

Nr 174.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt m. m.; given Stockholms slott den 26 februari 1932.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

1) förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt,

2) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensen och motorsprit,

3) förordning om tillfällig skatt å bensen, som finnes i riket den 1932, och

4) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Felix Hamrin.

Förslag

till

**förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922
(nr 260) om automobils katt¹.**

Härigenom förordnas, dels att 1, 2, 5 och 18 §§ förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt skola, 1 och 2 §§ i nedan angivna delar, erhålla följande ändrade lydelse, dels ock att i förordningen skall införas en ny paragraf, betecknad såsom 14 a § och av nedan angivet innehåll:

1 §.

För automobil eller släpvagn, som, efter vad särskilt är stadgat, blivit här i riket registrerad, skall årligen erläggas katt enligt nedan meddelade bestämmelser.

Angående beskattning av automobil eller släpvagn, vilken, ehuru den bort här i riket registreras, icke blivit i automobilregister införd, gäller vad i 14 § här nedan stadgas.

Med automobil — — — på skenor.

Vad i denna förordning stadgas om släpvagn skall gälla allenast beträffande sådan för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplas till automobil.

2 §.

Från skatteplikt — — — svensk undersåte.

Från skatteplikt undantages jämväl automobil eller släpvagn, som är inrättad uteslutande för brandväsen eller för transport av sårade eller sjuka.

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

a) för motorcykel utan bivagn med femton kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med tjugo kronor;

b) för motorcykel med bivagn med trettio kronor;

c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med fjorton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med sexhundra kilogram, dock minst med sextio kronor;

d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med femtio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt;

¹ Senaste lydelse: Se beträffande 5 § 1927:188 och beträffande 18 § 1930:286.

e) för släpvagn, beträffande vilken den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad (maximilast), uppgår till ettusen kilogram eller däröver, med etthundra kronor; samt

f) för annan släpvagn med femtio kronor.

14 a §.

Vad i 3, 4, 6, 7, 9—11, 13 och 14 §§ stadgas om automobil skall äga motsvarande tillämpning beträffande släpvagn.

18 §.

Efter vilka grunder samt på vad sätt den, som tillverkar eller bedriver handel med automobiler eller släpvagnar, skall erlägga skatt för användande i trafik av automobil eller släpvagn, som av honom hålles till salu, så ock om och i vad mån skatt skall utgå för automobil, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, bestämmes av Konungen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1933.

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit¹.

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit skall i nedan angiven del erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall i den ordning nedan stadgas erläggas särskild skatt av åtta öre för liter. För motorsprit skall erläggas särskild skatt av sex öre för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

Denna förordning träder i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar.

¹ Senaste lydelse: se 1931:245.

Förslag

till

förordning om tillfällig skatt å bensen, som finnes i riket den 1932.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

För bensen, som den 1932 klockan 6 f. m. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt av två öre för liter.

Med bensen förstås i denna förordning mineraloljor och skifferoljor, vilka enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensen och motorsprit hänföras till bensen. Är bensen blandad med annan vara, skall vid skattskyldighetens bestämmande hänsyn tagas till den myckenhet, varmed bensen ingår i blandningen.

2 §.

Skyldighet att erlægga skatt enligt denna förordning åligger, där ej annat föranledes av vad nedan i 9 § stadgas, den, som vid den i 1 § angivna tid innehade bensen till myckenhet överstigande 1,000 kilogram.

3 §.

Envar enligt denna förordning skattskyldig skall senast inom en månad från dagen för denna förordnings ikraftträdande på heder och samvete avgiva deklaration rörande den myckenhet bensen, han vid den i 1 § angivna tid innehade, varvid tillika skall angivas den plats, där bensen då förvarades.

Skyldighet att avgiva deklaration för annan än enskild person åligger vederbörande styrelse, förvaltning, syssloman, ombud och, för oskiftat stärbhus, den som sitter i boet.

Deklaration skall avgivas till länsstyrelsen i det län, där den uppgiftspliktige författningsenligt är eller bör vara mantalsskriven, eller, om han är avliden, senast varit eller bort vara mantalsskriven,

eller där vederbörande styrelse eller förvaltning har sitt säte eller syssloman eller ombud är bosatt,

eller i fall, då nämnda regler ej äga tillämpning, i det län, där den med deklarationen avsedda bensen huvudsakligen finnes vid den i 1 § angivna tid.

4 §.

1 mom. Det åligger länsstyrelse att övervaka, att deklarationer inkomma från alla uppgiftsskyldiga och att avgivna deklarationer äro fullständiga och riktiga, därvid särskilt bör tillses, att envar, som idkar handel med eldfarliga oljor av första klassen, fullgjort honom åliggande deklarationsskyldighet. Den, som icke avgivit deklaration men kan antagas vara deklarationspliktig eller som avgivit ofullständig deklaration, må föreläggas att inom viss tid inkomma med deklaration eller med erforderliga uppgifter.

2 mom. Finner länsstyrelse för behörig påföring av skatt nödigt, att granskning av den skattskyldiges bokföring eller undersökning av dennes inneliggande lager av bensin verkställas, bör länsstyrelsen föranstalta om sådan granskning eller undersökning; och äger länsstyrelsen därvid, i mån av behov, anlita biträde av sakkunnig.

Det åligger skattskyldig att för sådan undersökning bereda länsstyrelse eller av länsstyrelse förordnad person tillträde till handels-, fabriks- eller annan upplagslokal samt att för granskning tillhandahålla sin bokföring och därtill hörande handlingar.

Arvode till sakkunnig bestämmes av länsstyrelse och skall jämte annan kostnad för undersökning eller granskning, som i detta mom. sägs, bestridas av medel, som enligt denna förordning inflyta till statsverket.

3 mom. Kungl. Maj:t må ock förordna om granskning av deklarationer och eljest inhämtade uppgifter. Av Kungl. Maj:t förordnad granskningsman äger jämväl taga del av skattskyldigs bokföring och verkställa undersökning av dennes inneliggande lager av bensin på sätt i 2 mom. stadgas.

Kostnad för granskning, varom Kungl. Maj:t förordnat, bestrides av medel, som i 2 mom. sägs.

5 §.

Länsstyrelse åligger att på grund av inkomna deklarationer och eljest inhämtade uppgifter i särskild längd förteckna dem, som avgivit deklaration, samt fastställa den myckenhet bensin, för vilken skatt skall erläggas enligt denna förordning, ävensom därå belöpande skatt.

6 §.

Så snart ske kan skall till envar skattskyldig i rekommenderat brev med allmänna posten översändas utdrag av längden, såvitt honom angår, tillika med underrättelse om tid och sätt för skattens erläggande samt vad den skattskyldige har att iakttaga, om han vill överklaga länsstyrelsens beslut eller eljest söka befrielse från påförd skatt.

7 §.

Har någon i deklaration eller annan uppgift, som enligt denna förordning avgivits, lämnat oriktigt meddelande, eller har uppgiftspliktig un-

derlåtitt avlämna deklaration eller infordrad upplysning, och har därav föranletts, att skatt icke blivit honom påförd eller blivit påförd till för lågt belopp, skall skatt påföras den skattskyldige till belopp, som genom berörda förfarande eller underlåtenhet undandragits.

Efterbeskattning må ej ske senare än år 1937.

8 §.

1 mom. Förmenas länsstyrelse hava vid påförande av skatt oriktigt förfarit, må besvär anföras hos kammarrätten.

Den, som vill anföras besvär över honom enligt denna förordning påförd skatt, åligger att inom natt och år efter det skatten blivit honom avförd, ingiva eller på eget äventyr, i betalt brev med allmänna posten insända besvären till länsstyrelsen i det län, där skatten påförts, vid påföljd, om den tid försittes, att besvären icke varda till prövning upptagna; dock må icke den omständigheten, att besvären i stället för till länsstyrelsen ingivits eller avsänts till kammarrätten, utgöra hinder för deras upptagande till prövning, därest besvären dit inkommit före utgången av den stadgade besvärstiden. I sådant fall skola besvären av kammarrätten omedelbart överlämnas till länsstyrelsen för vidare behandling på sätt i 2 mom. sägs.

2 mom. Sedan vid besvären fogats de handlingar, på vilka överklagade beslutet grundats, ävensom utdrag av längden, i vad den klagande angår, översänder länsstyrelsen skyndsamt till kammarrätten samtliga handlingar med de upplysningar och erinringar besvären anses påkalla.

9 §.

Visar skattskyldig, att bensin, som han vid den i 1 § angivna tid innehaft, till annan levererats, och grundar sig leveransen på försäljningsavtal, som slutits före denna förordnings ikraftträdande, äger Kungl. Maj:t, där den skattskyldige icke på grund av förbehåll i försäljningsavtalet eller eljest är berättigad att hos köparen uttaga skatten, bestämma, att skattskyldigheten skall åligga köpare, eller, då skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av skatten.

Ansökan om sådan befrielse eller återbäring skall ingivas inom natt och år, efter det skatt vederbörande avfordrats.

10 §.

Angående restitution av skatt, som i denna förordning avses, skola bestämmelserna i förenämnda förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit äga motsvarande tillämpning.

11 §.

Granskning av deklarationer, som enligt denna förordning avgivits, må ej verkställas av annan än länsstyrelse eller jämlikt 4 § 3 mom. förordnad

person. Deklarationerna skola tillhandahållas dem, som i och för sin befattning böra därav erhålla del. I övrigt må deklaration icke vara för någon tillgänglig, utan att den, som avgivit deklarationen, medgivit dess offentliggörande; dock må deklarationer, på sätt Kungl. Maj:t förordnar, för statistisk bearbetning utlämnas till ämbetsmyndighet eller tjänsteman, åt vilken Kungl. Maj:t uppdrager utförandet av sådan bearbetning.

Deklarationerna skola med de undantag, vartill stadgandena i näst föregående stycke föranleda, hos länsstyrelsen behörigen förvaras intill utgången av år 1937, varefter deklarationerna skola förstöras.

12 §.

Den, som underlåter att inom föreskriven tid avlämna deklaration, böte från och med tjugufem till och med trehundra kronor; och må länsstyrelsen förelägga den uppgiftspliktige lämpligt vite.

13 §.

Har någon i deklaration mot bättre vetande lämnat oriktig uppgift, så att han därigenom undgått att betala skatt eller fått erlægga för låg skatt, böte högst fem gånger det belopp, som genom det oriktiga förfarandet undandragits.

Har den oriktiga uppgiften icke lämnats mot bättre vetande, men har den, som lämnat uppgiften, vid dess avgivande gjort sig skyldig till grov vårdslöshet, vare straffet böter, högst två gånger det belopp, som genom den oriktiga uppgiften undandragits.

Den, som dömes till straff enligt denna paragraf, skall jämväl förpliktas utgiva den skatt, som genom det oriktiga förfarandet undandragits.

14 §.

1 mom. Tjänsteman, vilken på grund av sin befattning med ärende, som i denna förordning avses, erhållit del av deklaration eller skattskyldigs bokföring, må ej i vidare mån, än hans tjänsteutövning fordrar, yppa vare sig innehållet i sådan deklaration eller skattskyldigs affärsförhållande, varom han därvid erhållit kännedom. Den häremot bryter vare underkastad ansvar såsom för tjänstefel. Gör annan än tjänsteman sig skyldig till förseelse som nu sagts, straffes med böter, ej under fem dagsböter.

2 mom. Den, som på grund av sådant förordnande om statistisk bearbetning av deklarationer, som i 11 § sägs, erhållit del av deklaration, må ej utom tjänsten yppa något av deklarationens innehåll. Vid överträdelse härav vare den skyldige förfallen till ansvar, som i 1 mom. stadgas.

15 §.

Länsstyrelse äger ådöma böter eller fälla till utgivande av vite enligt 12 §.

Åtal för förseelse, som i 13 eller 14 § omförmäles, skall anhängiggöras vid allmän domstol.

Förseelse, som omförmäles i 13 §, är föremål för allmänt åtal. Förseelse, varom i 14 § sägs, må ej åtalas av allmän åklagare, där den ej av målsägande till sådant åtal angives.

16 §.

Böter och viten, som ådömas enligt denna förordning, tillfalla kronan. Saknas tillgång till deras gäldande, skola de förvandlas efter allmän strafflag.

17 §.

Bestämmelser rörande uppbörd av skatt, som i denna förordning avses, så ock de närmare föreskrifter, som eljest för tillämpning av denna förordning erfordras, meddelas av Kungl. Maj:t.

18 §.

Angående fördelning av influten skatt gäller vad som är stadgat angående fördelning av de jämlikt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit influtna skattemedel.

Denna förordning träder i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar.

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar¹.

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 2 juni 1922 om särskild skatt å automobilgummiringar skall i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

För följande arbeten av mjuk kautschuk, som införas till eller tillverkas inom riket, nämligen massiva hjulringar (även i längder) samt yttergummi eller delar därtill för ringar till autobiler eller motorcyklar, skall i den ordning nedan stadgas erläggas skatt av tre kronor femtio öre för kilogram.

¹ Senaste lydelse: se 1929:63.

Vad sålunda stadgas om ringar till automobiler och motoreyklar skall jämväl äga tillämpning i avseende å ringar till släpvagnar och traktorer ävensom å ringar till bärgnings- och andra transportabla maskiner, Kungl. Maj:t dock obetaget att i särskilda fall, där omständigheterna därtill föranleda, medgiva befrielse från skattskyldighet.

I första och andra styckena omförmälda varuslag benämnas i denna förordning automobilgummiringar.

För automobilgummiringar — — — denna förordning.

På Kungl. Maj:ts prövning — — — skall erläggas.

Denna förordning träder i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar; och skall härvid iakttagas följande:

1) För automobilgummiringar, som inom riket finnas den 1932, och för vilka icke skatt erlägges uti den i 2 och 5 §§ stadgade ordning, skall, i den mån ej nedan i punkten 2 annorlunda sägs, erläggas, utöver den skatt av 2 kronor för kilogram, som utgår enligt 1 § förordningen om särskild skatt å automobilgummiringar i dess äldre lydelse, ytterligare skatt med 1 krona 50 öre för kilogram.

2) En var ägare av automobil åtnjuter befrielse från skyldighet att erlægga genom denna förordning beslutad höjning av den särskilda skatten å automobilgummiringar för den uppsättning ringar, som finnes anbragt å automobilens hjul den 1932 med tillägg av ytterligare hälften av nämnda antal.

3) Annan än tillverkare av automobilgummiringar, vilken den 1932 innehar sådana ringar, för vilka skatt enligt denna förordning skall erläggas, är pliktig att före utgången av månad 1932 till länsstyrelsen i det län, där han har sitt hemvist, eller om han yrkesmässigt driver handel med automobilgummiringar, i det län, där rörelsen drives, avgiva deklaration rörande de av honom den 1932 innehavda automobilgummiringar, med angivande av antal, varuslag och vikt.

Skatt för ringarna skall erläggas vid avgivandet av deklarationen; dock att, om skattens belopp överstiger ettusen kronor, den skattskyldige må åtnjuta anstånd med betalningen av vad som överstiger nämnda belopp intill utgången av juni månad 1933. Kungl. Maj:t äger att, om så finnes skäligt, medgiva ytterligare anstånd.

4) Vad i 12 och 13 §§ stadgas för det fall, att deklarationsskyldighet enligt 4 § ej behörigen fullgöres, skall jämväl äga tillämpning i avseende å deklaration, varom under 3) sägs.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 26 februari 1932.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet anför chefen för finansdepartementet, statsrådet Hamrin:

Vid anmälan den 4 januari 1932 av finansplanen och av beräkningen av statsverkets inkomster för budgetåret 1932/1933 angav jag en höjning av automobilskattemedlen såsom en av de möjligheter, som kunde komma i fråga för att ernå balans i budgeten. Då det i och för sig syntes rimligt, att motortrafiken finge bära en större del av utgifterna för vägväsendet än vad för närvarande vore fallet, förordade jag i anslutning härtill, att från och med nästa budgetår samtliga kostnader för statens bidrag till allmänna vägunderhållet på landet och för den lokala vägorganisationen täcktes av automobilskattemedel, liksom ock statens bidrag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar. I enlighet härmed skulle anslagen för utgifter från automobilskattemedlen ökas med sammanlagt 13.38 miljoner kronor. För bestridande härav samt för att dessutom möjliggöra någon ökning av det belopp, som med gällande grunder skulle stå till förfogande för att fördelas mellan städer och landsbygd, föreslog jag en skärpning av automobilbeskattningen därhän, att ifrågavarande inkomstitel höjdes utöver det av riksräkenskapsverket beräknade beloppet, 65 miljoner kronor, med 15 miljoner kronor. I samband därmed uttalade jag, att en omläggning av motorfordonsskatten borde företagas; och tillkännagav jag tillika min avsikt att framdeles anmäla förslag i ämnet.

I riksstatsförslaget upptogs, i överensstämmelse med vad jag sålunda anför, inkomstiteln automobilskattemedel till 80 miljoner kronor.

Sedan numera slutförts inom finansdepartementet verkställd utredning i detta ärende, får jag härmed framlägga resultaten av denna utredning samt de förslag, vartill utredningen givit anledning.

Fördelningen av kostnaderna för vägväsendet.

Det bidrag till vägväsendet å landsbygden, som för närvarande utgår av automobilskattemedel, kan icke anses motsvara den andel i kostnaderna för vägväsendet, som förorsakas av motorfordonstrafiken. Att så icke anses vara fallet, har kommit till uttryck såväl i officiella uttalanden i ämnet som ock i framställningar från i frågan intresserade näringsorganisationer. Sålunda hava de s. k. järnvägsekonomisakkunniga i sitt den 19 december 1928 avgivna betänkande till stöd för sin uppfattning, att järnvägarna och automobiltrafiken icke vore jämställda i konkurrensavseende, åberopat, att automobiltrafiken betalade endast en mindre del av de väghållningskostnader den förorsakade och sålunda åtnjöte faktisk subvention av det allmänna med årligen flera tiotal miljoner kronor. Dessa synpunkter, som naturligen anknöto till förhållandena år 1928, hava ytterligare understrukits av järnvägsstyrelsen i dess skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 februari 1931, däri styrelsen särskilt påkallat strängare tillämpning av sådana bestämmelser i 1930 års motorfordonsförordning, som hade betydelse ur konkurrenssynpunkt. Järnvägsstyrelsen har sålunda i detta yttrande beträffande förhållandet mellan järnvägarna och automobiltrafiken framhållit bland annat, att dessa transportgrenar icke arbetade under lika förhållanden, att automobiltrafiken vore i viktiga avseenden gynnad och understödd, att rättigheter och skyldigheter för järnvägar och automobilföretag å avstånd, där konkurrens bedreves, borde bliva så lika som möjligt samt att särskilt den yrkesmässiga landsvägstrafiken borde få bära alla med densamma förenade kostnader. Stockholms Rederiförening och Skärgårds- och Mälarflottornas rederiförening samt Svenska järnvägsföreningen hava i framställningar till Kungl. Maj:t givit uttryck åt enahanda synpunkter.

Vidare har statens organisationsnämnd i ett yttrande, som nämnden den 5 december 1931 avgivit över järnvägsstyrelsens sistnämnda skrivelse, över övriga nyss nämnda ävensom över vissa andra till Kungl. Maj:t ingivna framställningar rörande den av motorfordonen med andra transportmedel bedrivna konkurrensen, framhållit bland annat, att vid ett bedömande av det problem, som innefattades i frågan om det ena trafikmedlets företräde framför det andra, borde i första hand tillses, att automobiltrafiken, såväl den yrkesmässiga som den icke yrkesmässiga, finge bära alla de kostnader, som rätteligen borde åvila densamma. Med fog, fortsätter nämnden vidare, syntes kunna sättas ifråga, huruvida automobiltrafiken till fullo fått sig ålagda av densamma åsamkade kostnader i två hänseenden, nämligen dels i fråga om vägars byggande och underhåll dels ock i fråga om registrering och tillsyn över nämnda trafik. I det förra hänseendet borde, enligt nämndens mening, undersökas, huruvida den å motortrafiken lagda skatten kunde anses ungefärligen motsvara — varken mer eller mindre — av densamma orsakade kostnader för anläggning av nya vägar och uträtning och annan förbättring av redan förefintliga vägar samt för vägunderhåll.

Till uppfattningen att motortrafiken icke för närvarande deltagar i kostnaderna för vägväsendet i den omfattning, som får anses motsvara de av densamma orsakade kostnaderna, har jämväl riksdagen uttalat sin anslutning. I skrivelse av den 28 maj 1931, nr 292, har riksdagen hemställt, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande automobilbeskattningens anordnande samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda, och har riksdagen därvid åberopat bevillningsutskottets betänkande, nr 40, däri utskottet anfört bland annat:

Det vore uppenbart, att med den snabba utveckling, som ägt och alltjämt ägde rum på automobiltrafikens område, beskattningen visade tendens att hastigt föråldras och att förty inom en näraliggande framtid beskattningen vore i behov av omläggning. Så hade otvivelaktigt lagen om trafikförsäkring å motorfordon skärpt de olägenheter, som fordonsskatten i många fall medfört. Vidare torde under senare år gjorda förbättringar i fråga om ringarnas konstruktion ökat dessas livslängd, vilket i sin ordning medfört en sänkning av den anpart av skatten ringarna hade att bära. Det syntes sannolikt, att framdeles även andra ämnen än bensin med fördel kunde komma att utnyttjas såsom motorbränsle. Utskottet ville endast erinra om den ökade betydelse, råoljan syntes komma att erhålla, särskilt för framdrivande av automobiler i yrkesmässig trafik samt lastautomobiler. Då bensinskatten utgjorde den ojämförligt största delen av automobilskatten, måste det anses angeläget, att statsmakterna i så god tid som möjligt inrättade sig efter de ändrade förhållanden i fråga om beskattningen, vilka kunde bliva en följd av en dylik övergång från bensin till andra slag av motorbränslen. Slutligen torde den ökade användningen av automobilomnibussar och lastautomobiler påkalla en utredning beträffande beskattningen av dylika automobiler.

