

## Nr 45

### 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: 159 av herr *Sveningsson m. fl.* och II: 208 av herr *Stenberg 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 tjuugoåtta kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med etthundra kronor, dels ock trettio-sju 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 ett 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 med icke tretusen kilogram, med trehundraatjugo 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 1960.

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 januari 1960, dock skall vad i förordningen den 21 maj 1954 (nr 260) om brännoljeskatt är stadgat alltjämt äga tillämpning i fråga om brännolja, som använts före den 1 januari 1960.

II) motionen II: 209 av herrar *Asp* och *Sundelin*, vari hemställts, att skatt på motorbrännolja, som förbrukas av motorfordon med tillstånd till yrkesmässig trafik, skall utgå med 15 öre för liter och att bestämmelsen träder i kraft den 1 juli 1959.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framförda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna II: 208 och II: 209.

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 erlagges 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 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 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 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 bibe-

<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.

hölls 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: 159 och II: 208 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 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 samt motorbrännolja. Energiskatten å brännolja utgör 25 kronor 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 bensin 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 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 lik- som också en starkare skatteprogression efter fordonstygden syntes därför påkallad men borde i avbidan på resultatet av det ytterligare utredningsar- betet hållas inom sådana gränser att den inte mera avsevärt påverkade den allmänna driftkostnadsnivån 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. Utred- ningen framhöll att brännoljan borde beskattas hårdare än bensin med hän- syn till att brännoljan, i körsträcka räknad, hade en effekt, som är omkring 33 procent större än bensinens. I nyssnämnda proposition uttalade departe- mentschefen 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 över- gång kunde befaras från brännolje- till bensindrif 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 vo- lymsenhet. Förslaget antogs av 1954 års riksdag.

Sedermera företogs — såsom ovan anmärkts — i samband med antagan- det av förordningen om energiskatt en mot nämnda skatt svarande sänk- ning 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. föl- jande.

Den av riksdagen beslutade medelsanvisningen ansluter sig till den in- vesteringsplan 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 investeringsperio- dens 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 räk- nat med, vilket i förening med en av konjunkturmässiga skäl betingad åter- hållsamhet 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 samhällseko-

nomiska 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 emotses, gör 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.

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 drabbas av de nyligen genomförda eller föreslagna höjningarna av de indirekta skatterna. Utskottet vill framhålla, att en genom skattesänkningar förorsakad kostnadsminskning inte bör övervärderas, när 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 samt I: B 178 och II: B 228 vid *1958 års B-riksdag* framställdes yrkanden, som jämväl syftade till lättnader i beskattningen av den tyngre motorfordonstrafiken. Bevillningsutskottet anförde i sitt betänkande nr B 12 bl. a. följande.

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 utskot-



tets 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 befinns sig under utredning anser utskottet inte heller skäl föreligga att tillstyrka skrivelse till Kungl. Maj:t i ämnet.

Av innehållet i *de föreliggande motionerna* må här återges följande.

Till stöd för yrkandena i *de likalydande motionerna I: 159 och II: 208* anföres i huvudsak följande. Motivet för att över huvud uttaga skatt på motorfordon och drivmedel har angetts vara att det ansetts skäligt, att motorismen betalar de kostnader den åsamkar samhället. Behållningen å automobilskattefonden har varje år stigit och beräknas fortsätta att stiga. Staten tar sålunda årligen ut större belopp än som åtgår för de utgifter, som ansetts åvila motorismen. Uppenbarligen har därmed motivet att motorismen skulle betala de med denna sammanhängande kostnaderna för samhället skjutits åt sidan. Automobilskatterna har i praktiken kommit att lånas från automobilskattefonden och användas för helt andra ändamål. Såvitt icke en markant ändring härutinnan inträder i det att avsevärt större årliga belopp ställs till vägväsendets förfogande, bör automobilskatterna skäras ned högst väsentligt.

Automobilskatterna drabbar de därav berörda högst olika. Redan 1957 års riksdag tvingades att vid energiskattens bestämmande ta hänsyn till de speciella svårigheter varunder buss- och den yrkesmässiga lastbilstrafiken arbetade. I dag synes den tyngre trafiken kämpa mot än större ekonomiska svårigheter. Det vill synas som om möjligheterna att med iakttagande av lagstadgad last och lagstadgad hastighet hålla lastbilstrafiken i gång är ytterst små. Och vad busstrafiken angår brottas denna med svårigheter inte minst därför att den ser sitt trafikunderlag starkt minska. För båda verksamhetsformerna har det blivit allt vanligare med betalningsinställelser, ofta orsakade av att bilskatterna ej kunnat betalas. Mot bakgrunden härav är en sänkning av bilskatterna särskilt motiverad för den tyngre trafiken. Motionärerna förordar, att den nuvarande skatten på brännolja sänkes med 5 öre och att skatten på tyngre fordon återföres till den före 1954 års skattebeslut gällande nivån. Av hänsyn till det ansträngda statsfinansiella läget föreslås emellertid att sänkningarna genomföres först fr. o. m. den 1 januari 1960.

