

## Nr B 61

Av herrar Stenberg och Östlund, om vissa lindringar i motorfordons- och drivmedelsbeskattningen.

I motionerna I: 197 och II: 236 till den upplösta vårriksdagen yrkades en lindring av beskattningen på den tunga motorfordonstrafiken genom sänkning av grundavgift och tilläggsavgift på bussar, lastbilar och släpvagnar till förutvarande nivå samt genom en nedsättning av brännoljeskatten med 5 öre per liter. Yrkandet motiverades med att den nuvarande beskattningen medfört menliga verkningar för den tunga trafiken.

Även utskottet måste vitsorda att denna näringsgren drabbats av svårigheter. Sålunda heter det i bevillningsutskottets betänkande nr 18/1958: »I likhet med motionärerna är utskottet medvetet om att den tunga trafiken för närvarande i viss utsträckning kämpar med ekonomiska svårigheter.»

Motionärerna hade utförligt utvecklat varför den nuvarande beskattningen var i behov av revidering. Det påvisades att kostnaderna för vägväsendets förbättring under femårsperioden 1955—1959 hade beräknats till betydligt högre belopp än vad som senare faktiskt anslagits för ändamålet samtidigt som 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.

De sakskalet som sålunda anförts av motionärerna har inte på någon punkt vederlagts av utskottet. Vad utskottet anført om att den tunga nyttotrafiken undgått vissa ytterligare skattebelastningar saknar uppenbarligen relevans, eftersom redan den nuvarande skattebördan har påvisats vara för hög, och det är denna situation och icke något hypotetiskt ännu sämre läge som debatten gäller.

Utskottet påvisar att investeringsbehoven inom vägväsendet är stora och att överskottet av automobilskattemedel därför framdeles kan komma att tagas i anspråk. Det är 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 dessa företagare ett skäligt andrum i deras nuvarande belägenhet framstår som en synnerligen försvarbar åtgärd.

Det är med denna bakgrund också egendomligt att utskottet vill återropa 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 tillgodose näringsens önskemål om omedelbara lättnader i avvaktan på den grundligare kartläggning utredningen kan komma att prestera. Härför talar dessutom att den nuvarande skatteavvägningen redan då den genomfördes förutsattes vara ett »provisorium». Att utbyta ett i vissa avseenden misslyckat provisorium med ett bättre provisorium i avvaktan på erforderliga utredningar förefaller ju ur alla synpunkter bättre än att tolerera bestående missförhållanden.

Utskottet framhåller slutligen, att skattebördan inte är någon avgörande utgiftspost för den tunga nyttotrafiken, utan att lönsamheten avgörs av andra faktorer. Detta är ett vilseledande resonemang. 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 välbetänt att vidmakthålla en dylik skattebelastning på en nivå, som, efter vad redan siffrorna för fordonsbeståndets utveckling visar, medfört betydande avbräck för näringsgrenen i fråga.

De av oss föreslagna skattelättnaderna skulle träda i kraft den 1 oktober 1958 i vad avser brännoljebeskattningen samt den 1 januari 1959 i fråga om fordonsbeskattningen.

Under återopande av det anförda och med hänsyn till den tunga nyttotrafikens prekära läge samt att de skäl som utskottet vid behandlingen av frågan anfört mot ett beaktande av näringsgrenens svårigheter inte förefaller övertygande får vi föreslå,

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*

Häri genom 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 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 trettiotret 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 fyrahundraåtta 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*

Häri genom 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 oktober 1958.

Stockholm den 25 juni 1958

*N. Stenberg*

*Carl Östlund*