På grund härav hade utskottet ansett frågan rörande beskattning av automobiltrafiken böra göras till föremål för utredning. Redan av det anförda vore likväl uppenbart, att utskottet saknat möjlighet att närmare angiva riktlinjerna för den blivande utredningen i ämnet. Utskottet ville emellertid framhålla önskvärdheten av att densamma gjordes allsidig.

Då det måste anses såsom en riktig utgångspunkt för beskattningen, att automobiltrafiken finge så vitt möjligt bära de merkostnader denna förorsakade vägväsendet och denna trafik för närvarande knappast syntes bestrida erforderlig del av dessa kostnader, torde utredningen även böra omfatta frågan om storleken av det bidrag automobiltrafiken borde lämna.

Frågan om fördelningen av skatten å de olika beskattningsföremålen borde givetvis ägnas särskild uppmärksamhet. Därvid syntes man böra bibehålla de grundläggande principerna för gällande beskattning, nämligen att denna skulle drabba såväl innehavet av automobil som även och främst utgå i förhållande till den omfattning, i vilken automobilerna brukades.

Någon sådan mera fullständig undersökning rörande frågan, i vilken omfattning automobiltrafiken bör deltaga i bestridandet av kostnaderna för vägväsendet, har icke företagits. Emellertid hava vissa beräkningar verkställt för att söka utröna, huru kostnaderna för vägväsendet för närvarande fördela sig.

Kostnaderna för vägväsendet bestridas för närvarande i *städerna* dels

med städernas egna skattemedel dels ock med automobilskattemedel, vilka för detta ändamål uppdelas i ordinarie medel och utjämningsmedel, samt å *landsbygden* dels med vägskattemedel dels med vanliga statsmedel dels ock med automobilskattemedel.

Städerna tillkommande automobilskattemedel skola enligt gällande författningar användas till förbättring och underhåll av städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator, i första rummet städernas infartsvägar. Bidragskvoten för företag utförda med bidrag från den städerna tillkommande utjämningsandelen av automobilskattemedlen har av Kungl. Maj:t i regel fastställts till 50 procent för gator och 66.66 procent för infartsvägar. Med utgångspunkt från att städernas andel av automobilskattemedlen i medeltal täcker 60 procent av kostnaderna för städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator, har för åren 1930—1933 verkställts följande beräkning rörande städernas totala kostnader för denna kategori av städernas gator och vägar samt dessa kostnaders fördelning på automobilskattemedel och städernas egna skattemedel. — Kostnaderna för åren 1931—1933 äro allenast uppskattade kostnader; kostnaderna för år 1931 hava sålunda beräknats med ledning av storleken av de bilskattemedel, som influtit under budgetåret 1930/1931, och kostnaderna för åren 1932 och 1933 hava uppskattats med ledning av beloppen av de bilskattemedel, som beräknas inflyta budgetåren 1931/1932 och 1932/1933:

	År 1930 milj. kr.	År 1931 milj. kr.	År 1932 milj. kr.	År 1933 milj. kr.
Bilskattemedel (ordinarie och utjämningsandel).....	8.3	8.9	10.6	11.7
Städernas egna skattemedel	5.5	5.9	7.1	7.8
Summa kronor	13.8	14.8	17.7	19.5

Den å *landsbygden* utgående *vägskatten* användes till täckande av vägdistriktens egna kostnader — alltså vägdistriktens totala kostnader minskade med bidragen av vanliga statsmedel och automobilskattemedel — *dels* för anläggning och ombyggnad av allmänna vägar, ödebygdevägar, tillfartsvägar till inlandsbanan, enkla bygdevägar, landsvägar och vanliga bygdevägar *dels ock* för vägunderhåll och vinterväghållning; under sistnämnda post inbegripas därvid jämväl förvaltningskostnader för vägdistriktet samt annuiteter, som vägdistriktet hava att erlægga å distriktet beviljade amorteringslån för utförande av varaktig beläggning å vissa vägsträckor. Med vägskattemedel bestridas vidare vissa kostnader, vartill statsbidrag ej utgå, såsom räntor och amorteringar å lån, uppbördsprovisioner m. m.

En beräkning av den totala vägbörda, som åvilar vägdistriktet, förutsätter, att det taxerade vägskattebeloppet, å ena sidan, minskas med vad som från det taxerade beloppet avgår i form av avkortningar och avskrivningar, samt, å andra sidan, ökas med det belopp, vartill kvarstående

naturaunderhåll skäligen kan uppskattas. En dylik beräkning har för kalenderåren 1927—1931 givit följande resultat:

	Uttaxerad vägskatt milj. kr.	Kostnad för naturaunder- håll milj. kr.	Avkortningar m. m. milj. kr.	Vägbörda milj. kr.
År 1927	29.2	6.1	0.7	34.6
» 1928	32.2	4.1	1.1	35.2
» 1929	33.9	1.8	1.2	34.0
» 1930	32.5	0.8 ¹	1.1 ¹	31.7
» 1931	31.9	—	1.0 ¹	30.9

Den vägskatt efter avdrag av avkortningar m. m., som uttaxeras år 1932 och som sålunda skall täcka 1933 års utgifter, torde kunna uppskattas till 31 miljoner kronor.

Sammanställningen utvisar, att från och med år 1929 den vägdistrikten åvilande vägbördan varit stadd i minskning. Anledningen härtill är huvudsakligen den successiva höjningen av de utav automobilskattemedel till vägdistrikten utgående bidragen.

Vägdistrikten tillkommande bidrag av *statsmedel* utgöras dels av *vanliga statsmedel* dels ock av *automobilskattemedel*. Huru dessa bidrag fördelats på nämnda två slag av skattemedel under budgetåren 1929/1930, 1930/1931 och 1931/1932, sistnämnda budgetår enligt riksstaten, samt i innevarande års statsverksproposition föreslås fördelade under budgetåret 1932/1933, framgår av följande sammanställning:

Ä n d a m å l	Budgetår 1929/1930		Budgetår 1930/1931		Budgetår 1931/1932		Budgetår 1932/1933	
	Vanliga stats- medel milj. kr.	Bil- skatte- medel milj. kr.	Vanliga stats- medel milj. kr.	Bil- skatte- medel milj. kr.	Vanliga stats- medel milj. kr.	Bil- skatte- medel milj. kr.	Vanliga stats- medel milj. kr.	Bil- skatte- medel milj. kr.
Vägorganisationen	—	—	0.5	0.3	0.4	0.8	—	0.7
Landsvägar m. m.	4.5	—	5.0	—	5.25	—	—	5.25
Enkla bygdevägar	0.85	—	1.2	—	1.85	—	1.35	—
Ödebygdsvägar	0.55	—	0.8	—	0.9	—	0.9	—
Tillf. vägar till inlandsbanan	0.3	—	0.5	—	0.5	—	0.5	—
Förbättringar och underhåll	—	30.8	—	35.4	—	42.5	—	46.8
Vägunderhållet	5.8	5.8	6.7	6.7	6.6	6.6	—	15.6
Betungade vägdistrikt	0.2	—	0.2	—	0.2	—	—	—
	12.2	36.6	14.9	42.4	15.2	49.4	2.75	68.35
	48.8		57.3		64.6		71.1	

¹ Uppskattade belopp.

I denna tabell hava ej medräknats de bidrag av statsmedel, som till vägdistriktet beviljats eller beräknats att utgå av anslaget för arbetslöshetens bekämpande.

En med ledning av sålunda erhållna siffror verkställd sammanställning av kostnaderna för vägväsendet, därvid beträffande städerna allenast medtagas kostnaderna för städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator och därvid tillika förutsatts, att av de i riksstaten upptagna medlen anslag till vägunderhåll utfalla under budgetårets förra hälft men övriga anslag komma vägväsendet tillgodo först under budgetårets senare hälft, utvisar för åren 1930—1933 följande:

	År 1930			År 1931			År 1932			År 1933		
	Kommunal- o vägskatte- medel	Vanl. stats- medel	Bil- skatte- medel	Kommunal- o vägskatte- medel	Vanl. stats- medel	Bil- skatte- medel	Kommunal- o vägskatte- medel	Vanl. stats- medel	Bil- skatte- medel	Kommunal- o vägskatte- medel	Vanl. stats- medel	Bil- skatte- medel
Miljoner kronor												
Städerna.....	5.5		8.3	5.9		8.9	7.1		10.6	7.8		11.7
Landsbygden	34.0	13.1	37.5	31.7	14.8	42.3	30.9	8.6	58.4	31.0	2.75	68.95
	39.5	13.1	45.8	37.6	14.5	51.2	38.0	8.6	69.0	38.8	2.75	80.65
Summa	98.4			103.6			115.6			122.2		
Medlens andelsprocent	40	13	47	36	14	50	33	7.5	59.5	32	2.5	65.5

Därest i kalkylen endast medtagas kostnaderna för vägväsendet å landsbygden, fördela sig kostnaderna å vägskattemedel, vanliga statsmedel och automobilskattemedel i procent räknat på sätt framgår av följande tabell:

Andelskvot.

År	Vägskatte- medel %	Vanliga statsmedel %	Bilskatte- medel %
1930	40	15.5	44.5
1931	35.5	16.5	48
1932	31.5	9.0	59.5
1933	30.5	2.5	67

Här återgivna beräkningar utvisa, att därest i den omfattning, i det föregående angivits, hänsyn toges till kostnaderna för vägväsendet både i städerna och på landsbygden, med automobilskattemedel av dessa kostnader gäldats 47 procent år 1930 och 50 procent år 1931. Av kostnaderna

för vägväsendet å landsbygden utgöra nämnda procentsatser 44.5 för år 1930 och 48 för år 1931.

En överflyttning, på sätt i statsverkspropositionen föreslagits, av dels det anslag till bidrag till vägunderhållet på landet, som hittills gäldats med vanliga statsmedel, dels anslaget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar, dels ock de två anslag till vägorganisationen i länen, vilka hittills gäldats med vanliga statsmedel, att utgå av automobilskattemedel, skulle medföra, att med dylika medel kunna beräknas komma att gäldas år 1932 59.5 procent av sammanlagda kostnaderna för städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator samt för vägväsendet å landsbygden och likaledes 59.5 procent av enbart sistnämnda kostnader samt år 1933 65.5 procent respektive 67 procent av samma kostnader. En överflyttning redan nu i sådan omfattning av statens utgifter för vägväsendet från den egentliga skattebudgeten till att täckas med automobilskattemedel kan antagas hålla sig inom ramen för vad en utredning kommer att utvisa i fråga om den procentuella storleken av det bidrag, som automobiltrafiken bör lämna till bestridande av kostnaderna för vägväsendet. Ur det material, som hopbragts vid de sistlidet år företagna trafikräkningarna, hava stickprov tagits för att vinna upplysning om motorfordonstrafikens omfattning i förhållande till hästfordonstrafiken. Samtliga dessa prov häntyda på, att icke ens med det förslag till ytterligare beskattning av motorfordonen, som här framlägges, dessa fordon komma att deltaga i kostnaderna för vägväsendet i den omfattning, som motsvarar deras andel i den vägsplitande trafiken.

Automobilbeskattningen i Sverige.

Historik.

Under den relativt korta tid, som förflutit, sedan beskattning av motorfordon infördes i vårt land, har denna beskattning varit föremål för åtskilliga ändringar, huvudsakligen betingade av de ökade kostnader för vägväsendet, som motorfordonstrafiken förorsakat.

1922 års riksdag.

Beskattning av motorfordon kom till stånd i vårt land första gången efter beslut vid 1922 års riksdag. I den proposition, nr 199, som på grundval av ett av den s. k. vägkommissionen avgivet förslag nämnda år förelades riksdagen, föreslog Kungl. Maj:t dels en å själva fordonet lagd skatt, för automobil med ringar av mjuk kautschuk utgående med 8 kronor för varje påbörjat hundratal kilogram av automobilens egen vikt, dels skatt å automobilgummiringar utgörande 1 krona 50 öre för kilogram. Sedan propositionen i huvudsak vunnit riksdagens bifall, utfärdades den 2 juni 1922 förordningar om automobilskatt och om särskild skatt å automobilgummiringar (S. F. S. nr 260 och 261).

Emellertid ansågs snart nog det bidrag till vägväsendet, som sålunda uttogs av automobiltrafiken, icke svara mot de kostnader denna trafik pålade vägväsendet. Redan vid 1924 års riksdag framlade Kungl. Maj:t i proposition, nr 206, förslag om viss höjning av den för fordonen utgående skatten samt om upptagande av, förutom en mindre tullavgift, en särskild skatt å bensin. Riksdagen ansåg, att någon höjning av skatten å själva fordonen icke borde vidtagas, men godkände förslaget om särskild bensinskatt, därvid, i syfte att sålunda erhålla vederlag för det skattebelopp, som beräknats skola inflyta genom den föreslagna höjningen av fordonsskatten, det av Kungl. Maj:t föreslagna skattebeloppet, 4 öre för liter, höjdes till 5 öre. Tillika beslöt riksdagen, att den särskilda skatten skulle omfatta jämväl motorsprit; bestämmelserna i denna del skulle emellertid träda i tillämpning först den 1 juli 1929.

1924 års
riksdag.

Emellertid visade sig, att ej heller med den sålunda genomförda skärpningen av beskattningen av automobiltrafiken denna trafik i skälig omfattning deltog i kostnaderna för vägväsendet. I syfte att i än större utsträckning än vad dittills varit fallet bereda ersättning för de ökade utgifter för väghållningen, som sagda trafik förorsakade, föreslog Kungl. Maj:t ånyo vid 1927 års riksdag i proposition, nr 173, ökad beskattning av automobiltrafiken, såväl vad fordon som förbrukningsartiklar anginge.

1927 års
riksdag.

Vidkommande fordonsskatten innebar det förslag, som i denna proposition framlades, sådan omläggning av beskattningen, att till grundval för skattens beräkning föreslogs fordonets tjänstevikt, d. v. s. vikten av fordonet i fullt driftfärdigt skick, i stället för såsom förut fordonets egen vikt (skattevikt). Det framhölls att, då det vore den rullande vikten, som borde beskattas, det uppenbarligen vore mera följdriktigt att till grund för skatten lägga automobilens vikt i driftfärdigt skick, ökad med vikten av det antal personer eller den last, som bilen kunde beräknas i medeltal föra. Då emellertid fastställandet av denna vikt vore förenat med stora vanskligheter, syntes det dock vara ett steg i rätt riktning att låta tjänstevikten utgöra grund för skattens beräkning. I förslaget berördes även andra beskattningssystem — skattens beräkning efter hästkraftantal och efter cylindervolym — men ansågs intet av dessa system vara att förorda vid uttagandet av en efter fordonens vägsplitning på rättvist sätt avpassad skatt. Såsom skäl härför anfördes bland annat, att i vissa länder, där ettdera av sistberörda system tidigare tillämpats, övergång helt eller delvis till viktbeskattning ägt rum. Förslaget innebar i övrigt i fråga om fordonsskatten dels införandet av ett skattefritt viktsavdrag av 300 kilogram, varigenom en efter vagnarnas vägförstörande verkningar i viss mån avpassad progressivitet i skatteskalen skulle vinnas, dels en höjning av skattesatsen från förutvarande 8 kronor till 10 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av fordonets på förenämnt sätt bestämda vikt, dels ock infö-

rande av en minimiskatt av 75 kronor. Beträffande gummiringskatten föreslogs höjning från 1 krona 50 öre till 1 krona 75 öre för kilogram och i fråga om bensinskatten en ökning från 5 till 6 öre för liter.

Riksdagen biföll förslaget i vad det avsåg bensinskatten samt i hudsak beträffande fordonsskatten, varvid dock det skattefria viktsavdraget för åstadkommande av en mera lämpligt avvägd skatteskala bestämdes till 400 kilogram. I fråga om gummiringskatten beslöts — i syfte att utjämna den minskning av den föreslagna fordonsskatten, som ökningen av det skattefria viktsavdraget innebar — en höjning med 50 öre till 2 kronor för kilogram. Förordningar om ändrad lydelse i enlighet med riksdagens beslut av förut gällande författningar i ämnet utfärdades den 3 juni 1927 (S. F. S. nr 188—190).

1929 års
riksdag.

Genom beslut vid 1929 års riksdag förlängdes skattefriheten för motorsprit intill den 1 juli 1933, varjämte bestämdes, att skatten därå skulle under tiden från och med den 1 juli 1933 till den 1 juli 1934 utgå med halvt belopp eller med 3 öre för liter. Vidare beslöts vid nämnda riksdag sådan ändring av bestämmelserna om skatt å bensin, att dessa, som förut omfattat endast importerad bensin, även kommo att omfatta inom landet framställd bensin. I överensstämmelse med riksdagens beslut utfärdades den 3 maj 1929 ny förordning (S. F. S. nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.

1931 års
riksdag.

Vid 1931 års riksdag beslöts i anledning av väckta motioner, att, utöver den i förenämnda förordning den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit stadgade skatten å bensin, å denna vara skulle under tiden från och med den 4 juni 1931 till och med den 30 juni 1933 erläggas en provisorisk tilläggsskatt av 2 öre för liter. Förordning här- om utfärdades den 2 juni 1931 (S. F. S. nr 137).

Gällande be-
stämmelser.
Fordonsskatt.

Den egentliga automobilskatten, fordonsskatten, utgår för närvarande med följande belopp för helt kalenderår räknat:

- a) för motorcykel utan bivagn med 10 kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, men eljest med 15 kronor;
- b) för motorcykel med bivagn med 25 kronor;
- c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med 10 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 400 kilogram, dock minst med 75 kronor; samt
- d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med 50 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt.

Fri från fordonsskatt är automobil, som äges av medlem av konungahuset samt, under villkor av ömsesidighet, automobil tillhörig främmande makts härvarande beskickning eller konsulat tillhörande personal, som icke är svensk undersåte.

Fordonsskatt utgår ej heller för automobil, som är inrättad uteslutande för brandväsen eller för transport av sårade och sjuka.

Med automobils tjänstevikt, vilken beräknas efter direkt vägning av automobilen, avses enligt motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (S. F. S. nr 284) vikten av automobilen i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri, däri inbegripen vikten av dels till automobilen hörande verktyg, reservdelar och reservgummi ävensom bränsle, smörjolja och vatten (tillbehör), dels ock den för automobilen nödvändiga bemanningen.

Skatt utgår endast å motorfordon, vilka enligt motorfordonsförordningen äro registreringspliktiga. På grund härav äro bland annat släpvagnar samt traktorer och andra motorredskap skattefria.

Skatteplikt inträder med den kalendermånad, under vilken motorfordonet första gången införes i automobilregistret, samt upphör med utgången av den kalendermånad, under vilken fordonet avförts ur registret utan att hava blivit i annat sådant register infört. Varder fordonet, innan det registrerats, i avbidan därå använt i trafik lika med registrerat fordon, skall dock skatten utgå från och med den kalendermånad, varunder det tagits i bruk.

Debitering av automobilskatt verkställs av registreringsmyndigheten, d. v. s. i Stockholm överståthållarämbetet och i länen länsstyrelserna. Skatten skall vara inbetald senast den 15 februari varje år. I Stockholms stad inbetalas skatten, efter erhållet meddelande om dess storlek, kontant å uppboordsstämma. I länen betalas skatten genom postförskott, dock må, i den mån så av tillkomna omständigheter påkallas, riksräkenskapsverket i samråd med generalpoststyrelsen föreskriva, att inbetalning må ske medelst postgiroinbetalningskort i stället för postförskotts-anvisning.

Särskilt kvitto, automobilskattekvitto, meddelas å erlagd skatt, vilket kvitto skall under färd medföras å fordonet.

Såsom behörigt automobilskattekvitto må för vissa motorfordon i avbidan å registrering under högst tre veckor gälla av postverket eller annan myndighet i behörig ordning utfärdat interimskvitto, vilket vid fordonets registrering makuleras och utbytes mot i vanlig ordning utfärdat automobilskattekvitto.

Skatt å automobilringar utgår för följande arbeten av mjuk kautschuk, vilka införas eller tillverkas inom riket, nämligen massiva hjulringar (även i längder) samt yttergummi eller delar därtill för ringar till autobiler eller motorecyklar. Skatt för inom riket tillverkade ringar av nyss nämnt slag erlägges av tillverkaren i enlighet med av honom till vederbörande länsstyrelse avgiven deklaration, i den mån ringarna av tillverkaren levereras till annan eller tagas i bruk för egen räkning. För importerade ringar erlägges skatten till tullverket i samband med betalning av

Skatt å automobilgummi-ringar.

tullen. Restitution av skatt må under vissa villkor åtnjutas beträffande icke begagnade ringar, vilka utföras ur riket.

Skatt å bensen
och motor-
sprit.