De föreslagna skattesänkningarna för den tyngre trafiken beräknas medföra ett inkomstbortfall av 20 miljoner kronor för helt budgetår beträffande fordonsskatten och ungefär lika mycket beträffande brännoljeskatten.

För budgetåret 1959/60 beräknas inkomstbortfallet bli något över 15 miljoner kronor för fordonsskatten och ca 5 miljoner kronor för drivmedelsskatten eller sammanlagt ungefär 20 miljoner kronor.

I motionen I: 209 framhåller motionärerna, att de kollektiva transportmedel, som skall betjäna allmänheten med såväl person- som godstransporter, ständigt kommer i ett allt brydsammare läge. Med ett krympande trafikunderlag får dessa transportmedel allt svårare att upprätthålla en trafik, som tillgodoser berättigade krav på skälig trafikstandard. Bussföretagen tvingas minska sina kostnader genom att inskränka på turtätheten eller helt nedlägga linjer, som icke ger täckning för trafikens kostnader. Drosktrafiken på landsbygden har hittills kompenserat sig för minskat trafikunderlag med skolskjutsar. För lastbilstrafiken är trenden, att transportuppdragen blir alltmer säsongbetonade. Det blir huvudsakligen topparna i transportarbetet, som ger en något så när full sysselsättning. Det minskade trafikunderlaget för den yrkesmässiga biltrafiken i dess olika former är en direkt följd av den snabba tillväxten av bilar i landet.

Yrkesmässig biltrafik är huvudsakligen att hänföra till nyttotrafik och i fråga om godstransporter till s. k. tung trafik, som utföres med dieseldrivna vagnar. I nuvarande läge och med den utveckling, som pågår inom hela trafikområdet, anser motionärerna det riktigt att med lämpliga medel bromsa upp tillkomsten av nya bilar samtidigt som man bör stödja den kollektiva trafiken. För fordon på landsbygden med långa avstånd och dåliga vägförhållanden är brännoljeskatten den tyngre delen av utgående skatt. En skattesänkning i här berört avseende, som skulle gynna den tunga trafiken samt omnibus- och drosktrafiken, anser motionärerna i nuvarande läge vara väl-motiverad.

### Utskottet

I de förevarande motionerna har framställts yrkanden om vissa skattelättnader för den tyngre motorfordonstrafiken. Sålunda hemställer motionärerna i de likalydande motionerna I: 159 och II: 208, att fordonsskatten å lastbilar, bussar och släpvagnar fr. o. m. den 1 januari 1960 skall sänkas till de skattesatser, som gällde före den av 1954 års riksdag beslutade höjningen av fordonsskatten, samt att brännoljeskatten skall sänkas med 5 öre per liter. I motionen II: 209 yrkas att skatten å brännolja, som förbrukas i yrkesmässig trafik, skall nedsättas med 15 öre per liter fr. o. m. den 1 juli innevarande år.

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. För att den tyngre trafiken skulle bli i stort sett oberörd av energiskatten sänktes skatten å motorbrännolja fr. o. m. den 1 juli 1957 till 30 öre per liter.

Den ändrade avvägning av motorfordonstrafikens beskattning, som skedde år 1954, innebar i huvudsak en ökning av de tyngre fordonens andel av vägkostnaderna. Den högre beskattningen ansågs motiverad av denna trafiks vägförslitning och krav på vägarnas standard. Den beräknades dock inte rubba då rådande procentuella fördelning av skattebördan på lastbilar, bussar och släpvagnar, å ena sidan, och övriga motorfordon, å den andra, beroende på personbilarnas successivt ökade andel av fordonsbeståndet. Något slutligt ståndpunktstagande i fråga om skattebördans fördelning på olika motorfordon togs icke, och de genomförda åtgärderna hade provisorisk karaktär i avvaktan på resultatet av ytterligare utredning rörande motorfordonstrafikens beskattning, därvid bl. a. även allmänna trafik- och näringspolitiska synpunkter skulle komma under bedömande. Denna utredning verkställes nu av 1953 års trafikutredning.

De prognoser, som år 1954 framlades rörande den sannolika utvecklingen av fordonsbeståndet under den då återstående delen av 1950-talet, har i huvudsak besannats i fråga om lastbilar och bussar, medan personbilarnas antal ökat i en avsevärt större omfattning än som beräknats. Bilismens snabba tillväxt och de av samhällsekonomiska skäl vidtagna begränsningarna av väginvesteringarna har, såsom framhålles i motionerna I: 159 och II: 208, medfört att överskottet å automobilskattemedlens specialbudget successivt ökat. Behållningen på automobilskattemedelsfonden uppgick den 30 juni 1958 till 588 miljoner kronor. Vid samma tidpunkt uppgick vidare reservationerna på anslag hänförliga till automobilskattemedlens specialbudget till 547 miljoner kronor. Enligt av utskottet från riksräkenskapsverket inhämtade uppgifter beräknas motsvarande belopp den 30 juni 1959 komma att uppgå till 768 resp. 347 miljoner kronor. Den sammanlagda summan av tillgängliga automobilskattemedel kan således beräknas nedgå från 1 135 till 1 115 miljoner kronor.

