten för år 1958/59 förutsattes, att ytterligare 332,1 milj. tillføres fonden. Dennas behållning kommer därför, om riksdagen ej beslutar annorlunda, att den 30/6 1959 uppgå till 903,2 milj. kr.

De av riksdagen 1954 beslutade ändringarna i beskattningen av motorfordonstrafiken tog icke sikte på en definitiv reglering av beskattningsfrågorna på hithörande område. Såsom allmän riktlinje ansågs dock t. v. böra gälla att motorfordonstrafiken genom särskild beskattning skulle gälda av denna förorsakad kostnad för vägväsendet.

Med skattereformen avsågs dels i första hand att täcka utgifterna för vägväsendet under budgetåret 1954/55 samt dels att möjliggöra en fortsatt upprustning av vägarna under den närmast följande femårsperioden. Det förutsattes att detta "provisorium" framdeles skulle avlösas av en beskattning grundad på resultat av erforderliga utredningar, baserade på en översiktlig vägplanering på längre sikt.

Några delade meningar om behovet av upprustning förelåg icke, vilket alltjämt torde gälla. Beräkandet av den framtida utgiftsramen grundades på det förhållandet att en upprustning av vägnätet icke kunde uppskjutas. En fortlöpande utbyggnad av vägar och gator till förbättrad standard framstod mot bakgrund av den beräknade ökningen av fordonsbeståndet och den rådande eftersläpningen i väg- och gatubyggnadsverksamheten som ofrånkomlig. Vidare ansågs trafiksäkerhetshänsyn aktualisera en upprustning av vägarna. Departementschefen anförde dessutom bl. a.: "Ur bilägarans synpunkt medför dålig vägstandard en ökning av kostnaderna för drivmedel, reparationer, försäkringar samt vagn- och ringslitage. *Kostnadsökningen för vägvä-*

sendets upprustning i form av skatthöjning motsvaras därför av en minskning i motorfordonstrafikens driftkostnader.”

Av den föregående redogörelsen framgår att 1954 års beskattningsförslag medfört större inkomster för staten än beräknat och att därför medelsbehovet för det planerade upprustningsprogrammet mer än väl tillgodosetts. Likaså framgår tydligt att det planerade femårsprogrammet icke följts och att därför den som ett ”minimum” betecknade upprustningen av vägarna icke kommit till stånd. Bilismen har således förorsakats icke blott en kostnadsökning i form av skatthöjning utan även gått miste om en däremot svarande, av bättre vägar förorsakad driftkostnadsminskning.

Det torde kunna försvaras att se ett samband mellan de omständigheter för vilka ovan redogjorts och de på nya erfarenheter grundade beräkningarna av utvecklingen för de olika fordonskategorierna. En jämförelse visar tydligt hurusom det är just 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 % mot beräknade 13,2 % och gruppen bussar icke någon som helst ökning mot beräknade 25,3 %. Som jämförelse står ökningen av antalet personbilar med 92 % mot beräknade 17,5 %. Det torde icke vara omotiverat att härav draga 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. Det framhölls att de för skatteskärpningen grundläggande fördelningsteorierna inte var godtagbara. Även om det i och för sig kunde anses motiverat att låta den tunga trafiken bära en något större andel av kostnaderna än som dittills varit fallet syntes det likväl vara av vikt att denna ej fick belastas så att genom en olämpligt avvägd beskattning direkt menliga verkningar uppstod.

Ogynnsamma verkningar kan enligt vår mening konstateras. Vi anser det därför icke blott önskvärt utan 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 f. n. 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 samt energiskatt.

Mot bakgrunden av det som ovan anförts kan en sänkning av den nuvarande skatten på brännolja med fem öre anses motiverad. Skattebortfallet på grund av denna åtgärd torde enligt våra beräkningar under budgetåret 1958/59 belöpa sig till 18,25 milj. kronor. Bortfallet på grund av fordonsskattens sänkning torde belöpa sig till ca 20 milj. kronor.

Sammanfattningsvis föreslår vi därför att beskattningen på den tunga trafiken mildras genom en sänkning dels av grundavgift och tilläggsavgifter på lastbilar, bussar och släpvagnar till förutvarande nivå samt dels av skatten på brännolja med fem öre. Därför hemställer vi,
att riksdagen måtte 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 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 automobili-lens 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 kilo-gram av automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn:

om totalvikten understiger ettusen kilogram, med åttio kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen men icke ettusenfemhundra kilo-gram, 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 trehundraåtjugo 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 angives.

3 §.

Brännoljeskatt utgår med tjugofem öre för liter.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1958.

Stockholm den 25 januari 1958

<i>Leif Cassel</i>	<i>Sven Svensson</i> i Krokstorp	<i>C. W. Lothigius</i>
<i>Fredrik-Adolf Hamilton</i>	<i>Gösta Darlin</i>	<i>Gust. Nilsson</i> i Göingegården
<i>Carl Eric Hedin</i>	<i>N. Stenberg</i>	<i>Ragnhild Sandström</i>