Såväl den särskilda skatten som tilläggsskatten å bensen erlägges för till riket införd bensen till tullverket samtidigt som å varan belöpande tull gäldas. Inbetalning av skatt för här i riket tillverkad bensen samt för motorsprit verkställas genom insättning å statsverkets giroräkning i riksbanken. Skatten erlägges, vad bensen av omhandlade slag beträffar, av tillverkaren samt för motorsprit av den, för vilkens räkning denaturering sker.

Restitution av skatt åtnjutes under vissa villkor för bensen och motorsprit, som i oförändrat skick utföres ur riket eller som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av tåg eller fordon å för allmän trafik upplåten järnväg eller av luftfartyg eller av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske, samt för bensen, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för annat tekniskt ändamål än motordrift.

Skatt för bensen, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske, återbäres på det sätt att årligen ett belopp, motsvarande en tredjedels procent av de under nästföretgånga budgetår influtna bensinskattmedlen, dock högst 50,000 kronor, samt av tilläggsskatt högst 20,000 kronor ställes till lantbruksstyrelsens förfogande att enligt Kungl. Maj:ts bestämmande användas för fiskerinäringens främjande.

Trafik-
försäkring.

I detta sammanhang torde även böra omnämnas den ägare av motorfordon enligt lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon åvilande skyldigheten att hava fordonet försäkrat för skada i följd av trafik med fordonet här i riket. Trafikförsäkring meddelas av dels 19 försäkringsföretag, anslutna till svenska automobiltarifföreningen, dels 10 utanför sagda förening stående försäkringsföretag. Enligt vad som inhämtats, tillämpa till tarifföreningen anslutna företag för närvarande vid lagstadgade försäkringssummor i allmänhet följande premier för den obligatoriska trafikförsäkringen:

	Automobil med ordinarie garage i Stockholm eller Göteborg med omnejd Kronor	Automobil med registrerings- bokstav M ¹ Kronor	Automobil i övriga delar av landet Kronor
Personautomobil för privat bruk.....	105	95	82
Personautomobiler för affärsbruk an- vända av handelsresande, resehand- lande eller reseinspektör	105	105	105
Tunga lastautomobiler med en last- ningsförmåga av minst 2,000 kg.....	90	80	70
Lätta lastautomobiler med lastnings- förmåga under 2,000 kg.	105	95	82
Motorcyklar utan sidvagn	80	70	60
Motorcyklar med sidvagn	70	63	55
Droskaautomobiler i Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping samt hyrverksautomobiler i Stockholm och hyrverks- och droskaautomobiler i Stockholms omnejd.....			165
Hyrverksautomobiler och droskaautomobiler i andra städer än Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping.....			120
Omnibussar med linje berörande Stockholm med viss omnejd			280
Omnibussar i övriga delar av landet			240

Samtliga premier äro beräknade för 5-åriga försäkringar med årlig premiebetalning. Vid försäkring på kortare tid än 5 år höjes premien med 5 procent. De till tarifföreningen icke anslutna försäkringsföretagen lära tillämpa 5 procent lägre premier än medlemmarna i tarifföreningen.

Motorfordon äro, såsom av förestående premietabell framgår, för trafikförsäkring indelade i grupper med hänsyn till det med användningen av olika slag av fordon förenade större eller mindre riskmomentet. Inom de särskilda grupperna förekommer däremot icke någon gradering av premierna i förhållande till fordonens vikt eller värde eller med hänsyn till deras större eller mindre användning. För skadefritt år lämnas viss nedläggning i premien, s. k. bonus.

Motorfordonsbeståndet under åren 1923—1931.

Automobilbeståndets utveckling under de år, varunder automobilskatt utgått, framgår av följande tabell:

¹ Malmöhus län.

Å r	A u t o m o b i l e r									
	Personvagnar		Personomni- bussar		Lastvagnar		Specialvagnar		S u m m a	
	antal vid årets slut	ökning under året	antal vid årets slut	ökning under året	antal vid årets slut	ökning under året	antal vid årets slut	ökning under året	antal vid årets slut	ökning under året antal %
1923.....	37,823	—	731	—	11,906	—	—	—	50,460	10,547 26.4
1924.....	46,557	8,734	1,017	286	15,246	3,340	—	—	62,820	12,360 24.5
1925.....	59,122	12,565	1,283	266	19,203	3,957	—	—	79,608	16,788 26.7
1926.....	70,454	11,332	1,608	325	22,863	3,660	—	—	94,925	15,317 19.2
1927.....	81,465	11,011	1,827	219	26,230	3,367	376	—	109,898	14,973 15.8
1928.....	94,301	12,836	2,192	365	30,677	4,447	490	114	127,660	17,762 16.2
1929.....	99,144	4,843	2,511	319	34,591	3,914	581	91	136,827	9,167 7.2
1930.....	103,664	4,520	2,837	326	38,071	3,480	686	105	145,258	8,431 6.2
³⁰ /s 1931	110,343	6,679	3,265	428	41,880	3,809	1,002	316	156,490	11,232 7.7

Denna tabell utvisar, att beståndet av motorfordon undergått en stadig ökning. Dock förete siffrorna för senare år en viss retardation i beståndets tillväxt. Anmärkningsvärt är emellertid, att ökningen år 1931, såväl absolut som relativt, överstiger ökningen de närmast föregående två åren.

Vad *motorcykelbeståndet* beträffar, äro siffrorna för samma tidsperiod:

Å r	M o t o r c y k l a r						
	utan bivagn		med bivagn		s u m m a		
	antal vid årets slut	ökning under året	antal vid årets slut	ökning resp. minskning under året	antal vid årets slut	ökning resp. minsk- ning under året	
						antal	%
1923	14,749	—	5,729	—	20,478	— 1,028	— 4.8
1924	14,892	143	7,056	+ 1,327	21,948	+ 1,470	+ 7.2
1925	16,074	1,182	7,575	+ 519	23,649	+ 1,701	+ 7.8
1926	16,748	674	9,130	+ 1,555	25,878	+ 2,229	+ 9.4
1927	26,969	10,221	8,371	— 759	35,340	+ 9,462	+ 36.6
1928	41,052	14,083	8,551	+ 180	49,603	+ 14,263	+ 40.4
1929	46,818	5,766	8,028	— 523	54,846	+ 5,243	+ 10.6
1930	48,693	1,875	7,985	— 43	56,678	+ 1,832	+ 3.3
³⁰ / ₈ 1931.....	49,499	806	9,002	+ 1,017	58,501	+ 1,823	+ 3.2

Den starka ökningen av antalet motorcyklar åren 1927 och 1928 sammanhänger därmed, att lättviktsmotorcyklar i samband med de år 1927 vidtagna ändringarna i automobilskatteförordningen inordnades under registrerings- och skattepliktiga fordon.

Totala motorfordonsbeståndets växlingar under ifrågavarande tidsperiod framgå av nedanstående tabell:

Å r	Antal vid årets slut	Ökning under året	
		antal	%
1923.....	70,938	9,519	15.5
1924.....	84,768	13,830	19.5
1925.....	103,257	18,489	21.8
1926.....	120,803	17,546	17.0
1927.....	145,238	24,435	20.2
1928.....	177,263	32,025	22.1
1929.....	191,673	14,410	8.1
1930.....	201,936	10,263	5.4
^{30/9} 1931.....	214,991	13,055	6.5

Siffrorna giva vid handen, att motorfordonsbeståndet för närvarande är ungefär tre gånger så stort som år 1923 samt sedan år 1927 ökats med nära 50 procent.

Inhemsk produktion och utrikeshandel beträffande motorfordon under åren 1925—1930.

Ett återgivande av industri- och handelsstatistikens siffror rörande den inhemska motorfordonstillverkningen samt in- och utförseln av motorfordon torde i detta sammanhang vara av intresse. Enär industristatistiken först från och med år 1925 redovisar antalet tillverkade fordon, har här endast medtagits förefintliga siffror för åren 1925—1930.

Omfattningen av den *inhemska produktionen* av automobiler under åren 1925—1930 framgår av följande sammanställning:

Å r	A u t o m o b i l e r					
	färdigfabricerade		hopsatta av färdiga delar		s u m m a	
	antal	tillverkningsvärde i 1,000 kr.	antal	tillverkningsvärde i 1,000 kr.	antal	tillverkningsvärde i 1,000 kr.
1925	292	3,219	—	—	292	3,219
1926	290	3,413	4	26	294	3,439
1927	345	4,560	451	2,042	796	6,602
1928	364	5,420	13,413	39,723 ¹	13,777	45,143
1929	343	5,579	11,586	40,553	11,929	46,132
1930 ²	360	5,920	9,458	34,662	9,818	40,582

¹ Värdet har i industristatistiken på grund av felaktig uppgift från visst industriföretag upptagits till 33,372,560 kronor.

² Preliminär uppgift från kommerskollegium.

Siffrorna för automobiler »hopsatta av färdiga delar» representera den av aktiebolaget Volvo och General Motors Nordiska aktiebolag härstädes utövade tillverkningen. Den av det senare företaget bedrivna sammansättningen av motorfordon tog sin början år 1928.

Införseln av automobiler och automobilunderreden under åren 1925—1930 redovisas här nedan:

Å r	A u t o m o b i l e r				Automobilunder- reden		S u m m a	
	person-		last-		antal	värde i 1,000 kr.	antal	värde i 1,000 kr.
	antal	värde i 1,000 kr.	antal	värde i 1,000 kr.				
1925	14,311	34,984	2,950	4,575	1,260	2,775	18,521	42,334
1926	15,256	41,006	2,084	3,725	1,657	3,722	18,997	48,453
1927	13,567	42,514	1,983	4,217	2,155	5,160	17,705	51,890
1928	12,846	41,489	1,248	3,769	1,158	3,830	15,252	49,088
1929	11,085	35,437	1,854	4,407	2,035	5,692	14,974	45,536
1930	8,548	26,740	19	111	3,815	8,977	12,382	35,828

Automobilunderreden hava medtagits, enär beträffande lastautomobiler, vilka i regel hit inkomma som underreden och här förses med förarehytt, lastflak o. dyl., i vissa fall tveksamhet gjort sig gällande rörande desammastatistiska klassificering, vilket medfört, att de hänförs än till rubriken lastautomobiler än till rubriken underreden.

Utförseln av automobiler under samma år utgjorde:

Å r	Automobiler				Automobilunder- reden		Summa	
	person-		last-		antal	värde i 1,000 kr.	antal	värde i 1,000 kr.
	antal	värde i 1,000 kr.	antal	värde i 1,000 kr.				
1925	60	180	6	45	5	54	71	279
1926	16	207	8	80	5	34	29	321
1927	18	35	2	4	2	25	22	64
1928	1,659	5,994	2,089	5,206	14	65	3,762	11,265
1929	1,140	3,975	1,099	2,771	5	19	2,244	6,765
1930	506	1,885	3	19	914	2,418	1,423	4,322

Sammanställas industri- och handelsstatistikens sålunda återgivna siffror, erhålles följande bild av omfattningen av *den inhemska konsumtionen* (tillverkning + importöverskott) av automobiler under åren 1925—1930:

Å r	K o n s u m t i o n		Å r	K o n s u m t i o n	
	antal	värde i 1,000 kr. ¹		antal	värde i 1,000 kr. ¹
1925	18,742	45,274	1928	25,267	82,966
1926	19,262	51,571	1929	24,659	84,903
1927	18,479	58,428	1930	20,777	72,088

Jämföras dessa siffror, avseende antalet automobiler, med förut anförda siffror rörande ökningen av automobilbeståndet finner man, att under åren 1925—1930 utrangerats följande antal automobiler:

Å r	Utrangerade vagnar		Å r	Utrangerade vagnar	
	antal	i % av automobilbeståndet vid årets slut		antal	i % av automobilbeståndet vid årets slut
1925	1,954	2.5	1928	7,505	5.9
1926	3,945	4.2	1929	15,492	11.3
1927	3,506	3.2	1930	12,346	8.5

Nedanstående tabell angiver beträffande motorcyklar omfattningen av tillverkning, in- och utförsel samt inhemsk konsumtion under åren 1925—1930:

Å r	Tillverkning		Införsel		Utförsel		Konsumtion	
	antal	värde i 1,000 kr.	antal	värde i 1,000 kr.	antal	värde i 1,000 kr.	antal	värde i 1,000 kr.
1925	1,966	1,395	2,230	1,703	102	115	4,094	2,983
1926	4,089	2,941	3,852	2,775	69	86	7,872	5,630
1927	4,858	3,413	6,231	4,381	47	60	11,042	7,734
1928	4,738	3,705	7,844	6,125	58	45	12,524	9,785
1929	4,130	3,869	7,020	5,582	79	66	11,071	9,385
1930	2,558	2,660	4,043	3,254	162	118	6,439	5,796

Utrangeringen av motorcyklar utgjorde år 1929 5,828 st. och år 1930 4,607 st., motsvarande 10.6 respektive 8.1 procent av beståndet vid årets slut. För övriga här medtagna år kan utrangeringen ej bedömas, enär siffrorna avseende motorcykelbeståndets förändringar ej äro jämförbara med angivna siffror för konsumtionen, beroende på den registreringsplikt, som år 1927 tillkom beträffande lättviktsmotorcyklar.

¹ Vid bedömandet av värdesiffrorna må beaktas, att tillverkningsvärdet avser nettoförsäljningsvärdet vid fabriken, under det att införselvärdet utgör värdet cif svensk hamn (således exklusive tull etc.) och utförselvärdet värdet i utförselhamnen.

Motorfordonsbeståndet den 30 september 1931.

Enligt från överståthållarämbetet samt länsstyrelserna inhämtade uppgifter fördelade sig beståndet av automobiler och motorcyklar den 30 september 1931 på följande sätt:

L ä n	A u t o m o b i l e r							M o t o r c y k l a r				
	person- vagnar	per- son- omni- bus- sar	last vagnar	Specialvagnar		summa	%	utan biva- gn med en tjänstevikt av		med bi- vagn	summa	%
				skatte- plik- tiga ¹	skatte- fria ²			högst 75 kg.	mer än 75 kg.			
Stockholms stad	12,283	268	6,888	31	46	19,516	12.5	225	3,760	2,155	6,140	10.5
Stockholms län...	4,819	229	2,489	2	30	7,569	4.9	188	2,089	687	2,964	5.1
Uppsala » ...	2,608	81	1,154	9	12	3,864	2.5	113	1,017	415	1,545	2.6
Södermanlands » ...	4,159	147	1,124	18	22	5,470	3.5	164	1,593	410	2,167	3.7
Östergötlands » ...	5,940	152	2,010	11	47	8,160	5.2	273	2,535	630	3,438	5.9
Jönköpings » ...	3,920	146	1,241	7	30	5,344	3.4	265	1,532	232	2,029	3.5
Kronobergs » ...	2,167	33	710	1	8	2,919	1.9	282	743	47	1,072	1.8
Kalmar » ...	4,002	83	1,123	7	18	5,233	3.3	327	1,109	133	1,569	2.7
Gotlands » ...	1,118	38	423	1	4	1,584	1.0	163	340	59	562	1.0
Blekinge » ...	1,587	40	702	30	16	2,375	1.5	102	420	63	585	1.0
Kristianstads » ...	4,563	78	1,918	25	44	6,628	4.2	436	1,649	116	2,201	3.8
Malmöhus » ...	11,553	196	4,874	49	113	16,785	10.7	658	4,408	455	5,521	9.4
Hallands » ...	2,286	91	1,047	3	15	3,442	2.2	535	1,122	75	1,732	3.0
Göteborgs o. Bohus län	6,477	166	3,677	24	37	10,381	6.6	242	2,163	644	3,049	5.2
Älvsborgs län...	5,439	251	1,692	29	26	7,437	4.8	488	1,992	276	2,756	4.7
Skaraborgs » ...	4,405	108	1,211	—	26	5,750	3.7	270	1,433	264	1,967	3.3
Värmlands » ...	5,015	185	1,262	53	1	6,516	4.2	396	1,962	240	2,598	4.4
Örebro » ...	4,622	136	1,383	9	18	6,168	3.9	167	2,154	419	2,740	4.7
Västmanlands » ...	3,079	79	1,084	10	23	4,275	2.7	172	1,601	384	2,157	3.7
Kopparbergs » ...	5,409	131	1,161	22	30	6,753	4.3	362	2,647	329	3,338	5.7
Gävleborgs » ...	4,898	146	1,433	5	28	6,510	4.2	331	2,347	247	2,925	5.0
Västernorrlands » ...	3,638	167	1,225	5	27	5,062	3.2	336	1,294	225	1,855	3.2
Jämtlands » ...	2,169	75	527	—	10	2,781	1.8	120	580	122	822	1.4
Västerbottens » ...	2,012	94	698	—	5	2,809	1.8	335	802	150	1,287	2.2
Norrbottnens » ...	2,175	145	824	3	12	3,159	2.0	150	1,107	225	1,482	2.5
Summa	110,343	3,265	41,880	354	648	156,490	100.0	7,100	42,399	9,002	58,501	100.0

Förestående tabell utvisar, att Stockholms stad har högsta antalet såväl automobiler som motorcyklar. I andra rummet kommer beträffande båda fordonsslagen Malmöhus län och i tredje, i fråga om automobiler, Göteborgs

¹ Hit höra likvagnar, bärgningsautomobiler och cisternvagnar m. fl.

² Brand- och ambulansautomobiler.

och Bohus län samt, beträffande motorcyklar, Östergötlands län. Lägsta antalet motorfordon förekommer inom Gotlands län.

Verkställda undersökningar utvisa, att cirka 20 procent av hela antalet automobiler användas i yrkesmässig trafik. I yrkesmässig lastautomobiltrafik användes den 30 september 1931 sammanlagt 14,566 vagnar, därav 314 i linjetrafik, 11,040 i länstrafik och 3,212 i stadstrafik, motsvarande 35 procent av lastautomobilbeståndet.

Vad automobilbeståndets lastkapacitet beträffar, föreligga ej uppgifter hänförande sig till automobilbeståndet den 30 september 1931, men följande uppgifter, avseende den 1 januari samma år, torde dock i viss mån vara belysande:

Av personvagnarna var vid sistnämnda tidpunkt övervägande delen, eller 92 procent, avsedd för högst 5 personer. Av omnibussarna rymde 84 procent mer än 15 personer och återstoden, 16 procent, högst detta antal. Belysande för utvecklingen i fråga om detta transportmedel är, att den 1 januari år 1927 ungefär hälften av antalet personomnibussar rymde högst 15 personer. Man har sålunda övergått till användande av allt större omnibussar.

Lastvagnarna fördelade sig med hänsyn till lastkapaciteten sålunda:

Lastkapacitet kilogram	1 procent av beståndet	
	1 januari 1927	1 januari 1931
högst 1,000	74	39
1,001—2,000	18	54
2,001—3,000	6	6
över 3,000	2	1
Summa	100	100

En avsevärd ökning av antalet vagnar med 1—2 tons lastförmåga har sålunda ägt rum på bekostnad av de under 1 ton lastande vagnarna.

Motorfordonsbeståndets tjänsteviktsgruppering den 30 september 1931.

I tab. 1 redovisas *automobilbeståndets* gruppering i tjänsteviktsklasser den 30 september 1931. Skattepliktiga specialvagnar, vilka uppgå till relativt obetydligt antal (354 st.), hava därvid lämnats utom räkningen.

I syfte att i stora drag giva en bild av den förändring med avseende å automobilbeståndets tjänsteviktsgruppering, som ägt rum sedan år 1927, hava ur nämnda tabell hämtade siffror sammanställts med motsvarande uppgifter avseende automobilbeståndet den 1 januari 1927:

Tjänstevikt kilogram	1 januari 1927						30 september 1931					
	Personauto- mobiler		Omnibussar		Lastauto- mobiler		Personauto- mobiler		Omnibussar		Lastauto- mobiler	
	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%
högst 1,000.....	36,619	52.0	11 ¹	0.7	2,453	10.7	23,041	20.9	—	—	3,218	7.7
1,001—1,500 ...	24,407	34.6	229	14.2	14,743	64.5	66,343	60.1	71	2.2	14,504	34.6
1,501—2,000 ...	8,191	11.6	507	31.5	2,371	10.4	17,651	16.0	430	13.2	16,773	40.0
2,001—2,500 ..	1,186	1.7	297	18.5	1,181	5.2	3,116	2.8	562	17.2	4,489	10.7
2,501—3,000 ..	50	0.1	269	16.7	758	3.3	188	0.2	608	18.6	1,747	4.2
3,001—3,500 ...	1	—	178	11.1	567	2.5	4	—	534	16.4	650	1.6
3,501—4,000 ...	—	—	89	5.5	331	1.4	—	—	389	11.9	286	0.7
4,001—5,000 ...	—	—	28	1.8	459 ²	2.0	—	—	376	11.5	189	0.5
5,001—6,000 ...	—	—	—	—	—	—	—	—	238	7.3	24	—
över 6,000	—	—	—	—	—	—	—	—	57	1.7	—	—
Summa	70,454	100.0	1,608	100.0	22,863	100.0	110,343	100.0	3,265	100.0	41,880	100.0

Av denna sammanställning framgår, att en anmärkningsvärd förskjutning mot högre tjänstevikter ägt rum beträffande samtliga fordonskategorier. Under det att genomsnittliga tjänstevikten den 1 januari 1927 i runda tal utgjorde för personautomobiler 1,200 kilogram, för personomnibussar 2,200—2,300 kilogram och för lastautomobiler 1,500 kilogram, voro motsvarande tal den 30 september 1931 för personautomobiler 1,400 kilogram, för personomnibussar 3,200 kilogram och för lastautomobiler 1,700 kilogram.