Vid bedömandet av om någon del av dessa överskottsmedel nu bör tagas i anspråk för sänkning av automobilbeskattningen bör beaktas, att betydande investeringsbehov föreligger inom vägväsendet. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att kostnaderna för genomförandet av den »Vägplan för Sverige» (SOU 1958: 1 och 2), som utarbetats inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har beräknats till i runt tal 21 miljarder kronor. För tioårsperioden 1958—1967 har en särskild investeringsplan framlagts, enligt vilken investeringar föreslås till ett sammanlagt belopp av 8,5 miljarder kronor i väg- och gatubyggnad inom den statliga och statsbidragsberättigade kommunala väghållningen. Denna plan har genom beslut vid årets riksdag i princip lagts till grund för den fortsatta utbyggnaden och upprustningen av vägarna. I årets statsverksproposition (bil. 8 Sjätte huvudtiteln s. 41) framhåller föredragande departementschefen emellertid, att väginvestering-

arnas omfattning liksom hittills årligen bör prövas med beaktande av samtliga på frågan inverkan faktorer. I den mån de samhällsekonomiska och statsfinansiella förutsättningarna därvid visar sig föreligga, bör enligt departementschefen en successiv stegring av väg- och gatubyggnadsverksamheten komma under övervägande.

Som motivering för yrkandena om skattesänkningar har i motionerna bl. a. framhållits, att de genomförda skattehöjningarna medfört menliga verkningar framför allt för den tyngre trafiken. I anledning härav vill utskottet erinra om vad bevillningsutskottet vid 1958 års B-riksdag uttalade i sitt av riksdagen godkända betänkande nr B 12, vari utskottet avstyrkte motionsyrkanden av enahanda innebörd som i motionerna I: 159 och II: 208. Utskottet anförde bl. a., att det inte vore osannolikt att en avvägning av automobilbeskattningen under hänsynstagande till de synpunkter, som trafikutredningen hade att beakta, kunde ge till resultat att en annan fördelning av skattebördan mellan olika motorfordon än den nu gällande framstode som motiverad. Emellertid borde trafikutredningens arbete inte föregripas genom beslut för det dåvarande rörande beskattningen av den tyngre trafiken.

Utskottet kan helt ansluta sig till den ståndpunkt, som föregående års B-riksdag intagit i frågan. Med hänsyn till att 1953 års trafikutredning enligt vad utskottet erfarit torde komma att framlägga förslag till ändrade regler rörande beskattningen av motorfordonstrafiken under loppet av nästa år, synes det lämpligt att avvakta resultatet av utredningens arbete, innan ställning tas till de i motionerna föreslagna skattesänkningarna. Utskottet avstyrker således bifall till de likalydande motionerna I: 159 och II: 208 samt motionen II: 209.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

- 1) att de likalydande motionerna I: 159 av herr Sveningsson m. fl. och II: 208 av herr Stenberg m. fl. om vissa ändringar i förordningarna om automobils katt och brännolja-skatt icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt
- 2) att motionen II: 209 av herrar Asp och Sundelin om sänkning av skatten på motorbrännolja, som förbrukas i yrkesmässig trafik, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 12 maj 1959

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar Hagberg, Eriksson, Spetz, Jansson, fröken Ranmark, herrar Söderquist, Oscar Carlsson, Bengtson, Wirmark och Mattsson; samt

från andra kammaren: herrar Ericsson i Kinna, Sundström, Nilsson i Svalöv, Kollberg, Vigelsbo, Kärrlander, Nilsson i Bästekille, Asp, Stenberg och Carlsson i Västerås.

---

**Reservationer***Beträffande fordonsskatten*

I) av herrar *Hagberg, Spetz, Söderquist, Nilsson* i Svalöv, *Kollberg, Nilsson* i Bästekille och *Stenberg*, vilka — under hänvisning till innehållet i de likalydande motionerna I: 159 av herr Sveningsson m. fl. och II: 208 av herr Stenberg m. fl. i vad motionerna avser sänkning av fordonsskatten å lastbilar, bussar och släpvagnar — ansett, att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte, med bifall till nämnda motioner i denna del, antaga det vid motionerna fogade förslaget till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

II) av herrar *Bengtson, Mattsson* och *Vigelsbo*.

*Beträffande brännoljeskatten*

III) av herrar *Hagberg, Spetz, Söderquist, Bengtson, Mattsson, Nilsson* i Svalöv, *Kollberg, Vigelsbo, Nilsson* i Bästekille och *Stenberg*, vilka — under hänvisning till innehållet i de likalydande motionerna I: 159 av herr Sveningsson m. fl. och II: 208 av herr Stenberg m. fl. i vad motionerna avser sänkning av brännoljeskatten — ansett, att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte, med bifall till nämnda motioner i denna del, antaga det vid motionerna fogade förslaget till förordning om ändrad lydelse av 3 § förordningen den 21 maj 1954 (nr 260) om brännoljeskatt.

IV) av herr *Asp*.