

Nr 208

Av herr **Stenberg m. fl.**, om vissa ändringar i förordningarna om automobilskatt och om brännoljeskatt.

Beskattningen av motorfordonstrafiken är anordnad dels såsom en skatt på själva fordonet och dels såsom en drivmedelsskatt.

Fordonsskatten 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 efter fordonets vikt. Fordonsskatten för släpvagnar utgår efter vissa viktklasser.

År 1954 genomfördes ändringar i fordonsskatten, innebärande bl. a. en höjning dels av grundbeloppet för personbilar, lastbilar och bussar med 10 kronor, dels av tilläggsavgifterna för lastbilar över 3 000 kg och bussar över 5 000 kg med efter tjänstevikten stigande belopp — i genomsnitt 17 % — dels av skatten för tyngre släpvagnar (5 000 kg och däröver) med varierande belopp. Genom dessa ändringar skedde bl. a. en omfördelning av motortrafikens totala skattebörda från den lättare till den tyngre trafiken. Detta motiverades med att denna ställde större krav på vägstandard och även i övrigt förorsakade större kostnader än den lättare trafiken.

Vidare genomfördes år 1954 en höjning av skatten på bensin och brännolja till 32 öre per liter. När år 1957 en energiskatt infördes, sänktes emellertid skatten på brännolja med ett belopp motsvarande energiskatten, nämligen från 32 öre till 30 öre per liter. Härigenom ville man undvika att energiskatten skulle träffa den tyngre trafiken, som redan dessförinnan kämpade med ekonomiska svårigheter.

Motivet för att över huvud upptaga skatt på motorfordon och drivmedel har angetts vara att det ansetts skäligt att motorismen betalar de kostnader den åsamkar samhället. Det finns i statens budget en specialredovisning av intäkterna från motorismen (automobilskattemedel) och av de kostnader för vägväsendet och vägtrafiken som ansetts böra bäras av bilismen. Överskottet på denna specialbudget skall tillföras automobilskattefonden. Denna fonds utveckling under de senaste åren kan belysas av följande uppställning:

Behållning i milj. kr. den 30 juni år

1955	1956	1957	1958	1959	1960
53,6	258,5	287	588	835	990

T. o. m. 1958 är dessa belopp hämtade ur budgetredovisningen, därefter från 1959 års statsverksproposition (beräknade belopp).

Som synes har behållningen i automobilskattefonden varje år stigit och beräknas fortsätta att stiga. Staten tar sålunda årligen ut större belopp än som åtgår för de uppgifter 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 ställes 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 av vad här anförts är en sänkning av bilskatterna särskilt motiverad för den tyngre trafiken. Vi förordar för vår del 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 nödgas vi emellertid föreslå, att sänkningarna genomföres först fr.o.m. den 1 januari 1960.

De här föreslagna skattesänkningarna för den tyngre trafiken torde medföra ett inkomstbortfall av 20 miljoner kronor för helt budgetår beträffande fordonsskatten och ungefär lika mycket beträffande brännoljeskatten. För budgetåret 1959/60 torde inkomstbortfallet bli något över 15 milj. kr. för fordonsskatten och ca 5 milj. kr. för drivmedelsskatten eller sammanlagt ungefär 20 miljoner kronor.

Med stöd av det ovan anförda hemställas,

att riksdagen måtte antaga följande

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 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 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 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 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 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.

Stockholm den 27 januari 1959

C. Östlund
Tage Magnusson
i Borås

Einar Setterberg
Rolf Eliasson

N. Stenberg
Gösta Darlin
Gustav Boija

Nr 209

Av herrar **Asp** och **Sundelin**, om *sänkning av skatten på motorbrännolja som förbrukas i yrkesmässig trafik.*

Sverige är det mest motoriserade landet i Europa. Vi har det största antalet bilar i förhållande till folkmängden. I prognoser för de närmaste åren räknas med att ökningen av fordonsparken icke kommer att avtaga utan i stället öka ytterligare. Det är givet att bättre landsvägskommunikationer i många avseenden bidragit till den gynnsamma ekonomiska utveckling vi haft, men å andra sidan uppstår också problem som en direkt följd av denna alltför snabba utveckling. Trängseln på vägarna, bristen på parkeringsplatser i städer och tätorter, den stora importen av bilar, bränslen och andra förnödenheter är några av de negativa följdverkningar en ständigt expanderande bilism medför.