Vad personautomobilerna beträffar, är förklaringen till de förändrade förhållandena att finna huvudsakligen däri, att man mera allmänt övergått till användande av täckta vagnar. Bidragande orsaker äro jämväl att finna däri, att de under senare år i marknaden förekommande automobiltyperna försetts med större motorer, fyrhjulsbromsar m. m. Sistnämnda förändringar hava även inverkat ifråga om lastautomobilerna, varjämte dessa vagnar numera i allmänhet utföras i kraftigare konstruktioner, än tidigare varit fallet. Lastautomobilerna av exempelvis Ford- eller Chevrolettyp hade sålunda år 1927 en tjänstevikt av 1,200—1,500 kilogram, under det att dessa vagntyper för närvarande hava en tjänstevikt av 1,800—1,900 kilogram. Med stegringen av tjänstevikten har jämväl lastförmågan ökats. Vad omnibussarna beträffar, har den ökade trafiken medfört krav på rymligare och följaktligen även tyngre fordon.

Av *motorcyklar* förefunnos i landet den 30 september 1931 7,100 st. med en tjänstevikt av högst 75 kilogram (lättviktsmotorcyklar) samt 51,401 st. av högre tjänstevikt, därav 42,399 st. utan bivagn samt 9,002 st. med bivagn.

¹ Tjänstevikt 801—1,100 kilogram.

² Tjänstevikt 4,001—7,600 kilogram.

Den sammanlagda motorfordonsbeskattningen under åren 1923—1931.

Intäkterna av motorfordonsbeskattningen från och med år 1923 till och med budgetåret 1930/1931, fördelade på de olika skatteobjekten, redovisas i efterföljande, på uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, grundade tabell:

Å r	Antalet motorfordon vid kalenderårets slut	Ökn. under året i %	Fordons-skatt kronor	Ökn. under året i %	Gummiring-skatt kronor	Ökn. resp. minskning under året i %	Bensin-skatt kronor	Ökn. under året i %	Summa skatt kronor	Ökn. under året i %
1923	70,938		4,140,992		2,565,513				6,706,505	
1924	84,768	19.5	5,310,873	28.3	2,868,220		5,026,291		13,205,384	
1925	103,257	21.8	7,006,140	31.9	3,509,036	22.3	9,160,725		19,675,901	
1926	120,803	17.0	8,382,838	19.6	3,342,178	— 4.8	9,868,719	7.7	21,593,735	9.7
1927 ¹ / ₁ — ³⁰ / ₆			9,276,896		2,110,959		4,690,031		16,077,886	
1927	145,238	20.2								
1927/1928 ...			12,454,087		5,761,340		14,805,391		33,020,818	
1928	177,263	22.1								
1928/1929 ...			14,716,572	18.2	6,670,977	15.6	18,447,989	24.6	39,835,538	20.6
1929	191,673	8.1								
1929/1930 ...			16,239,790	10.4	7,098,760	6.4	20,934,067	13.5	44,272,617	11.1
1930	201,936	5.4								
1930/1931 ...			17,556,575	8.1	7,377,036	3.9	26,505,394	26.6	51,439,005	16.2

Skatteökningen har under de tre senast förflutna budgetåren utgjort:

B u d g e t å r	Ökning i förhållande till föregående budgetår			
	fordonsskatt kronor	gummiringsskatt kronor	bensinskatt kronor	summa skatt kronor
1928/1929	2,262,485	909,637	3,642,598	6,814,720
1929/1930	1,523,218	427,783	2,486,078	4,437,079
1930/1931	1,316,785	278,276	5,571,327	7,166,388

Den sammanlagda skatt, som motorfordonstrafiken från och med år 1923 till och med den 30 juni 1931 lämnat, utgör i runt tal 246 miljoner kronor.

Enligt vad nu återgivna tabeller utvisa, har beträffande fordonsskatten ökningen av uppbörden nedgått allt efter som fordonsbeståndets tillväxt avtagit. Den avtagande tendensen i fråga om ökningen av fordonsbeståndet har dock något motverkats av den förskjutning uppåt, som ägt rum ifråga om vagnarnas tjänstevikt. Med avseende å gummiringsskatten bör bemärkas, att dennas ökning under de tre sistförflutna kalenderåren procentuellt sett ej oväsentligt understiger ökningen av motorfordonsbeståndet.

Förklaringen härtill torde vara att finna dels däri, att ringarnas slitstyrka avsevärt ökats dels ock i den förbättrade väghållningen. Vad bensinskatten beträffar, utvisa tabellerna en avsevärt minskad ökning budgetåret 1929/1930 jämfört med föregående år, medan under budgetåret 1930/1931 en anmärkningsvärd ökning åter inträtt. Förhållandet torde i viss mån bero på den ökning av fordonsbeståndet, som ägt rum under år 1931. Bidragande orsaker torde jämväl vara dels förbättrad väghållning, varigenom särskilt vinterkörningen kunnat upprätthållas i större utsträckning än tillföre, dels ökad intensitet i omnibuss- och lastvagnstrafiken, dels ock att automobilerna av senare årsmodeller äro tyngre och utrustade med starkare motorer, vilka förbruka mera bränsle än motorer av äldre typ.

Det torde böra anmärkas, att i den förut angivna, under budgetåret 1930/1931 influtna bensinskatten tilläggsskatt enligt förordningen den 2 juni 1931 ingår med allenast 138,584 kronor, vadan denna tilläggsskatt icke nämnvärt medverkat till den under budgetåret 1930/1931 inträdda ökningen av bensinskatten.

De genomsnittliga skattebeloppen per fordon och år framgå av nedanstående tabell:

Å r	Fordonsskatten i medeltal per fordon Kr.	Gummiring- skatten i medel- tal per fordon Kr.	Bensinskatten i medeltal per fordon Kr.	Summa skatt i medeltal per fordon Kr.
1923	62.6	—	—	—
1924	68.2	36.8	—	—
1925	74.5	37.3	97.4	—
1926	74.8	30.2	89.3	194.3
Budgetåret¹:				
1927/1928	85.7	39.7	97.0	222.4
1928/1929	83.0	37.6	104.1	224.7
1929/1930	84.7	37.0	109.2	230.9
1930/1931	86.9	36.5	131.3	254.7

Motorfordonstrafikens nuvarande belastning av skatter och trafikförsäkringspremier.

För erhållande av upplysning om det skattetryck, som under vissa förutsatta omständigheter åvilar olika slag av motorfordonstrafik vid gällande skattesatser och under i övrigt för närvarande rådande förhållanden,

¹ Siffrorna för budgetåren 1927/1928—1930/1931 hava beräknats på grundval av motorfordonsbestånden vid slutet av kalenderåren 1927—1930, vilka torde kunna anses något så när representera medelbestånden under respektive räkenskapsår.

hava i *tab. 2—4* och *tab. 7* sammanställtts vissa, på grundval av uppgifter, som lämnats av tillverkare och försäljare av automobiler, utförda beräkningar av skattebelastningen, avseende såväl automobiler som motorcyklar. Tabellerna utvisa förutom de skattebelopp, som per år åvila trafik av ifrågakomna slag, jämväl skattebelastningen per mil samt i fråga om automobiler även per tonmil vid förutsatt halvt utnyttjande av fordonens lastförmåga. I tabellerna har även angivits, huru premierna för den obligatoriska trafikförsäkringen drabba de ifrågakomna fordonen. De för Stockholm och Göteborg med omnejd gällande premiesatserna hava därvid tillämpats, såvida icke annorlunda angivits. Enär vissa av uppgiftslämnarna hemställt, att vid uppgifternas offentliggörande fabrikaten icke måtte utsättas, hava i tabellerna använts bokstavs- och sifferbeteckningar för angivande av skilda automobiltyper.

Automobilgummiringarnas slitstyrka beräknades vid 1927 års utredning angående automobilbeskattningen för personautomobiler till 4,000 mils körning, vilken siffra dock angavs såsom väl hög, samt för lastvagnar och personomnibussar till 2,000 mils körning. På grundval av upplysningar, som inhämtats såväl från försäljare av automobilgummiringar som från förbrukare av sådana, har ringarnas slitstyrka nu ansetts kunna uppskattas, för person- och lastautomobiler till 3,000 mils körning, för personomnibussar till 6,000 och för motorcyklar till 1,500 mils körning. Dessa siffror äro emellertid grundade på gynnsamma trafikförhållanden, gott material och lämplig skötsel av fordonen.

Tab. 7 avser täckta *personautomobiler* av ett antal vanliga märken i prislågen mellan 2,650 och 26,000 kronor. Priserna hänföra sig till början av år 1931. Tjänstevikterna för dessa personvagnar växla mellan 870 och 2,610 kilogram. Bensinförbrukningen växlar mellan 0.8 och 2.3 liter per mil och ringutrustningens skattevikt, däri vikten av förekommande reservringsutrustning ej medtagits, mellan 20 och 61.2 kilogram per vagn.¹

Den del av *tab. 7*, i vilken förutsättes en årlig körning av 1,000, respektive 1,200 mil, avser att giva en bild av skattebelastningen å vagnar i privat bruk. Genomsnittliga årskörningen för personautomobiler i privat bruk lärer kunna beräknas utgöra omkring 1,200 mil.

I denna tabell återgivas vidare beräkningar rörande skattebelastningen vid antagen årskörning av 3,000 respektive 6,000 mil. Siffrorna vid 3,000 mils årlig körning avse att giva en bild av skattebelastningen å drosktrafiken i en medelstor stad samt å den yrkesmässiga trafiken i mera tätbefolkade trakter av landsbygden. Den beräknade skattebelastningen vid 6,000 mils årskörning har närmast avseende å drosktrafiken i våra större städer. I sistnämnda avdelning av tabellen hava endast medtagits sådana vagnstyper, som kunna förutsättas i allmänhet komma till användning i

¹ Uppgifterna angående bensinförbrukningen äro lämnade under förutsättning av gynnsamma trafikförhållanden och lämplig skötsel av fordonen.

yrkesmässig trafik. Vagnarna hava ansetts inrättade för 6 passagerare exklusive föraren, vilket antagits medföra en ökning av tjänstevikten med 50—75 kilogram jämfört med vad i den del av tabellen, som avser i privat bruk använda vagnar, angivits.

Personautomobiltrafikens belastning av skatter och trafikförsäkringspremier enligt förenämnda tabell ter sig i sammandrag, på sätt efterföljande sammanställning utvisar:

Antagen årlig körning	Å r l i g s k a t t				Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremie per tonmil ¹
	fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	gummi-ringskatt kr.	sammanlagd skatt kr.	per mil öre	per tonmil ¹ öre	
1,000 mil: lägst	75: —	64: —	13: 88	152: 88	15.2	14.5	18.8
högst	230: —	184: —	40: 80	454: 80	45.5	16.7	26.0
i medeltal						15.8	21.7
1,200 mil: lägst	75: —	76: 80	16: —	167: 80	14.0	13.4	16.8
högst	230: —	220: 80	48: 96	499: 76	41.6	15.5	23.0
i medeltal						14.6	19.5
3,000 mil: lägst	130: —	360: —	72: 80	584: 80	19.5	9.6	11.8
högst	190: —	480: —	107: 20	743: 20	24.8	11.3	13.9
i medeltal						10.4	13.1
6,000 mil: lägst	130: —	720: —	145: 60	1,029: 60	17.2	8.4	9.4
högst	190: —	960: —	214: 40	1,306: 40	21.8	10.1	11.4
i medeltal						9.3	10.6

I tab. 7 hava vidare intagits uppgifter avseende telegrafverkets personautomobiltrafik under år 1930 samt densammas belastning av skatter och försäkringspremier. Telegrafverket använde nämnda år i sin verksamhet 46 personautomobiler av i genomsnitt 1,300 kilograms tjänstevikt. Under året kördes vagnarna i medeltal 1,650 mil per vagn. Bensinförbrukningen utgjorde i genomsnitt 1.52 liter per mil, vilken siffra ställer sig något högre, än som av automobilfirmorna uppgivits beträffande vagnar av motsvarande tjänstevikt. — Flertalet av de i det följande anförda uppgifterna angående bränsleförbrukningen, vilka uppgifter hänföra sig till faktiska förhållanden, utvisa att denna i praktiken i allmänhet är högre, än automobilfirmorna uppgivit. — Ringförbrukningen under året uppgick för ifrågavarande vagnar till i medeltal 16 kilogram per fordon. Den sammanlagda skattebelastningen skulle vid nu gällande skattesatser hava uppgått till i genomsnitt 322 kronor 64 öre per vagn, motsvarande 19.6 öre per mil och 13.6 öre per tonmil. Sammanlagda skatte- och premiebelastningen utgjorde 15.3 öre per tonmil. Totala driftkostnaderna per

¹ Vid beräkning här och i det följande av automobils skattebelastning per tonmil förutsettes, att automobilens lastförmåga utnyttjats till hälften och avses sålunda med tonmil produkten av tillryggalagd väglängd och fordonets tjänstevikt med tillägg av halv last.

mil vid telegrafverkets personautomobiltrafik hava uppgått till 1 krona 41 öre per mil. Den totala skattebelastningen motsvarar 13.9 procent av driftkostnaderna.

I tab. 7 återfinnas slutligen uppgifter rörande drosktrafiken i Stockholm, vilka uppgifter lämnats av Stockholms droskägareförening. Genomsnittliga inköpspriset för de i denna trafik använda automobilerna utgör ungefär 9,000 kronor per vagn och tjänstevikten omkring 1,900 kilogram. Den årligen tillryggalagda väglängden uppgår till cirka 7,000 mil per vagn och bensinförbrukningen till 2 liter per mil. Ringarnas skattevikt är omkring 12 kilogram per ring och slitstyrkan har uppgivits motsvara 3,500 mils körning. Fordonsskatten utgör vid angivna genomsnittstjänstevikt 150 kronor, gummiringskatten 192 kronor och bensinskatten 1,120 kronor per år. Den totala skattebelastningen utgör följaktligen 1,462 kronor per år, vilket motsvarar 20.9 öre per mil och 9.8 öre per tonmil vid halv last. Inklusive försäkringspremien utgör belastningen 10.9 öre per tonmil.

Tab. 2 avser att giva en bild av omnibusstrafikens belastning av skatter och trafikförsäkringspremier. Tre alternativ hava därvid upptagits, nämligen årlig körning av 3,000 mil, av 5,000 mil och av 6,000 mil. Medelårskörningen i omnibusstrafiken har uppskattats till 5,000 mil. De i tabellen under dessa tre alternativ angivna omnibussarna äro i prislägen 16,000—30,000 kronor och hava en tjänstevikt av 4,205—5,650 kilogram. Bensinförbrukningen per mil varierar mellan 2.5 och 3.4 liter.

Tabellen utvisar i sammandrag följande belastning av omnibusstrafiken:

Antagen årlig körning	Å r l i g s k a t t				Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremie per tonmil öre
	fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	gummi-ringskatt kr.	samman-lagd skatt kr.	per mil öre	per tonmil öre	
3,000 mil: lägst	390: —	600: —	186: —	1,272: —	42.4	6.8	8.0
högst	530: —	816: —	233: —	1,579: —	52.6	8.1	9.9
i medeltal						7.8	8.7
5,000 mil: lägst	390: —	1,000: —	310: —	1,806: 67	36.1	5.9	6.6
högst	530: —	1,360: —	388: 33	2,278: 33	45.6	7.1	8.2
i medeltal						6.3	7.2
6,000 mil: lägst	390: —	1,200: —	372: —	2,074: —	34.6	5.7	6.6
högst	530: —	1,632: —	466: —	2,628: —	43.8	6.9	7.8
i medeltal						6.1	7.0

I tab. 2 hava för jämförelse jämväl intagits uppgifter rörande postverkets diligenstrafik, statens järnvägars omnibusstrafik i Bohuslän samt viss del av Stockholms spårvägars omnibusstrafik.

Postverket använde för diligenstrafiken vid årsskiftet 1930—1931 72 diligenser av olika typer, rymmande 12—22 personer, samtliga vagnar av inhemsk tillverkning. Anskaffningskostnaderna för dessa diligenser hava i medeltal utgjort 19,186 kronor. Tjänstevikten för dessa vagnar växlar mellan 2,400 och 3,650 kilogram. Fordonsskatten har under år 1930 i medeltal per diligens utgjort 294 kronor. Såsom motorbränsle användes bentyll, bestående av 75 procent bensin och 25 procent motorsprit. Bränsleförbrukningen under föregående år uppgick i genomsnitt till 3.1 liter per mil. Antalet tillryggalagda kilometer utgjorde i medeltal per diligens 36,136. Antages, för åstadkommande av jämförbarhet med övriga i tabellen gjorda beräkningar, att enbart bensin kommit till användning såsom motorbränsle i nämnda trafik, skulle bensinskatten vid nuvarande skatt av 8 öre för liter hava utgjort i genomsnitt 897 kronor. Gummiringskatten beräknades under år 1930 till cirka 311 kronor per diligens, däri dock inbegripits jämväl gummiringskatt belöpande å till diligenserna hörande släpvagnar. Sammanlagda skattekostnaderna per diligens skulle under nu angivna förutsättningar hava uppgått till ungefär 1,502 kronor, motsvarande 41.6 öre per mil och 10.6 öre per tonmil vid i medeltal halvt utnyttjande av lastförmågan. Vad trafikförsäkringen beträffar, har postverket kontrakt med försäkringsgivaren och kan räkna med något lägre premie än de i allmänhet gällande. Årspremien per diligens beräknas utgöra omkring 200 kronor, vilket belopp ökar belastningen till 12 öre per tonmil. I förhållande till driftkostnaderna under år 1930 utgör ovan beräknade totala skattebelopp 9.1 procent.

I statens järnvägars omnibusstrafik i Bohuslän användas 9 personvagnar, 2 lastvagnar och 1 kombinerad person- och lastvagn. Personvagnarna rymma 19—31 passagerare och den kombinerade vagnen 11 passagerare. Anskaffningskostnaderna hava utgjort i medeltal 29,844 kronor per vagn. Tjänstevikten varierar mellan 3,120 och 4,820 kilogram och utgör i genomsnitt 3,765 kilogram. Den efter sistnämnda vikt beräknade fordonsskatten utgör 340 kronor. Bensinförbrukningen har i medeltal uppgått till 3.7 liter per mil. Den tillryggalagda vägsträckan per vagn under driftsåret 1930 utgjorde i medeltal 2,097.7 mil. Skatten å den under året förbrukade bensinkvantiteten skulle efter nuvarande skattesats hava uppgått till 621 kronor per vagn. Gummiringskatten har angivits utgöra 111 kronor i medeltal för vagn. Den totala skattebelastningen skulle i enlighet härmed utgöra i genomsnitt 1,072 kronor, motsvarande 51.1 öre per mil och 10.8 öre per tonmil. Räknar man med den för landsortstrafik gällande trafikförsäkringspremien, 240 kronor, utgör den totala skatte- och premiebelastningen 13.2 öre per tonmil, vilket motsvarar 9.3 procent av driftkostnaderna.

Stockholms spårvägar använde i sin omnibusstrafik vid årsskiftet 1930—

1931 148 vagnar i tjänstevikt växlande mellan 2,700 och 6,000 kilogram. De omnibussar, för vilka uppgifter lämnats, utgöras av de nya större typerna med en tjänstevikt av omkring 6,000 kilogram och en anskaffningskostnad av 30,000—32,000 kronor. De rymma omkring 50 passagerare. Årskörningen för en sådan vagn utgör i runt tal 6,000 mil; en uppsättning gummiringar förbrukas under denna körning. Såsom motorbränsle har använts en blandning av 50 procent bensin och 50 procent motorsprit. Den sammanlagda årliga skattebelastningen för en sådan vagn, under förutsättning att enbart bensin kommit till användning som bränsle, skulle hava utgjort 3,360 kronor per år eller 56 öre per mil och 7.1 öre per tonmil vid halv last. Trafikförsäkringspremien ökar belastningen till 7.7 öre per tonmil.

Siffrorna för skattebelastningen vid här angivna slag av trafik ligga, såsom av det anförda framgår, högre än vad de beräkningar givit vid handen, som utförts med ledning av uppgifter från automobilfirmorna. Att så är fallet beror främst därpå, att, såsom redan förut nämnts, bensinförbrukningen är större, än vad i sistnämnda uppgifter angivits.

Tab. 3 åskådliggör, huru skattebelastningen drabbar *lastvagnstrafiken* under antagen årlig körning av 1,000 och 1,800 mil. Sistnämnda siffra anses utgöra ungefärliga genomsnittskörningen per år i lastautomobiltrafik. Såsom undersökningsobjekt hava valts några av de vanligare lastvagnstyperna i prislägen mellan 4,035 och 15,500 kronor. Vagnarnas tjänstevikt växlar mellan 1,850 och 3,100 kilogram och deras uppgivna lastförmåga mellan 1,250 och 4,500 kilogram. Bensinförbrukningen växlar från 1.7 till 2.8 liter per mil.

I sammandrag utvisar tabellen följande skatte- och premiebelastning:

Antagen årlig körning	Å r l i g s k a t t				Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremie per tonmil öre
	fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	gummirings-skatt kr.	sammanlagd skatt kr.	per mil öre	per tonmil öre	
1,000 mil: lägst.....	150: —	136: —	46: 13	336: 13	33.0	11.9	13.6
högst	270: —	224: —	146: —	640: —	64.0	15.9	19.7
i medeltal						13.1	15.9
1,800 mil: lägst.....	150: —	244: 80	83: 04	485: 04	26.9	9.5	10.7
högst	270: —	403: 20	262: 80	936: —	52.0	13.1	15.2
i medeltal						10.6	12.2

Till ytterligare belysande av lastvagnstrafikens skattebelastning hava uppgifter införskaffats dels från postverket rörande dess lokala posttransporter, dels från telegrafverket rörande dess trafik med paket- och lastvagnar, dels ock från tre privata företag, nämligen ett bryggeri-, ett kvarn- och ett handelsföretag, och hava dessa uppgifter jämväl sammanställts i

tab. 3. Vad tidigare anförts därom att bränsleförbrukningen i praktiken i allmänhet är större än vad av automobilfirmorna lämnade uppgifter giva vid handen, bekräftas även av dessa exempel. I ett par fall har ringarnas slitstyrka varit mindre än i det föregående beräknats. Dessa omständigheter, föranleda att skattebelastningen — för mil och tonmil räknat — på det hela taget ställer sig högre, än vad de på uppgifter från vederbörande firmor grundade tabellerna utvisa. Den sammanlagda årliga skattebelastningen växlar i de fall, som undersökts, mellan 17.3 öre och 90 öre per mil samt mellan 11.6 och 19.3 öre per tonmil. Med försäkringspremier uppgår belastningen till 12.5—22.2 öre per tonmil. Vad telegrafverkets paket- och lastvagnstrafik beträffar, har meddelats, att driftkostnaderna utgjort för paketvagnarna 1 krona 18 öre och för lastvagnarna 2 kronor 19 öre per mil. Den sammanlagda skatten motsvarar 15.1 respektive 16.7 procent av driftkostnaderna.

Tab. 4 utvisar *motorcykeltrafikens* belastning av skatter och försäkringspremier. Undersökningen omfattar såväl lättviktsmotorcyklar som större solomaskiner och motorcyklar med sidvagn av en del i marknaden vanligen förekommande märken i prislägen från 620 till 2,175 kronor. Bensinförbrukningen per mil har uppgivits för lättviktsmotorcyklarna till omkring 0.25 liter per mil, för de större solomaskinerna till 0.45—0.7 liter och för motorcyklar med sidvagn till 0.75 liter per mil. Gummiringarnas skattevikt utgör för den förstnämnda kategorien 3.4 kilogram, för den andra 8.3—11.4 kilogram och för den tredje kategorien 13.2—15.9 kilogram. Fordonsskatten utgör respektive 10, 15 och 25 kronor per år.

Förutsättes en årlig körning av 1,000 mil, ter sig skattebelastningen sålunda:

	Fordons- skatt kr.	Bensin- skatt kr.	Gummi- ringskatt kr.	Summa skatt kr.	Samman- lagd skatt per mil öre
Lättviktsmotorcyklar	10: —	20: —	4: 53	34: 53	3.5
Större motorcyklar utan sidvagn (solomaskiner)	15: —	{ 23: — —56: —	{ 11: 73 — —15: 20	{ 65: 18 — —86: 20	6.5—8.6
Motorcyklar med sidvagn	25: —	60: —	{ 17: 60 — —21: 20	{ 102: 60 — —106: 20	10.8—10.6

Försäkringspremien utgör per år 80 kronor för motorcykel utan sidvagn och 70 kronor för motorcykel med sidvagn, vilket under här antagen årskörning representerar en utgiftsökning av 8 respektive 7 öre per mil.

Alternativt har antagits en årskörning av 2,000 mil. Den totala skattebelastningen uppgår därvid för lättviktsmotorcyklar till 59 kronor 6 öre per år eller till 3 öre per mil, samt växlar för större motorcyklar utan sidvagn mellan 115 kronor 26 öre och 157 kronor 40 öre per år eller mellan

5.8 och 7.9 öre per mil samt för motorcyklar med sidvagn mellan 180 kronor 20 öre och 187 kronor 40 öre per år eller mellan 9 och 9.4 öre per mil. Trafikförsäkringspremien ökar i detta fall belastningen med 4 respektive 3.5 öre per mil.

I denna tabell återfinnas tillika uppgifter dels beträffande postverkets trafik med motorcyklar, dels ock rörande motorcykeltrafiken hos ett handelsföretag. I båda fallen är fråga om motorcyklar med sidvagn. Genomsnittlig körning per ekipage var under fjolåret för postverkets vidkommande 1,161 mil och för handelsföretaget 1,390 mil. Bränsleförbrukningen utgjorde respektive 1.07 och 1.05 liter per mil. Postverket använder här, liksom för sina övriga vagnar, bentyl som motorbränsle. Skattebelastningen för postverkets motorcykeltrafik, under antagande att bensin använts såsom motorbränsle i stället för bentyl, skulle hava utgjort 135 kronor 70 öre per år eller 11.7 öre per mil. Vad försäkringspremierna beträffar, har postverket lägre premie, än man i allmänhet har att räkna med. Totala skatte- och försäkringspremiebelastningen motsvarar 16.5 öre per mil.

I fråga om handelsföretagets motorcykeltrafik utvisar tabellen en sammanlagd skatt av 174 kronor 76 öre per år eller 12.6 öre per mil. Inkluderar trafikförsäkringspremie utgör den totala belastningen 17.6 öre per mil.

Automobilbeskattningen i vissa främmande länder.

Jag anholder nu att något få beröra huru automobilbeskattningen är anordnad i vissa andra länder.

En kortfattad redogörelse för automobilbeskattningen i Norge, Danmark, Finland, Nederländerna, Belgien, Tyskland, England, Frankrike och Amerikas förenta stater finnes såsom bilaga A fogad vid detta protokoll. Uppgifterna avse, där ej annorlunda angives, förhållandena vid mitten av år 1931. Av denna redogörelse synes kunna dragas den slutsatsen, att fordonsskatten i allmänhet i starkt motoriserade länder betraktas som den givna och outhärliga formen för beskattning av motorfordonstrafiken. De grunder, efter vilka fordonsskatt uttages, äro däremot olika i skilda länder. Än har motorns efter vissa formler beräknade hästkraftantal, än motorns cylindervolym, än åter fordonets vikt eller lastförmåga lagts till grund för beräkningen av skatten. I vissa fall tillämpas kombinationer av nu nämnda faktorer.

I en del länder förekommer vid sidan av fordonsskatten beskattning av fordonets förbrukningsartiklar, bränsle och gummiringar, medan i andra länder dessa artiklar väl äro skattefria, men i stället drabbas av tull.

Då en närmare jämförelse mellan de offentliga avgifter, som åvila motorfordonstrafiken i andra länder och i vårt land, synes vara av in-

tresse, har i *tab. 5* och *6*, sammanställts uppgifter härom, avseende dels den årliga skatt, som ålagts fordonen, dels ock motorfordonstrafikens totala belastning av skatter och tullar. Vid beräkningarna hava under normala förhållanden gällande, avrundade genomsnittskurser tillämpats.

Med hänsyn till de vitt skilda normer, som, på sätt omförmälts, i olika länder tillämpas för beskattningen av motorfordonstrafiken, och de svårigheter, som på grund härav föreligga att erhålla fullt jämförbara siffror de olika länderna emellan, måste emellertid betonas, att de här återgivna siffrorna icke få betraktas såsom absolut exakta. De torde dock vara väl ägnade att giva en *ungefärlig* bild av det skattetryck, som i olika länder åvilar motorfordonstrafiken. I de fall, då skattehöjningar företagits, avsedda att gälla först under år 1932, hava de höjda skattesatserna lagts till grund för beräkningarna.

I *tab. 5* har uträknats den fordonsskatt, som i nyss angivna europeiska länder drabbar ett antal i marknaden vanliga fordonstyper. I sammandrag framgå av denna tabell följande maximi- och minimibelopp för fordonsskatten i olika länder:

L a n d	Å vissa motorfordon vilande årlig skatt					
	personautomobiler		personomnibussar		lastautomobiler	
	lägst kr.	högst kr.	lägst kr.	högst kr.	lägst kr.	högst kr.
Sverige	90	210	390	530	140	270
Norge	113	2,072	126	168	51	93
Danmark	110	480	1,025	1,375	272	750
Finland	73	255	570	1,140	76	323
Nederländerna	187	784	898	1,486	233	658
Belgien	192	672	642	692	192	492
Tyska riket	368	687	624	832	267	475
England	396	666	1,037	1,728	450	576
Frankrike	107	277	182	230	107	182

Denna sammanställning utvisar, att i fråga om personautomobiler fordonsskatten i Sverige för närvarande är lindrigare än i något annat av de i jämförelsen medtagna länderna med undantag av Finland samt att i fråga om personomnibussarna och lastautomobilerna endast i Norge, Frankrike och i vissa fall i Finland fordonsskatten för närvarande drabbar mindre tungt.

Beskattning av motorbränslet förekommer endast i vissa av de länder, vilkas beskattningsförhållanden gjorts till föremål för undersökning. I andra länder har denna förbrukningsartikel åsatts införseltull. Efterföljande tablå giver en bild av de sammanlagda offentliga avgifter, som drabba motorbränslet i de angivna länderna:

L a n d	Beskattning av motorbränslet i olika länder		
	tull öre per liter	skatt öre per liter	Summa tull och skatt öre per liter
Sverige	0.1	8.0	8.1
Norge	—	3.0	3.0
Danmark	—	9.0	9.0
Finland	10.7	5.3	16.0
Nederländerna	8.2	—	8.2
Belgien	10.0	—	10.0
Tyska riket	—	—	16.2 ¹
England	13.2	—	13.2
Frankrike	6.6	7.0	13.6

Enligt denna sammanställning är i Sverige motorbränslet för närvarande lindrigare beskattat än i övriga i jämförelsen medtagna länder med undantag av Norge.

Motorfordonstrafikens totala belastning av skatter och tullar i de förenämnda länderna framgår av *tab. 6*. Vid beräkningarna har fordonens livslängd antagits utgöra 5 år och har följaktligen fordonens belastning under ett år av tull och engångsskatter (omsättningsskatter, lyxskatter o. dyl.) antagits utgöra en femtedel av ifrågavarande belopp. Vid beräkning av tullen å fordonen hava i de fall, då värdetull tillämpats, tullvärdena ansetts motsvara för person- och lastautomobiler 60 procent och beträffande personomnibussar 75 procent av försäljningspriserna. Där tull för gummiringar utgått efter värdet, har till grund för värdeberäkningen lagts handelsstatistikens medelvärde för införseln av automobilgummiringar år 1930. Tabellen utvisar följande totala skatte- och tullbelastning per år i olika länder under förutsättning av viss årskörning (för personautomobiler 1,200 mil, för personomnibussar 5,000 mil och för lastautomobiler 1,800 mil):

¹ Beloppet utgör den sammanlagda belastning, som uppgivits åvila motorbränslet på grund av tull, skatt å inländsk mineralolja samt skyldighet att uttaga viss procent sprit från tyska spritmonopolet.

L a n d	Sammanlagd årlig skatte- och tullbelastning av motorfordonstrafiken							
	personautomobiler ¹ (årskörning 1,200 mil)			personomnibussar (årskörning 5,000 mil)		lastautomobiler (årskörning 1,800 mil)		
	4—5 pers. tjv. 1,250 kg.	4—5 pers. tjv. 1,630 kg.	7 pers. tjv. 2,460 kg.	30 pers. tjv. 4,205 kg.	50—60 pers. tjv. 5,650 kg.	2 tons tjv. 1,910 kg.	2½ tons tjv. 2,475 kg.	4½ tons tjv. 3,100 kg.
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Sverige	318	477	888	2,461	3,203	613	1,005	1,378
Norge ²	355	657	3,170	1,311	1,866	316	566	835
Danmark	461	944	2,728	3,421	4,715	739	1,112	1,533
Finland	406	584	1,255	3,802	5,500	834	1,235	1,676
Nederländerna...	380	602	1,405	2,561	3,646	596	994	1,412
Belgien	373	649	1,019	2,248	2,484	570	830	1,085
Tyska riket	789	1,021	1,453	3,640	4,295	1,078	1,484	1,790
England	814	1,104	1,922	4,059	5,775	1,079	1,594	2,066
Frankrike	652	969	2,027	4,411	5,497	954	1,355	1,928

Tabellen giver vid handen, att utav de stater, vilkas beskattningsförhållanden här gjorts till föremål för undersökning, vårt land beträffande personautomobiler har den lägsta sammanlagda skatte- och tullbelastningen samt att i fråga om personomnibussar och lastautomobiler endast siffrorna för Norge, Belgien och i vissa fall Nederländerna utvisa lägre belopp.

Vad motorcyklarna beträffar, utvisar följande tabell den årliga skatt, som åvilar dessa fordon i nedan angivna länder:

L a n d	Å motorcyklar vilande årlig fordonskatt		
	lättvikts- (tjänste- vikt 60 kg., försälj- ningspris 600 kr.)	större, utan sidvagn (tjänstevikt 160 kg., försäljningspris 1,400 kr.)	större, med sidvagn (tjänstevikt 255 kg., försäljningspris 2,175 kr.)
	Kr.	Kr.	Kr.
Sverige	10: —	15: —	25: —
Norge: vägavgift	10: —	10: —	10: —
lyxskatt	12: — 22: —	28: — 38: —	44: — 54: —
Danmark	12: —	24: —	36: —
Finland	19: —	19: —	29: —
Nederländerna: vägs-katt	15: —	45: —	45: —
s. k. pers. skatt ..	9: — 24: —	12: — 57: —	12: — 57: —
Belgien	20: —	48: —	64: —
Tyska riket	14: —	36: —	43: —
England	27: —	54: —	72: —
Frankrike ³	23: —	45: —	56: —

¹ I tullbelastningen för personautomobiler har ej inräknats den vid innevarande riksdag beslutade höjningen av tullen å detta fordonsslag.

² Förslag till omläggning av automobilbeskattningen innefattande tillika skärpning av densamma har förelagts årets storting.

³ Beloppen avse den sammanlagda belastningen av statlig, kommunal och departemental fordonsskatt.

Av denna sammanställning framgår, att beskattningen av motorcyklarna i vårt land understiger den i övriga i sammanställningen inbegripna stater gällande.

Fördelningen av automobilbeskattningen på olika fordonskategorier.

Den grundläggande principen för automobilbeskattningens anordnande har i vårt land liksom i flertalet andra länder varit, att motortrafiken skall genom särskild beskattning gälda den merkostnad, som denna trafik orsakar vägväsendet; skatten har med hänsyn härtill ansetts böra anpassas, bland annat, efter den vägslitning varje fordon utövar.

Emellertid har gjorts gällande, att vår automobilbeskattning, sådan den för närvarande är anordnad, icke uppfyller nu angivna fordran. Särskilt har framhållits, att den tunga automobiltrafiken, omnibus- och lastautomobiltrafiken, vore, i förhållande till den vägslitning denna trafik förorsakar, lindrigare beskattad än personautomobiltrafiken. Då det synts angeläget, att denna fråga i möjligaste mån klarlägges, har jag låtit verkställa undersökning, huruvida gällande beskattning av motorfordonstrafiken kan anses träffa de olika beskattade fordonskategorier på ett rättvist sätt. Undersökningen har utförts av sekreteraren i svenska väginstitutet, civilingenjören Nils von Matern, vilken i en promemoria sammanfattat de resultat, som framgått av undersökningen.

I promemorian framhålles till en början, att vid avvägande av en rättvis fordonsbeskattning följande allmänna synpunkter böra anläggas nämligen:

- 1) den nytta, som fordonen hava av ett allmänt vägnät;
- 2) den skada, d. v. s. det vägslitage, som fordonen utöva på vägnätet; samt
- 3) det olika byggnadssätt hos vägbana och vägkropp, som olika fordon kräva.

I anslutning härtill anföres i promemorian:

Det vore klart, att varje fordon hade en viss nytta av, att det överhuvud funnes ett allmänt vägnät och att möjlighet stode öppen att trafikera detta vägnät, även om ett visst fordon i verkligheten blott använde en ringa del därav. Vägväsendets utgifter för breddning av vägar, för omläggning av olämpliga sträckningar, för skenfria järnvägs korsningar m. m. vore utgifter, vilkas nytta vore lika för varje fordon, som trafikerade vägarna i fråga, väsentligen oberoende av deras hastighet och vikt. Det vore sålunda berättigat att påföra varje fordon en viss enhetsskatt, oberoende av fordonsnets vikt, dess hastighet och ur flera av nämnda synpunkter även oberoende av fordonets totala årskörning.

Det vore vidare uppenbart, att bilbeskattningen borde stå i viss proportion till det vägslitage, som fordonet åstadkomme. Detta vägslitage vore

beroende av fordonets konstruktion och vikt, på dess hastighet samt årskörning, vidare av vägbanans konstruktion m. m.

Beträffande inverkan på byggandet av vägbana och vägkropp vore det tydligt, att större kostnader måste nedläggas för tyngre än för lättare fordon. De tyngre fordonen åstadkomme större skada än de lätta, när vägbanan eller vägkroppen vore uppmjukad av regn eller tjällossning, varför större byggnadskostnader för vägens grundförstärkning erfordrades vid trafik av tunga fordon.

Av det sagda framginge, att en rättvis avvägning av bilbeskattningen vore beroende av ett flertal faktorer. Någon enhetlig formel för en rättvis beskattning vore icke möjlig att uppställa. Man måste taga sin tillflykt till viss uppskattning av de olika faktorernas betydelse.

Promemorian innehåller vidare en kortfattad kritik av de olika former för beskattning av motorfordonstrafiken, som för närvarande tillämpas. Det anföres härom i huvudsak följande:

Fordonsskatten hade den fördelen, att den möjliggjorde ett avvägande av skatten efter fordonets vikt samt ett uttagande av den enhetsskatt, som måste anses vara berättigad. Fordonsskatten medförde dock för fordonägaren den olägenheten, att skatten uttoges på en gång, vilket för mången vore betungande, varjämte den vållade myndigheterna ett avsevärt arbete med uppbörden av skatten.

Bensinskatten vore så till vida till fördel för fordonägaren, att skattebetalningen skedde i små portioner. Mot denna skatt kunde dock invändas, att bensinförbrukningen icke vore ett fullt rättvist uttryck för vare sig användningen av vägnätet eller vägslitaget. Sålunda förorsakade dåliga vägar, ogynnsamma väderleksförhållanden samt kuperade terrängförhållanden ökad bensinförbrukning. Fordon, som användes för kommersiellt bruk eller i stadstrafik, däri ofta upprepad bromsning, avstannande och igångsättning förekomme, förbrukade jämväl bensin i förhållandevis större omfattning. Likaså spelade vid något så när stora hastigheter luftmotståndet en viss roll i avseende å bensinförbrukningen. Förutom dessa olägenheter kunde beträffande bensinskatten ur skatteteknisk synpunkt anföras den betänkligheten, att bensin användes jämväl för andra ändamål än för drift av motorfordon.

Gummiringskatten medförde liksom fordonsskatten för fordonägaren olägenheten av större utlägg på en gång. Mot denna skatteform talade jämväl, att gummislitaget lika litet som bensinförbrukningen vore ett fullt rättvist uttryck för vare sig användningen av vägnätet eller vägslitaget. Dåliga vägar, inbromsning och acceleration av fordonet m. m. medförde ökat slitage av ringarna, dock samtidigt även av vägen. På gummislitningen inverkade ytterligare ringarnas konstruktion, deras pumpningsgrad, temperaturförhållanden m. m.

Såsom sammanfattning av kritiken av de olika formerna för beskattning av motorfordonstrafiken uttalas i promemorian, att ingen av de nämnda beskattningsformerna vore idealisk; principiella invändningar kunde göras mot samtliga. Genom en kombination av dessa skatteformer, såsom i svensk lagstiftning skett, syntes den ur olika synpunkter mest rättvisa beskattningen kunna bäst erhållas; man hade därigenom möjlighet att balansera de olika skatteformernas verkningar.

I promemorian redogöres därefter för vissa teoretiska och praktiska rön, som gjorts i fråga om det vägsplitage fordonen utöva på vägbanan. Dessa rön finner von Matern leda till följande slutsatser:

Under förutsättning av samma hastighet hos alla motorfordon bleve angreppet mot vägbanan i det närmaste proportionellt mot fordonsvikten; då i praktiken större skillnad i hastighet mellan lätta och tunga fordon icke förefunnes, vore man frestad att säga, att angreppet mot vägbanan vore proportionellt mot bilens totala vikt och befarna väglängd, alltså mot antalet tonmil.

Ökning av hastigheten medförde ökad dragkraft hos fordonet och därmed jämväl en ökning av den i vägbanan angripande kraften; dragkraften hos lätta automobiler vore avsevärt större än hos tyngre fordon per ton räknat.

De stötkrafter, varmed olika fordon åverkade vägen, vore i avsevärd grad beroende på ringutrustningen; högtrycksringar hade starkare stötkrafter än lufttringar av lågtryckstyp; enär tyngre fordon hade större lufttryck i ringarna, följde därav, att tyngre fordon absolut taget åverkade vägen med större stötkrafter än lättare fordon vid samma hastighet; massivringar ökade stötkrafterna ytterligare i avsevärd grad.

Med utgångspunkt från vad sålunda framkommit rörande det av olika fordonslag orsakade vägsplitaget har von Matern verkställt vissa beräkningar, huru skattebelastningen för närvarande ställer sig per tonmil vid olika årskörning för ett antal skilda fordonstyper. Han framhåller därvid, att det emellertid icke vore à priori sagt, att en rättvis beskattning borde vara den, som gäve lika skatt per tonmil för olika fordon. Vid de beräkningar, som sålunda företagits, har fordonens lastkapacitet i medeltal ansetts utnyttjad till hälften och såsom fordonets vikt tillämpats tjänstevikt med tillägg av halv lastförmåga; och har därvid vikten av varje passagerare antagits utgöra för personautomobil 80 kilogram och för omnibuss 75 kilogram. Undersökningen har i korthet givit följande resultat:

Fordonsskatten drabbade omnibussar och personautomobiler kraftigast. Förhållandet förklarades därav, att fordonsskatten utginge efter tjänstevikt, under det att till grund för den i promemorian verkställda beräkningen av skattebelastningen lagts tjänstevikten med tillägg av vikten av halv last. Sistnämnda vikt varierade avsevärt för olika fordonstyper. Under det att vikten av en personautomobils halva last utgjorde ungefär 10 procent av tjänstevikten, vore motsvarande siffra för personomnibussar ungefär 25 procent och för lastautomobiler omkring 50 procent (något mindre för lätta och något mera för tyngre lastvagnar). Fordonsskattens tyngd vore även i hög grad beroende på fordonets utnyttjande. Under det att personautomobiler för privat bruk i regel icke kördes mer än 900—1,500 mil eller i medeltal omkring 1,200 mil per år samt lastautomobiler ungefär 1,600—2,000 mil och i medeltal cirka 1,800 mil per år, komme omnibussar och droskautomobiler upp till en årskörning av över 3,000 mil. Droskautomobilerna i Stockholm torde sålunda hava en genomsnittlig årlig körlängd av 7,000 mil och å vissa omnibusslinjer utginge den av fordonen årligen tillryggalagda vägsträcka till 10,000 mil per år. Fordonsskatten utgjorde i medeltal för en personautomobil

i privat bruk med 1,200 miles årlig körning cirka 5.6 öre per tonmil, för en lastautomobil vid 1,800 miles årskörning omkring 3 öre per tonmil och för en omnibuss eller droskautomobil vid 5,000 miles årskörning omkring 1.4 öre per tonmil. Under dessa som normala antagna förutsättningar drabbades en personautomobil i privat bruk av ungefär 4 gånger högre fordonsskatt än en omnibuss eller droskautomobil per tonmil räknat.

Vad *bensinskatten* vidkomme, vore dess belastning av olika trafik beroende av en mångfald faktorer. Förutom fordonens växlande art och hastighet inverkade på bensinförbrukningen i avsevärd grad även vägar- nas beskaffenhet, vägbeläggningen, lutningsförhållanden, trafikintensitet m. m. Av särskilt intresse vore bensinförbrukningen för olika fordons- typer. Verkställda undersökningar utvisade, att bensinförbrukningen i liter per tonmil avtog med ökad fordonsvikt. Detta hade sin förklaring dels däri att en större motor hade högre verkningsgrad, dels ock däri att vid tyngre fordon motorns styrka i förhållande till vagnsvikten vore lägre. Motorn finge sålunda arbeta högre belastad, alltså med högre verkningsgrad, och därmed följde lägre bränsleförbrukning. Hastighe- ten inverkade på det sätt å bensinförbrukningen, att luftmotståndet och därmed även dragkraften ökades med kvadraten på hastigheten. Ök- ningen i bränsleförbrukningen bleve dock ej proportionell mot dragkraf- tens ökning, enär motorn vid ökad belastning arbetade med bättre verk- ningsgrad. När hastigheten ökade över cirka 50 kilometer i timmen, uppstod dock en påtaglig ökning av bensinförbrukningen. Undersök- ningen syntes utvisa, att de lätta och snabbgående automobilernas bränsle- förbrukning per tonmil vore större än de tyngre och mera långsamt gå- ende vagnarnas. Medelvärdena för bensinskatten för de vagnar undersök- ningen omfattade vore för personautomobiler 7.1 öre, för lastautomobiler 5.4 öre och för omnibussar 5.3 öre per tonmil.

Gummiringskatten drabbade, efter vad av undersökningen framginge, personautomobiler och omnibussar ungefär lika, under det att lastvagnar- na vore något högre beskattade. Medelvärdena för de undersökta fal- len vore för personautomobiler 1.4 öre, för lastautomobiler 2.4 öre och för omnibussar 1.2 öre per tonmil.

Beträffande *den totala skattebelastningen* utvisade undersökningen, att *personautomobilerna* vid förutsatt årlig körning av 1,200 mil erlade en total skatt av i genomsnitt 14.2 öre per tonmil, att *lastautomobilerna* vid en årlig körning av 1,800 mil erlade i genomsnitt 10.8 öre per tonmil; samt att *omibussarna* vid en årlig körning av 5,000 mil erlade i genomsnitt 8.6 öre per tonmil.¹

¹ Det kan vara av intresse att jämföra dessa siffror med de i det föregående anförda genomsnittstal, som framkommit vid beräkningar företagna inom finansdepartementet (se sid. 32, 33 och 35). Vid nyss angivna årskörning för olika slag av fordon utgör enligt dessa senare beräkningar skattebelastningen i medeltal för personvagnar 14.6 öre per tonmil, för lastvagnar 10.6 öre per tonmil och för omnibussar 6.3 öre per tonmil. Vad person- och last- vagnarna beträffar, stämma siffrorna, såsom synes, väl överens med de av von Matern anförda. I fråga om omnibussarna däremot har vid de inom departementet företagna beräkningarna erhållits ett lägre skattebelastningstal än vid von Materns undersökning fram- kommit. Orsaken härtill är, att uppgifterna till sistnämnda undersökning, avseende om- nibussarna, lämnats av tre trafikföretag, under det att de inom departementet företagna beräkningarna grundats på uppgifter från automobilfirmor, i vilka uppgifter mera teore- tiska siffror rörande bränsleförbrukningen angivits.

Såsom slutsats av sin undersökning anför von Matern:

»Bilbeskattningen bör till viss del utgå lika för alla fordon med hänsyn till, att ett visst allmänt vägnät står till buds och att arbeten på detta vägnät till stor del äro till nytta för varje fordon, oberoende av dess hastighet och vikt.

Bilbeskattningen bör till viss del avpassas efter fordonens vägslitage. Därvid bör hänsyn tagas till dels vikten, tjänstevikt + last, dels hastigheten. Vid lika hastighet blir för luftringade fordon de angripande krafterna i det närmaste lika per ton av fordonets vikt och sålunda proportionella mot antalet tonmil. Större hastighet medför en ökning av de tangentiella krafterna med 30—50 procent per ton av fordonets vikt. De lättare fordonen böra sålunda med hänsyn till den större hastigheten erhålla viss större beskattning.

Bilbeskattningen bör taga hänsyn till, att de tyngre fordonen fordra en mer bärkraftig vägbana och därmed dyrare anläggningskostnad för vägarna. Denna omständighet motväger i viss mån de lättare fordonens ökade slitage.

Tages hänsyn till samtliga de ovan uppräknade synpunkterna, synes det, som om en viss förskjutning av totala bilbeskattningen borde förtagas till förmån för de lättare bilarna.

Massivringar av gummi böra erhålla större beskattning än luftringar med hänsyn till deras avsevärt större vägslitage.»

Yttranden av länsstyrelserna rörande automobilbeskattningen.

I skrivelse till länsstyrelserna har begärts upplysning huruvida och i förekommande fall i vad avseende erfarenheten ådagalagt behov av ändringar eller jämkningar i gällande bestämmelser om automobilbeskattningen. I de yttranden, som med anledning härav till Kungl. Maj:t inkommit, hava flera länsstyrelser framhållit önskvärdheten av en skärpning av beskattningen av den tyngre trafiken. Av de inkomna yttrandena må här återgivas följande.

Länsstyrelsen i Uppsala län anför:

Erfarenheten i fråga om vägunderhållet på länets landsbygd, där för närvarande icke någon permanent beläggning ännu kommit till utförande, gäve vid handen, att den största slitningen av vägarna uppstode genom trafiken med lastautomobiler och omnibussar. Särskilt de förra med de alltför tunga laster och alltför höga hastigheter, med vilka lastautomobilerna trafikerade vägarna, oaktat försök till övervakning, utövade en betydande slitningsverkan. Den skatt, som drabbade dessa vagnar, stode icke i förhållande till slitningen, om man jämförde densamma med skatten för vanliga personautomobiler.

Ett stort antal av personautomobilerna kördes säkerligen icke mer än omkring 1,000—1,500 mil om året, under det att man för en lastautomobil sannolikt finge räkna med en väglängd av åtminstone 3,000 à 4,000 mil. Det torde vara uppenbart, att fordonsskatten för personautomobiler under dessa förutsättningar vore avsevärt högre än fordonsskatten för lastautomobiler, och det borde i detta sammanhang bemärkas, att personautomobilerna numera icke vore lyxartiklar utan blivit nödvändiga för

många personers vanliga arbete. Enligt länsstyrelsens uppfattning krävde därför rättvisan, att beskattningen i högre grad överflyttades på den del av skatteobjektet, som stode i direkt förhållande till användningen, eller på bränslet och gummiringarna. Därjämte borde framhållas, att nuvarande automobilskattemedel icke för detta län i någon mån vore tillräckliga för att tillgodose de trängande behoven av omläggning och förbättring av vägarna, för att dessa skulle motsvara ens nuvarande trafik. Än mindre räckte automobilskattemedlen till för den ökade motortrafik, som kunde förväntas. Även ur denna synpunkt vore det således i hög grad önskvärt, att automobilskatten ökades, och denna ökning borde uppenbarligen läggas på det underlag, som representerade största delen av vägslitningen. På ett naturligt sätt skulle en sådan åtgärd också i någon mån kunna motverka särskilt den lastautomobiltrafik, som bedreves i osunda former.

Länsstyrelsen i Kronobergs län yttrar:

Då fordonsskatten torde böra beräknas i förhållande till den vägförstöring varje fordon kunde antagas utöva, ville länsstyrelsen ifrågasätta, att olika grunder beständes vid beräkning av skatt för personautomobiler och för lastautomobiler. Då i synnerhet de tunga lastautomobilerna torde få anses hava särskilt vägförstörande verkan, skulle en förhållandevis högre skatt å denna än å de lättare lastautomobilerna vara försvarad. Skatten å personautomobilerna syntes länsstyrelsen kunna bibehållas enligt nuvarande bestämmelser. Beträffande lastautomobilerna torde en höjning av beskattningen vinnas därigenom att den nu beskattningsfria vikten (400 kilogram) minskades för alla lastautomobiler och helt borttoges för de tunga lastautomobilerna.

Länsstyrelsen i Gotlands län framhåller såsom allmänt önskemål, att tyngdpunkten av beskattningen mera än enligt nu gällande föreskrifter måtte förläggas till konsumtionen av oljor och gummiringar.

Länsstyrelsen i Kristianstads län uttalar, att skäl finnes till en höjning av skatten på de tyngre fordonen i förhållande till de lättare. Den skadegörelse på vägarna, som utfördes genom de tyngre fordonen i förhållande till de lättare, torde nämligen vara oerhört mycket större än vad som framginge av förhållandet mellan skatten å de olika fordonen. Länsstyrelsen hänvisar därjämte till ett utlåtande av vägingenjören A. Lenander och besiktningsmannen K. Almgren, däri dessa förorda, att till grund för beskattningen lägges automobilens största hjultryck samt till stöd härför anföra bland annat, att tjänstevikten tenderade att sjunka och maximilasten att stiga, och att tjänstevikten därför numera icke vore något lämpligt underlag för beskattningen.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anför:

Med den utveckling, som lastautomobilrörelsen numera ernått, torde det vara lämpligt att taga under omprövning, huruvida icke beträffande lastautomobiler och sådana skattepliktiga specialvagnar, som vore avsedda för lasttrafik, tiden vore inne att taga steget fullt ut och låta beskattningen för dessa beräknas å automobilernas maximilast. Det kunde väl vara ställt utom tvivel, att lastautomobilerna i högre grad än personautomobilerna slete vägbanorna. Det torde därför ej vara obilligt, att en

annan och högre skatt lades på dem än på personautomobilerna. — Visserligen kunde den invändningen göras, att det vore svårt att beräkna det rättvisa belastningstal, efter vilket skatten skulle höjas, då bilen mången gång vore utan full last eller utan någon last alls. Länsstyrelsen vore av den meningen, att det icke skulle innebära en orättvisa att därvid begagna sig av den vid registreringen uppgivna maximilasten. Den tomkörning, som understundom förekomme, uppvägdes säkerligen mer än väl av den överbelastning, som otvivelaktigt i stor utsträckning ägde rum, ävensom av det överskridande av tillåten hastighet, som tämligen allmänt skedde.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län hänvisar till följande uttalande av vägingenjören i länet, R. von Segebaden:

Lastautomobiler och omnibussar tenderade att bliva allt tyngre och bredare till men för vägarna och den övriga trafiken. På senare tid hade dessutom tillkommit, att lastvagnarnas nominella lastförmåga börjat höjas. En lastautomobil, som tidigare avsetts för en maximilast av 2.5 ton, angäves numera kunna lasta 3.0 ton o. s. v. Såsom grund för beskattningen syntes böra läggas icke tjänstevikten utan tjänstevikten + halva maximilasten. Skattetalet finge därefter på lämpligt sätt sänkas. Genom bestämmelsen om skattefrihet för 400 kilogram av automobilens tjänstevikt bleve de lättare lastvagnarna något gynnade framför de tyngre, men merbeskattningen av de tyngre vagnarna syntes dock icke tillräckligt stor för att uppväga olägenheterna av desamma. Det borde övervägas, huruvida icke ett högre skattetal borde införas för de fordon, som hade större hjultryck än i motorfordonsförordningen angivna 2,000 kilogram.

Förändrade grunder för automobilbeskattningen.

Fördelningen av skatteökningen å fordon, gummiringar och bensin.

Jag övergår nu till frågan vilka ändringar, som böra vidtagas i nu gällande bestämmelser rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Såsom jag inledningsvis anförte, har jag vid finansplanens framläggande förutsatt uttagandet av ökad skatt av denna trafik med i runt tal 15 miljoner kronor per år. Det synes mig icke möjligt att, under hänsynstagande till samtliga de intressen, som böra vägas mot varandra vid fastställandet av grunderna för automobilbeskattningen, lägga hela denna skatteökning enbart på ett av beskattningsföremålen — fordonen, bensinen eller gummiringarna. Samtliga nämnda tre skatteobjekt torde böra tagas i anspråk. Vid övervägande av frågan huru automobilskattebördan bör fördelas mellan de tre nämnda beskattningsföremålen har jag, på sätt i det följande skall närmare utvecklas, kommit till det resultat, att av den nu ifrågakommande skatteökningen böra uttagas omkring 8 miljoner kronor genom höjning av bensinskatten, omkring 5 miljoner kronor genom höjning av gummiringsskatten samt omkring 2 miljoner kronor genom ökad fordonsskatt. Vid fastställandet av de skattesatser, som torde vara erforderliga för utfående av sagda belopp, har jag med hänsyn till det ovissa ekonomiska

läget ansett mig böra räkna med något bredare marginal, än som under normala förhållanden skulle ansetts erforderligt.

Jag kommer i det följande jämväl att föreslå beskattning av släpvnar. Denna åtgärd beräknas medföra en ökning av skatteintäkterna med i runt tal 200,000 kronor.

Fördelningen av den nu ifrågasatta skatteökningen på de olika beskattningsobjekten, på sätt jag nyss nämnt, skulle innefatta en höjning av nuvarande fordonsskatt med i genomsnitt omkring 11 procent, en höjning av bensinskatten med 25 procent och en höjning av gummiringskatten med 75 procent.

Höjning av bensinskatten.

En ökning av bensinskatten synes ofrånkomlig, därest den erforderliga skatteintäkten skall kunna ernås. Jag har härvid icke ansett möjligt att stanna vid en höjning av bensinskatten med allenast ett öre för liter. För vinnande av den erforderliga ökningen av automobilskattemedlen torde en höjning av bensinskatten med 2 öre för liter nu böra företagas.

I detta sammanhang må erinras om att, när skatten år 1927 fastställdes till 6 öre för liter, detaljhandelspriset å bensin i Stockholm utgjorde 31 öre för liter, medan samma pris f. n. utgör allenast 22 öre för liter. Huru i övrigt priserna å bensin fluktuerat under tiden fr. o. m. 1924, framgår av nedanstående genom socialstyrelsen införskaffade uppgifter rörande detaljpriserna å bensin i Malmö, Stockholm, Östersund och Luleå.¹

	Detaljpris för bensin i öre per liter					Detaljpris för bensin i öre per liter			
	Malmö	Stock- holm	Öster- sund	Luleå		Malmö	Stock- holm	Öster- sund	Luleå
1924 jan.—mars	29	31	38	38	1927 juni—sept.	32	32	37	36
april—maj..	31	36	42	43	okt.—dec. ..	30	30	35	34
juni—okt. ..	36	41	46	45	1928 jan.—febr...	30	30	35	34
nov.—dec. ...	31	34	40	38	mars—juni	24	24	32	31
1925 jan.—mars	33	36	41	42	juli—aug. ...	28	26	34	33
april—maj	35	38	43	43	sept.—dec.	30	30	36	35
juni—sept.	38	40	46	45	1929 jan.—dec....	30	30	32	33
okt.—dec. ...	36	36	44	43	1930 jan.—sept.	27	27	32	30
1926 jan.—mars	36	36	44	43	okt.—dec. ..	22	22	26	25
april—maj..	36	34	41	41	1931 januari—15	22	22	26	25
juni	36	36	43	43	februari ...				
juli—okt....	38	38	45	44	16 februari	21	22	25	24
nov.—dec. ...	36	35	42	41	—13 april				
1927 jan.—mars	36	35	42	41	14 april—3	19	20	23	22
april—maj..	31	31	36	36	juni				
					4 juni	21	22	25	24

¹ Dessa priser hava tillämpats av en av de större bensinfirmorna i riket.

Den inhemska bensinförbrukningen under budgetåret 1930/1931 motsvarade omkring 439 miljoner liter. Därest bensinförbrukningen under budgetåret 1932/1933 ej kommer att understiga denna kvantitet, skulle en höjning av skatten å bensin med 2 öre för liter för nästinstundande budgetår medföra en inkomstökning av i runt tal 8,800,000 kronor. Försiktigheten bjuder dock att icke beräkna merinkomsten av denna skatteökning till högre belopp än 8,000,000 kronor.

Jag kommer alltså att föreslå, att den enligt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit utgående skatten å bensin höjes med 2 öre för liter eller från 6 till 8 öre för liter. Enär tillika enligt förordningen om tilläggsskatt å bensin den 2 juni 1931 skatt utgår med 2 öre för liter, kommer sålunda bensinskatten enligt förevarande förslag att utgöra sammanlagt 10 öre för liter.

Departementa-
chefens för-
slag.

Ifrågasatt beskattning av annat motorbränsle än bensin.

När särskild skatt å bensin år 1924 infördes, intog riksdagen den ståndpunkten, att den särskilda skatten borde omfatta jämväl motorsprit. För att stödja framställningen av ett inhemskt motorbränsle under den tid, som ansågs erforderlig för inarbetande i marknaden av ett dylikt bränsle, medgav riksdagen emellertid, att motorspriten under en tid av fem år skulle åtnjuta befrielse från den särskilda skatten. Den sålunda medgivna skattefriheten utsträcktes genom beslut vid 1929 års riksdag att gälla ytterligare fyra år eller till den 1 juli 1933 och beslöts därvid tillika, att skatten å motorsprit under tiden från och med den 1 juli 1933 till den 1 juli 1934 skall utgå med allenast 3 öre för liter. När riksdagen därefter sistlidet år beslöt, att å bensin skulle under tiden till och med den 30 juni 1933 erläggas en tilläggsskatt av 2 öre för liter, inbegreps emellertid icke motorspriten i den sålunda beslutade skatten. Till stöd härför anfördes i bevillningsutskottets av riksdagen godkända betänkande i ämnet, att då skatteplikt för motorsprit inträdde först efter den 30 juni 1933, bleve det icke erforderligt att för det dåvarande fatta ståndpunkt till frågan om höjning av skatten å motorsprit.

Motorsprit.

Den uti innevarande års statsverksproposition föreslagna förändringen i fråga om sättet för gäldandet av kostnaderna för vägväsendet, vilket förslag föranlett nu förevarande proposition om höjning av den automobiltrafiken åvilande beskattningen, förutsätter emellertid, att skatt å bensin kommer att jämväl efter den 1 juli 1933 utgå med belopp motsvarande, förutom den till 8 öre för liter föreslagna särskilda skatten å bensin, jämväl den för närvarande med 2 öre för liter utgående tilläggsskatten. Frågan om bensinbeskattningen lär sålunda böra bliva föremål för prövning jämväl vid 1933 års riksdag. Det synes mig vid sådant förhållande mest lämpligt, att frågan om beskattningen av motorspriten i sist angivet sammanhang upptages till behandling.

I det betänkande av bevillningsutskottet, som av riksdagen åberopats i dess förberörda skrivelse av den 28 maj 1931, däri riksdagen hemställt om utredning rörande automobilbeskattningens anordnande, anförde ut-

Annat icke
skattepliktigt
motorbränsle
än motorsprit.

skottet bland annat, att det måste anses angeläget, att statsmakterna i så god tid som möjligt inrättade sig efter de ändrade förhållanden i fråga om beskattningen, vilka kunde bli en följd av en övergång från nyttjande av bensin till användande av andra slag av motorbränslen.

Användandet i den egentliga motorfordonstrafiken av annat bränsle än bensin och motorsprit torde hittills här i landet ej i större omfattning och väsentligen endast försöksvis förekommit. De försök, som sålunda ägt rum, hava huvudsakligen varit inriktade på användandet av råolja och träkolsgas såsom drivmedel för automobilmotorer. I viss utsträckning har ock bensol, vilken för närvarande i likhet med motorsprit är skattefri, i blandning med bensin och motorsprit kommit till användning för automobildrift.

Såvitt av verkställd undersökning kunnat utrönas, har dock användandet av andra motorbränslen än bensin och motorsprit hittills icke nått sådan omfattning, att vidtagandet av åtgärder i beskattningshänseende kan anses för närvarande oundgängligen påkallat. Jag har i det föregående förordat, att frågan om beskattningen av motorspriten upptages till behandling vid nästkommande års riksdag. Det synes mig mest fördjiktigt, att i sistnämnda sammanhang jämväl nu förevarande spörsmål upptages till omprövning.

Höjning av gummiringskatten.

Ökningen av
slitstyrkan hos
gummiringar.

Vad gummiringskatten beträffar torde omständigheterna så till vida få anses gynnsamma för en höjning av denna skatt som, på grund av under senare år ernådda tekniska förbättringar ifråga om tillverkningen av automobilgummiringar, ringarnas slitstyrka avsevärt ökats. Belysande för utvecklingen i detta hänseende äro följande, på uppgifter från The Rubber Division of the United States Department of Commerce grundade siffror, angivande den minskning i konsumtionen av automobilgummiringar, som inträtt i Amerikas förenta stater. Antalet per motorfordon förbrukade ersättningsringar utgjorde därstädes

år 1922	3.36	år 1927	2.48
» 1923	2.93	» 1928	2.50
» 1924	2.99	» 1929	2.11
» 1925	2.80	» 1930	1.63 ¹
» 1926	2.38		

Dessa siffror utvisa, att i Amerikas förenta stater ringförbrukningen från år 1927 till år 1930 minskats med omkring en tredjedel. Med hänsyn till den nedgång i konjunkturerna, som under år 1930 inträdde i Förenta staterna, skulle visserligen kunnat förmodas, att den starka nedgången i ringförbrukningen sagda år förorsakats av minskad trafik. Då emellertid bensinförbrukningen därstädes samtidigt ökats, synes automobiltrafiken snarare hava tilltagit.

¹ Siffran för år 1930 är endast uppskattad. Enligt från annat håll inhämtade uppgifter skall antalet ersättningsringar per fordon, när den slutliga statistiken föreläggat, hava utgjort 1.58.

De sålunda återgivna siffrorna, avseende nedgången av förbrukningen av gummiringar i Amerikas förenta stater, lära ock få anses åter spegla utvecklingen i vårt land. De i det föregående anförda siffrorna rörande motorfordonsbeskattningen i Sverige åren 1923—1931 (se tabellen sid. 29) bekräfta jämväl, att ringarnas slitstyrka ökats. Under det att fordonsbeståndet åren 1928, 1929 och 1930 i förhållande till närmast föregående år ökats med respektive 22.1, 8.1 och 5.4 procent och bensinskatteuppbörden under budgetåren 1928/1929, 1929/1930 och 1930/1931 ökats med respektive 24.6, 13.5 och 26.6 procent, har uppbörden av gummiringsskatten samma budgetår ökats med allenast respektive 15.6, 6.4 och 3.9 procent. Följande ur postverkets driftstatistik hämtade uppgifter rörande antalet körda kilometer i medeltal för de i postdiligenstrafiken använda och under vart och ett av nedan angivna redovisningsår kasserade automobil-ytterdäck utvisa ock, att gummiringarnas slitstyrka avsevärt ökats:

Räkenskapsår	Dimension	Antal	Sammanlagda antalet till- ryggalagda km.	Medeltal för varje däck km.
1927/1928	35 × 5	18	427,412	23,745
	36 × 6	28	951,135	33,969
	38 × 7	35	778,230	22,235
	40 × 8	30	611,768	20,392
			Medeltal	25,085
1928/1929	35 × 5	25	1,012,345	40,494
	36 × 6	49	2,117,345	43,211
	38 × 7	17	550,650	32,391
	40 × 8	46	1,365,214	29,678
			Medeltal	36,444
1929/1930	35 × 5	12	504,934	42,077
	36 × 6	97	4,397,648	45,336
	38 × 7	35	1,196,564	34,187
	40 × 8	138	4,049,440	29,344
			Medeltal	37,736
1930/1931	35 × 5	34	1,742,502	51,250
	36 × 6	82	3,346,486	40,811
	38 × 7	31	920,199	29,684
	40 × 8	110	2,958,891	26,899
			Medeltal	37,161 ¹

¹ Såsom förklaring till siffrorna för räkenskapsåret 1930/1931 har generalpoststyrelsen meddelat, att våren 1931 vägförhållandena i Norrland, där postverkets samtliga diligenslinjer utom en vore förlagda, varit mycket svåra. Tjällossningen hade detta år försiggått i flera omgångar; vidare hade under den stränga vintern 1930/1931 snökedjor måst i stor utsträckning användas, till följd varav slitaget å däcken ökats.

En på grundval av nyss anförda statistiska uppgifter, avseende nedgången i ringkonsumtionen i Amerikas förenta stater, företagen beräkning av den skattesats, som år 1930 skulle kunnat anses motsvara den år 1927 till 2 kronor per kilogram fastställda automobilgummiringsskatten, giver till resultat, att för automobilgummiringar borde år 1930, för att å desamma skulle hava vilat samma skattebörda som år 1927, hava utgått en skatt av 3 kronor 14 öre för kilogram. De av generalpoststyrelsen lämnade uppgifterna angående ringkonsumtionen i postverkets diligenstrafik utvisa en stegring av slitstyrkan hos gummiringarna från räkenskapsåret 1927/1928 till räkenskapsåret 1930/1931 med 50 procent. Sistnämnda siffra giver vid handen, att en höjning av gummiringsskatten från 2 till 3 kronor för kilogram icke innebär någon ökad belastning av motorfordonstrafiken i förhållande till vad som avsetts vid den år 1927 beslutade skärpningen av skatten å gummiringar, utan endast innefattar en utjämning av den minskning i det relativa skattetrycket, som därefter ägt rum på grund av ökningen av slitstyrkan hos gummiringarna. Från tillverkarhåll har meddelats, att ytterligare förbättringar av gummiringarnas kvalitet pågå, vilka förbättringar kunna väntas medföra ytterligare minskad ringförbrukning. Sålunda har i anslutning till de i det föregående återgivna statistiska uppgifterna rörande ringförbrukningen i Förenta staterna framhållits, att tillgängligt material visserligen icke tillåte en säker uppskattning av antalet ersättningsringar per fordon år 1931, men att siffran härför troligen komme att hålla sig omkring 1.45. Redan denna omständighet synes mig väl motivera en ökning av gummiringsskatten med högre belopp än 1 krona per kilogram. Härtill kommer att, därest en utjämning av skattebelastningen för olika fordonskategorier skall ernås — jag skall i det följande i samband med frågan om höjning av fordonsskatten närmare beröra detta spörsmål — ökningen av gummiringsskatten ej lär kunna bestämmas till lägre belopp än 1 krona 50 öre för kilogram.

Nedgången i
pris å gummi-
ringar.

En ytterligare omständighet, som föranleder, att en ökning av gummiringsskatten med sist angivna belopp icke synes bliva alltför betungande för ringkonsumenterna, är den nedgång i priserna å gummiringar, som på senare år, trots inträdda kvalitetsförbättringar, ägt rum. Följande prisuppgifter rörande telegrafstyrelsens och generalpoststyrelsens inköp av gummiringar för de respektive verkens automobilbestånd under de fyra sistförflutna räkenskapsåren äro ägnade att belysa detta förhållande:

Ringtyp	Genomsnittspris per ring under räkenskapsåret				Skillnad mellan priserna 1927/28 och 1930/31	
	1927/28 kr.	1928/29 kr.	1929/30 kr.	1930/31 kr.	kr.	%
1	69:—	69:—	55:—	44:—	25:—	36.2
2	78:—	75:—	59:—	47:—	31:—	39.7
3	127:—	122:—	112:—	110:—	17:—	13.4
4	160:—	140:—	138:—	123:—	37:—	23.1
5	237:—	235:—	203:—	184:—	53:—	22.4
6	269:—	245:—	221:—	216:—	53:—	19.7
7	370:—	352:—	304:—	291:—	79:—	21.4
8	517:—	462:—	421:—	417:—	100:—	19.3

Tabellen utvisar, att från räkenskapsåret 1927/1928 till räkenskapsåret 1930/1931 prissänkningar ägt rum varierande mellan 13.4 och 39.7 procent.

Av nedanstående tabell framgår, huru en ökning av gummiringskatten från 2 kronor till 3 kronor, respektive 3 kronor 50 öre för kilogram ställer sig i förhållande till skillnaden mellan de priser, som gällt förenämnda två räkenskapsår:

Ringtyp	Skattevikt per ring kg.	Nuv. skatt per ring kr.	Skatteökning per ring vid en skattesats av		Skillnad mellan 1927/28 och 1930/31 års priser kr.
			kr 3: 50 pr kg. kr.	kr 3: — pr kg. kr.	
1	7.75	15: 50	11: 63	7: 75	25: —
2	10.00	20: —	15: —	10: —	31: —
3	17.45	34: 90	26: 18	17: 45	17: —
4	17.70	35: 40	26: 55	17: 70	37: —
5	26.00	52: —	39: —	26: —	53: —
6	25.50	51: —	38: 25	25: 50	53: —
7	34.50	69: —	51: 75	34: 50	79: —
8	50.20	100: 40	75: 80	50: 20	100: —

Av denna sammanställning framgår, att den ökning av skatten, som fastställandet av en skattesats av 3 kronor 50 öre för kilogram innebär, i samtliga fall utom ett understiger den prissänkning, som ägt rum.

Konsumtionen av automobilgummiringar utgjorde under budgetåret 1930/1931 omkring 3.6 miljoner kilogram. Under förutsättning att den totala ringförbrukningen för nästkommande budgetår icke kommer att understiga sistnämnda kvantitet, skulle en skattehöjning med 1 krona 50 öre för kilogram för budgetåret 1932/1933 medföra en inkomstökning av omkring 5,400,000 kronor. Försiktigheten synes dock bjuda, att denna merinkomst icke beräknas till högre belopp än 5,000,000 kronor.

Departements-
chefens
förslag.

I anslutning till vad jag nu anfört, kommer jag att föreslå, att skatten å automobilgummiringar höjes från 2 kronor till 3 kronor 50 öre för kilogram.

Höjning av fordonsskatten för autobiler.

Allmänna
synpunkter.

De allmänna synpunkter i fråga om automobilbeskattningens anordnande som, enligt vad i det föregående återgivits, civilingenjören von Matern anlagt i den av honom verkställda utredningen, hava i stort sett varit normgivande såväl vid införandet i vårt land av denna beskattning, som ock vid sedermera vidtagna ändringar i de för denna beskattning gällande grunderna. Det oaktat har emellertid resultatet blivit, att denna beskattning för närvarande, såsom av den verkställda utredningen lär framgå, drabbar ojämnt i sådan omfattning, att en mera rättvis avvägning av beskattningen måste anses påkallad. Att åstadkomma ett skattesystem, vilket med hänsyn tagen till samtliga de skilda intressen, som härvid böra vinna beaktande, kommer att under alla förhållanden på ett fullt rättvist sätt åvila motorfordonstrafiken, är för visso en olöslig uppgift. Redan den mångfald variationer skatteobjektet företer i fråga om i trafiken använda fordonstyper och dessas växlande utnyttjning, fordonens olika vikt, motorstyrka, bränsleförbrukning, ringutrustning m. m. föranleder, att vad som å förevarande område i lyckligaste fall kan uppnås, är allenast en relativt rättvis avvägning av skattebördan. Enär dessutom fordonen ovidkommande omständigheter, såsom vägförhållanden, klimatiska förhållanden och dylikt, öva inflytande på beskattningens tyngd, torde härav framgå, att möjligheterna att ernå en rättvist avvägd automobilbeskattning äro begränsade.

Skattebelast-
ningen för när-
varande i för-
hållande till
vägslitningen.

Den undersökning, som von Matern företagit rörande den nuvarande automobilbeskattningens verkningar i förhållande till vägslitningen vid trafik med olika fordon, utvisar, att skattebelastningen per tonmil ställer sig ej obetydligt högre för personautobiler i privat bruk än för lastautobiler och omnibussar. En bearbetning av det material, som legat till grund för denna undersökning, utvisar följande genomsnittssiffror för den nuvarande skattebelastningen å de tre fordonskategorierna vid angiven årskörning:

Årskörning	Skattebelastning i öre per tonmil					
	personvagnar		omnibussar		lastvagnar	
	fordons- skatt	total skatt	fordons- skatt	total skatt	fordons- skatt	total skatt
Bensinskatt	7.1		5.3		5.4	
Gummiringskatt.....	1.4		1.2		2.4	
500 mils årskörning ..	13.8	22.8	14.6	21.1	10.4	18.2
1,000 » » ...	6.9	15.4	7.3	13.3	5.2	13.0
1,200 » » ...	5.7	14.3	6.1	12.6	4.3	12.1
1,800 » » ...	3.8	12.3	4.1	10.6	2.9	10.7
2,000 » » ...	3.5	12.0	3.7	10.2	2.6	10.4
3,000 » » ...	2.8	10.3	2.4	8.9	1.7	9.5
4,000 » » ...	1.7	10.2	1.8	8.3	1.3	9.1
5,000 » » ...	1.4	9.9	1.5	8.0	1.0	8.3
6,000 » » ...	1.2	9.7	1.2	7.7	0.9	8.7
7,000 » » ...	1.0	9.5	1.0	7.5	0.7	8.5

Såsom av denna sammanställning framgår, föreligger redan ifråga om de per tonmil räknat konstanta skatterna, bensin- och gummiringskatterna, vilka vid förenämnda undersökning visat sig för närvarande tillhoppa utgöra för personvagnarna 8.5 öre, för omnibussarna 6.5 öre och för lastvagnarna 7.3 öre per tonmil, en betydande skillnad i skattebelastning. Sålunda är belastningen per tonmil av dessa två skatter störst för personvagnar och utgör för omnibussarna 76 procent och för lastvagnarna 92 procent av den personvagnarna åvilande belastningen.

Vid samma årskörning drabbar fordonsskatten per tonmil räknat omnibussarna något hårdare än personvagnarna, under det att denna skatt träffar lastvagnarna lindrigast.

Den sammanlagda skattebelastningen per tonmil vid den årskörning, som ansetts utgöra genomsnittskörning för de olika fordonsslagen — för personvagnar i privat bruk 1,200 mil, för omnibussar 5,000 mil och för lastvagnar 1,800 mil — utgörande respektive 14.2 öre, 8.0 öre och 10.7¹ öre, motsvarar för omnibussar 56 procent och för lastvagnar 75 procent² av personvagnarnas skattebörda.

Under förutsättning att den av automobiltrafiken orsakade väglitningen kan anses proportionell mot produkten av den rullande vikten och den tillryggalagda vägsträckan, giva dessa siffror oförtydligt vid handen, att den lättare automobiltrafiken för närvarande i skattehänseende drabbas hårdare än den tyngre trafiken. Man lär emellertid icke kunna bortse från hastigheten som en faktor av betydelse

¹ I von Materns promemoria 10.3 öre, beroende på olika beräkningssätt.

² 76 procent vid en skattebelastning av 10.3 öre pr tonmil.

vid vägslitningen. I varje fall torde så ej kunna ske i fråga om landsvägstrafiken, beträffande vilken körhastigheten för personvagnarna är fri, under det att densamma för omnibussar och lastvagnar är underkastad vissa restriktioner. Visserligen är det ett känt förhållande, att motorfordonsförordningens hastighetsbestämmelser beträffande lastvagnstrafiken i ej ringa omfattning överträdas. Att så sker torde dock ej böra betraktas som regel. Då lastvagnar och omnibussar vanligen äro försedda med i förhållande till totalvikten svagare motorer än personvagnarna, lär redan denna omständighet utesluta möjligheten av att dessa fordon i allmänhet uppnå de höga hastigheter, varmed personautomobilerna numera i stor omfattning framföras å vägarna. På grund av nu nämnda omständighet synes det befogat, att vid en beräkning av den vägslitning de olika fordonskategorierna utöva och vid en avvägning av automobilbeskattningen mellan dessa olika kategorier personautomobilerna anses vålla förhållandevis större vägslitning och i beskattningshänseende träffas något hårdare än som föranledes av allenast en jämförelse beträffande de olika fordonslagen av produkten av den rullande vikten och fordonens årskörning. Dessutom må framhållas, att samtliga motorfordon, oavsett deras vikt, hastighet och årskörning, böra erlägga viss minimiskatt. Detta inverkar på skattebelastningen på sådant sätt, att denna, per tonmil räknat, bör förhållandevis något hårdare träffa de lättare än de tyngre fordonen.

Verkningarna i
avseende å
skattebelast-
ningen av höj-
ningen av
bensin- och
gummiring-
skatterna.

Den föreslagna höjningen av bensinskatten kommer att hårdast drabba personautomobilerna, medan gummiringskattens höjning tyngst träffar lastautomobilerna. De olika fordonskategoriernas belastning per tonmil av nämnda två skatter efter den ifrågasatta höjningen av skattesatserna å bensin och gummiringar ter sig på följande sätt¹:

	Skattebelastning i öre per tonmil		
	person- automobi ler	omnibussar	last- automobiler
Bensinskatt	8.9	6.6	6.8
Ringskatt	2.4	2.1	4.2
Summa	11.3	8.7	11.0

De sammanlagda bensin- och gummiringskatterna utgöra per tonmil för omnibussarna 77 procent och för lastvagnarna 97 procent av det motsvarande skattebelopp, som åvilar personvagnarna. Den skillnad i belastning av nämnda två skatter, som vid nu gällande skattesatser föreligger mellan person- och lastvagnarna, kommer sålunda genom de före-

¹ Beräkningen är verkställd på grundval av det material, som använts vid den av von Matern företagna undersökningen.

slagna skattehöjningarna att i ej obetydlig grad utjämnas. Omnibussarna komma däremot även efter en dylik skattehöjning att av berörda två skatter fortfarande träffas avsevärt lindrigare än de två andra fordonslagen.

Av vad i det föregående anförts såväl angående det skattetryck, som för närvarande träffar de olika fordonskategorierna som ock rörande den belastning av bensen- och gummiringskatterna, som vid tillämpning av de av mig föreslagna skärpningarna av dessa skatter kommer att drabba samma fordonskategorier, lärer framgå, att fordonsskatten bör så avvägas, att densamma *dels* vid jämförelse mellan de olika fordonslagen i genomsnitt per tonmil räknat träffar omnibussarna förhållandevis hårdare än person- och lastautomobilerna, *dels ock* över huvud åstadkommer en förskjutning av skattebelastningen från de lättare till de tyngre fordonen. För ernående av dessa syften hava olika metoder för fordonsskattens anordnande varit föremål för undersökning. Sålunda har prövats möjligheten att vid fordonsskattens beräkning taga hänsyn jämväl till fordonens lastningsförmåga. Härom må till en början anmärkas, att medan fordons tjänstevikt vid besiktning av fordonet fastställs efter direkt vägning av fordonet, ett fordons lastningsförmåga icke kan, i allt fall icke så vitt angår lastautomobiler, på dylikt sätt av offentlig myndighet efter kontroll av de faktiska förhållandena fastställas. De i besiktningssinstrumenten förefintliga uppgifterna om fordons lastningsförmåga grunda sig i allmänhet på vederbörande fabrikanter egna uppgifter härom. Den olikheten föreligger alltså mellan fordons tjänstevikt och fordons lastningsförmåga, att den förra men icke den senare utgör en av offentlig myndighet efter för alla fordonstyper enhetliga grunder fastställd storhet. Vid de undersökningar, som företagits för att utröna möjligheten av att vid fordonsskattens beräkning beakta jämväl fordons lastningsförmåga, har till grund för skattens beräkning lagts fordonens tjänstevikt med tillägg av hälften av den för varje fordon efter vissa erfarenhetsmässiga grunder uppskattade lastningsförmågan.

De skatteskalor, som med tillämpning av nu angivna regler framkommit, hava emellertid visat sig mindre tillfredsställande. För att kunna beräkna den skattesats, som vid tillämpning av ett beskattningssystem enligt nu berörda grunder lämpligen bör utgå för vinnande av den skatteintäkt, som i det föregående förutsatts, erfordras från automobilregistret hämtade, specifika uppgifter rörande de i vårt nuvarande fordonsbestånd ingående automobilernas lastkapacitet. Dylika uppgifter föreligga emellertid icke. En kalkyl utförd med ledning av de i det föregående anförda, på erfarenheten grundade uppgifterna rörande förhållandet mellan tjänstevikten och lastningsförmågan hos olika fordonskategorier (se sid. 43), synes dock utvisa, att vid en enhetlig skattesats av 7 kronor för 100 kilo-

Huru bör for-
donsskatten
avvägas?

gram av fordons tjänstevikt med tillägg av hälften av dess på angivet sätt uppskattade lastningsförmåga en ökning av fordonsskatten med omkring 2 miljoner kronor skulle ernås. En dylik skattesats skulle, i förhållande till den enligt för närvarande gällande grunder utgående fordonsskatten, medföra för personvagnsbeståndet en obetydlig ökning och för omnibussbeståndet en obetydlig minskning av den för dessa fordonsslag nu inflytande fordonsskatten, medan denna skatt för lastvagnsbeståndet skulle ökas med omkring 30 procent. Skatteökningen för personvagnarna skulle träffa tjänsteviktgrupperna från och med 801 kilogram till 1,800 kilogram. För tjänsteviktgrupper upp till 800 kilogram och överstigande 1,800 kilogram skulle däremot minskning i fordonsskatten inträda. Beträffande lastvagnarna är frågan huru en dylik skatteskala verkar i förhållande till nu utgående fordonsskatt i eminent grad beroende av förhållandet mellan tjänstevikt och lastningsförmåga hos samma fordon. Undersökningen har utvisat, att detta förhållande växlar avsevärt för olika fordonstyper. Vid jämförelse med nuvarande fordonsskatt fluktuerar sålunda skatteökningen i de undersökta fallen från omkring 30 procent för vissa lastvagnar med tjänstevikt mellan 2,100 och 2,200 kilogram till omkring 60 procent för vissa lastvagnar med tjänstevikt av omkring 1,800 kilogram respektive 3,100 kilogram.

De oregelbundenheter i skattetrycket en efter nu antydda grunder anordnad fordonsbeskattning skulle medföra äro uppenbarligen att hänföra i första hand till den omständigheten, att fordonens lastningsförmåga icke kan fastställas efter enhetliga grunder såsom fallet är med fordonens tjänstevikt. Redan av denna anledning synes ett rättvist verkande skattesystem icke för närvarande kunna uppbyggas med fordonens lastningsförmåga som grundval. Härtill kommer emellertid, att en enhetlig skattesats icke åstadkommer den utjämning av skattebelastningen å olika fordon, som ansetts påkallad. Skall med detta system ernås en utjämning av skattetrycket, måste för de skilda fordonskategorierna tillämpas olika skattesatser. Skattesatsen borde sålunda sättas för omnibussar avsevärt högre och för lastvagnar något högre än för personvagnar. Då emellertid enskilda fordon inom de olika fordonsklasserna utnyttjas i vissa fall mindre, i andra fall mera, än de tal angiva, som ansetts motsvara den genomsnittliga årskörningen för respektive fordonskategorier, torde ej heller genom en dylik anordning mera rättvisa beskattningsgrunder kunna åvägbringas än de, som stå till buds med anlitande av fordonens tjänstevikt såsom grundval för skattens beräknande.

Det har ock ifrågasatts, att till grund för fordonsskattens beräknande lägga automobilernas hjultryck. En dylik konstruktion av fordonsskatten torde emellertid kräva en vida mera omfattande utredning rörande de grunder, efter vilka skatten skulle utgå, än den nu föreliggande. Erforderligt material för bedömande av huru en på hjultrycket baserad

fordonsskatt skulle verka, såväl med avseende å den totala intäkten av fordonsskatten som i fråga om avvägningen av skatten mellan de olika fordonskategorierna, föreligger för närvarande icke. Då en sådan undersökning skulle kräva sammanställandet av uppgifter ur automobilregistret beträffande varje i registret infört fordon och följaktligen måste bliva av tidsödande beskaffenhet och jämväl draga ej ringa kostnader, har densamma ansetts icke för närvarande böra företagas.

En undersökning angående möjligheten att till grund för fordonsskattens beräkning lägga automobilernas hjultryck har funnits desto mindre påkallad som en avvägning av fordonsskatten så att den fyller de uppgifter, jag i det föregående tillagt densamma, torde kunna åvägabringas vid bibehållande av tjänstevikten såsom grund för fordonsskattens beräkning. En förskjutning av skattetrycket till förmån för de lättare fordonen torde enklast vinnas på det sätt, att, samtidigt som skattesatsen för utfående av erforderlig merinkomst ökas, det skattefria avdraget å tjänstevikten höjes. Härigenom åvägabringas ökad progressivitet i skatteskalen, vilket i sin tur medför, att de tyngre fordonen d. v. s. i första hand omnibussarna, vilka per tonmil räknat drabbas förhållandevis lindrigast av bensi- och gummiringskatterna, men jämväl de större lastvagnarna få en relativt tyngre fordonsskatt. En särskild lättnad för de minsta vagnstyperna synes därjämte böra åstadkommas genom sänkning av fordonsskattens minimibelopp.

Efter ingående prövning av olika alternativ för fordonsskattens beräkning med bibehållande av tjänstevikten såsom grundval, kommer jag i anslutning till vad nu anförts att föreslå, att fordonsskatten för automobiler med ringar av mjuk kautschuk bestämmes att utgå för helt kalenderår räknat med 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 600 kilogram, dock minst med 60 kronor.

Departements-
chefens för-
slag.

En dylik omläggning av fordonsskatten skulle, därest till grund för beräkningarna lägges fordonsbeståndet den 30 september 1931, medföra en ökning av fordonsskattens totalbelopp med nära 2,000,000 kronor.

Efterföljande sammanställning utvisar, huru en omläggning av fordons- skatten i överensstämmelse med detta förslag kommer att verka i förhållande till nu utgående fordonsskatt beträffande ett antal kända automobil- typer:

Fordons-
skattens be-
lopp per år
för olika
fordon.

Fabrikat	Tjän- ste- vikt	Fordonsskatt					Fabrikat	Tjän- ste- vikt	Fordonsskatt				
		nu	efter föreslagen ändring						nu	efter föreslagen ändring			
			kr.	kr.	kr.	ökn. resp. minskning				kr.	kr.	kr.	ökn.
kg.	kr.	kr.	kr.	%	kg.	kr.	kr.	kr.	%				
Personautomobiler:						Dodge, 15 pass.	2,450	210	266	56	26.7		
Opel Sedan, 4 cyl.	870	75	60	— 15	— 20.0	International, 16 »	3,055	270	350	80	29.6		
Ford Roadster.....	1,127	80	84	4	5.0	» 23 »	3,375	300	392	92	30.7		
» Std. Sedan...	1,250	90	98	8	8.9	Dodge, 30 »	4,205	340	518	128	32.8		
Chevrolet » ...	1,375	100	112	12	12.0	Scania-Vabis, 35— 45 pass.....	4,800	440	588	148	33.6		
Nash » ...	1,425	110	126	16	14.5	GMC, 25 pass.....	5,060	470	630	160	34.0		
Dodge » ...	1,450	110	126	16	14.5	Scania-Vabis, 50— 60 pass.....	5,650	530	714	184	34.7		
Chrysler » ...	1,450	110	126	16	14.5	Lastautomobiler:							
Dodge » ...	1,630	130	154	24	18.5	Ford 131».....	1,770	140	168	28	20.0		
Volvo » ...	1,675	130	154	24	18.5	» 157».....	1,850	150	182	32	21.8		
Nash » ...	1,690	130	154	24	18.5	Chevrolet 157».....	1,910	160	196	36	22.5		
Reo » ...	1,790	140	168	28	20.0	Volvo LV 60.....	2,000	160	196	36	22.5		
Chrysler » ...	1,800	140	168	28	20.0	Dodge BEF	2,100	170	210	40	23.5		
Nash » ...	2,150	180	224	44	24.4	Volvo LV 64.....	2,130	180	224	44	24.4		
La Salle » ...	2,310	200	252	52	26.0	Dodge MEF	2,475	210	266	56	26.7		
Cadillac » ...	2,460	210	266	56	26.7	Scania-Vabis.....	2,750	240	308	68	28.8		
Omnibussar:						GMC T-30-C	2,820	250	322	72	28.8		
Chevrolet, 15 pass.	1,920	160	196	36	22.5	Scania-Vabis.....	3,100	270	350	80	29.6		
» 17 »	2,170	180	224	44	24.4								

Av tabellen framgår, att en omläggning av fordonsskatten i nu föreslagna omfattning beträffande den minsta av de i tabellen medtagna personautomobiltyperna på grund av att minimibeloppet för skatten sänkes från 75 kronor till 60 kronor kommer att för denna vagnstyp medföra en nedsättning av skatten i förhållande till nuvarande skattesats med 20 procent. Beträffande övriga personautomobiler visar tabellen en fortgående stegring av skattebeloppet med 5—26.7 procent av nu utgående skattebelopp. Vad omnibussarna vidkommer, utvisar tabellen en höjning av skatten med 22.5—34.7 procent samt ifråga om lastautomobilerna en skattehöjning av 20—29.6 procent av nu utgående skattebelopp.

Huru den sålunda föreslagna skärpningen och omläggningen av fordonsskatten kommer att verka på fordon av olika tjänsteviktsskatter samt vilken ökning av skatten, som på grundval av fordonbeståndet den 30 september 1931 kan beräknas inträda ifråga om personautomobiler, omnibus-

sar och lastautomobiler, framgår av tab. 1. Följande sammanställning belyser i korthet innebörden av en dylik omläggning av fordonsskatten:

Automobilbeståndet den 30 september 1931		Nu utgående fordons-skatt		Föreslagen fordons-skatt		Ökning i skatten	
Fordonslag	Antal vagnar	Summa kronor	Medeltal per vagn kronor	Summa kronor	Medeltal per vagn kronor	Kronor	%
Personautomobiler	110,343	10,682,905	96: 81	11,390,766	103: 28	707,861	6.6
Omnibussar.....	3,265	919,220	281: 54	1,195,474	366: 15	276,254	30.1
Lastautomobiler...	41,880	5,525,600	131: 94	6,498,120	155: 16	972,520	17.6
Specialvagnar	354	62,180	175: 65	76,580	216: 38	14,400	23.2
Summa	155,842	17,189,905	110: 80	19,160,940	122: 95	1,971,035	11.5

Under antagande av oförändrat fordonsbestånd skulle sålunda ökningen i fordonsskatten uppgå till nära 2,000,000 kronor. På grund av den starkare skatteprogressionen kommer skatteökningen att hårdast drabba de tyngre fordonen, särskilt omnibussarna. De högsta skattebeloppen per fordon, som nu utgöra för personautomobiler 300 kronor, för personomnibussar 720 kronor och för lastautomobiler 560 kronor, komma att höjas för personautomobiler till 392 kronor, för personomnibussar till 980 kronor och för lastautomobiler till 756 kronor.

Verkningarna av den föreslagna omläggningen av beskattningen av automobiler.

Av tab. 8—11 framgår den ökning av skattebelastningen å olika slag av automobiltrafik, som de föreslagna skattehöjningarna komma att medföra. De automobiltyper, som i tabellerna avses, utgöras av samma fordon, för vilka uppgifter rörande det för närvarande rådande skattetrycket meddelats i tab. 2—3 och tab. 7.

Tab. 8 och 9 utvisa skatte- och försäkringspremiebelastningen för personautomobiler under antagen årlig körning av 1,000 och 1,200 mil (tab. 8) samt 3,000 och 6,000 mil (tab. 9). Den ökade beskattningen ter sig enligt ifrågavarande tabeller såsom följer:

Skatte- och trafikförsäkringspremiebelastningen å olika slag av trafik vid den föreslagna ökningen av beskattningen.

Antagen årlig körning	Å r l i g s k a t t				Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremie per tonmil öre
	fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	ring-skatt kr.	sammanlagd skatt kr.	per mil öre	per tonmil kr.	
1,000 mil: lägst	60: —	80: —	23: 88	163: 88	16.8	16.5	23.1
högst	294: —	230: —	71: 40	595: 40	59.5	21.2	27.1
i medeltal						19.9	25.8
1,200 mil: lägst	60: —	96: —	28: —	184: —	15.3	15.5	20.9
högst	294: —	276: —	85: 68	655: 68	54.6	19.8	24.4
i medeltal						18.5	23.4
3,000 mil: lägst	154: —	450: —	127: 40	761: 40	25.4	12.7	14.9
högst	238: —	600: —	187: 60	981: 60	32.7	14.7	17.3
i medeltal						13.7	16.3
6,000 mil: lägst	154: —	900: —	254: 80	1,364: 80	22.7	11.2	12.2
högst	238: —	1,200: —	375: 20	1,739: 20	29.0	13.2	14.5
i medeltal						12.2	13.4

Jämföras ovanstående siffror med dem, som enligt tab. 7 gälla nuvarande förhållanden, framgår, att de föreslagna skattehöjningarna innebära en ökning av den sammanlagda skattebelastningen vid 1,000 mils årskörning med lägst 11 kronor och högst 140 kronor 60 öre, vid 1,200 mils årskörning med lägst 16 kronor 20 öre och högst 155 kronor 92 öre, vid 3,000 mils årskörning med lägst 174 kronor 60 öre och högst 238 kronor 40 öre samt vid 6,000 mils årskörning med lägst 325 kronor 20 öre och högst 432 kronor 80 öre. Det må i förbigående anmärkas, att skattebelastningssiffrorna vid 3,000 och 6,000 mils årskörning, vilka närmast äro ägnade att belysa, huru den yrkesmässiga personautomobiltrafiken träffas av skatteökningen, omfatta endast ett urval av de personvagnar, vilka varit föremål för beräkningarna avseende 1,000 och 1,200 mils årskörning. Den genomsnittliga skatteökning, dessa beräkningar utvisa, utgör vid 1,000 mils årskörning 26 procent, vid 1,200 mils årskörning 26.7 procent, vid 3,000 mils årskörning 30.8 procent och vid 6,000 mils årskörning 32.1 procent av nuvarande skattebelastning.

Vad *personomnibustrafiken* beträffar, framgår av tab. 10, huru en höjning av beskattningen i föreslagen omfattning kommer att verka. Tabellen utvisar i sammandrag följande skattebelopp vid antagen årskörning av 3,000, 5,000 och 6,000 mil:

Antagen årlig körning	Å r l i g s k a t t				Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremie per tonmil öre
	fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	ring-skatt kr.	sammanlagd skatt kr.	per mil öre	per tonmil öre	
3,000 mil: lägst	518: —	750: —	325: 50	1,733: 50	57.8	9.8	10.5
högst	714: —	1,020: —	407: 75	2,141: 75	71.4	10.9	12.7
i medeltal						9.8	11.8
5,000 mil: lägst	518: —	1,250: —	542: 50	2,469: 17	49.4	8.0	8.8
högst	714: —	1,700: —	679: 58	3,093: 58	61.9	9.6	10.7
i medeltal						8.5	9.5
6,000 mil: lägst	518: —	1,500: —	651: —	2,837: —	47.3	7.7	8.8
högst	714: —	2,040: —	815: 50	3,569: 50	59.5	9.3	10.2
i medeltal						8.2	9.0

I förevarande fall skulle den totala skatteökningen komma att utgöra vid 3,000 mils årskörning lägst 447 kronor 50 öre och högst 562 kronor 75 öre, motsvarande i genomsnitt en ökning av 35.5 procent, vid 5,000 mils årskörning lägst 660 kronor 50 öre och högst 815 kronor 25 öre, motsvarande i genomsnitt en ökning av 35.8 procent samt vid 6,000 mils årskörning lägst 763 kronor och högst 941 kronor 50 öre motsvarande i genomsnitt en ökning av 35.9 procent av nuvarande totala skattebelastning.

Tab. 11 utvisar skatte- och försäkringspremiebelastningen å *lastautomobiler* vid den höjning av beskattningen, som föreslagits. Därav framgå i sammandrag följande siffror:

Antagen årlig körning	Å r l i g s k a t t				Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremie per tonmil öre
	fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	ring-skatt kr.	sammanlagd skatt kr.	per mil öre	per tonmil öre	
1,000 mil: lägst	182: —	170: —	80: 73	437: 78	43.8	15.5	18.2
högst	350: —	280: —	255: 50	885: 50	88.6	21.8	25.1
i medeltal						17.7	20.5
1,800 mil: lägst	182: —	306: —	145: 82	642: 32	35.7	12.6	14.6
högst	350: —	504: —	459: 90	1,313: 90	73.0	17.8	20.0
i medeltal						14.5	16.1

En jämförelse med de i tab. 3 meddelade siffrorna rörande nuvarande skattetryck utvisar, att den sammanlagda skattebelastningen kommer att ökas vid en antagen årlig körning av 1,000 mil med lägst 101 kronor 60 öre och högst 245 kronor 50 öre, motsvarande i genomsnitt en ökning av 34.5 procent samt vid 1,800 mils årskörning med lägst 157 kronor 28 öre och högst 377 kronor 90 öre, motsvarande i genomsnitt en ökning av 36.6 procent av den nuvarande totala skattebelastningen.

De nu anförda siffrorna, vilka innefatta bland annat ett skattetryck, per tonmil räknat, för personautomobiler, vid 1,200 mils årskörning, av 18.5 öre, för omnibussar, vid 5,000 mils årskörning, av 8.5 öre och för lastautomobiler, vid 1,800 mils årskörning, av 14.5 öre, giva vid handen, att de föreslagna skattehöjningarna komma att hårdast träffa omnibuss- och lastautomobiltrafiken. Dessa siffror innebära i förhållande till den nuvarande skattebelastningen per tonmil en ökning av den totala skattebelastningen för personautomobilerna med 27 procent, för omnibussarna med 35 procent och för lastautomobilerna med 37 procent. Skattebelastningen per tonmil motsvarar för omnibussarna 46 och för lastautomobilerna 78 procent av skattebelastningen för personautomobilerna. Motsvarande siffror i fråga om skattebelastningen för närvarande utgöra 43 respektive 73 procent.

En på grundval av det material, som använts i den av von Matern verkställda undersökningen, företagen beräkning av skattebelastningen efter de föreslagna skattehöjningarna giver i stort sett samma resultat. Genomsnittssiffrorna för den totala skattebelastningen komma enligt en dylik beräkning att utgöra:

för personautomobilerna	vid 1,200 mils årskörning	18.1 öre per tonmil				
» omnibussarna	» 5,000 »	10.6 »	»	»	»	»
samt » lastautomobilerna	» 1,800 »	14.7 »	»	»	»	»

Jämföras dessa siffror med de å sid. 44 återgivna, som von Matern erhållit såsom uttryck för de olika fordonsslagens skattebelastning per tonmil för närvarande, eller för personautomobilerna, vid 1,200 mils årskörning, 14.2 öre, för omnibussarna, vid 5,000 mils årskörning, 8 öre och för lastautomobilerna, vid 1,800 mils årskörning, 10.8 öre, erhålles en höjning av den totala skattebelastningen per tonmil för personautomobilerna med 27 procent, för omnibussarna med 33 procent och för lastautomobilerna med 36 procent. Enligt dessa siffror för skattetrycket kommer skattebelastningen per tonmil att utgöra för omnibussarna 59 och för lastautomobilerna 81 procent av skattebelastningen för personautomobilerna. Motsvarande siffror i fråga om skattebelastningen för närvarande utgöra enligt de av von Matern erhållna talen för skattetrycket per tonmil 56 respektive 76 procent.

En icke obetydlig förskjutning av skattebelastningen i den riktning, som åsyftats, kommer sålunda att äga rum. Det oaktat kommer fortfarande en viss skillnad att föreligga i skattebelastningen för de olika fordonskategorierna, allt under nyss angivna förutsättning i fråga om den årliga genomsnittskörningen för respektive fordonsslag. Det bör emellertid beaktas, att vid dessa jämförelser av skattebelastningen hänsyn icke är tagen till den inverkan å vägslitningen, som, på sätt i det föregående framhållits, vad personautomobiler angår måste anses förorsakas därav att dessa i allmänhet torde framföras med större hastighet än andra fordon. Med hänsyn härtill och i avvaktan å resultatet av en mera vittgående utredning angående automobiltrafikens andel i kostnaderna för vägväsendet, anser jag det icke önskvärt att genom ytterligare skärpning av beskattningen för de tyngre fordonen för närvarande överflytta större andel av

fordonsskatten från den lättare till den tyngre trafiken än jag i det föregående föreslagit.

För jämförelse, huru beskattningen av automobiltrafiken i vårt land kommer att efter föreslagna skattehöjningar ställa sig i förhållande till beskattningen av sagda trafik i andra länder, hava i *tab. 5* och *6* intagits uppgifter rörande de höjda skattebelopp, som enligt förevarande förslag komma att utgå för de fordonstyper, som i dessa tabeller gjorts till föremål för undersökning.

Skattebelastningen enligt förslaget jämförd med skattebelastningen i vissa andra länder.

Enligt *tab. 5*, som avser den *fordonen* åvilande årliga skatten, skulle fordonsskatten i vårt land för de undersökta vagnstyperna komma att utgöra för personautomobilerna lägst 98 och högst 266 kronor, för personomnibussarna lägst 518 och högst 714 kronor samt för lastautomobilerna lägst 168 och högst 350 kronor. Högre fordonsskatt än i Sverige skulle sålunda förekomma för personautomobiler i samtliga i tabellen medtagna länder utom i Finland, för omnibussar i samtliga nämnda länder utom i Norge och Frankrike samt för lastautomobiler i samtliga berörda länder utom i Norge, Finland och Frankrike.

Huru den *totala skatte- och tullbelastningen* efter de föreslagna skattehöjningarna, därvid även den innevarande år beslutade höjningen av tullen å personautomobiler medtagits, kommer att te sig i förhållande till den skattebelastning, som för närvarande åvilar motorfordonstrafiken i övriga skandinaviska länder, i Nederländerna, Belgien, Tyska riket, England och Frankrike, framgår av *tab. 6*. Denna sammanställning utvisar, att sammanlagda skatte- och tullbelastningen i vårt land skulle komma att per år utgöra för personautomobil av 1,250 kilograms tjänstevikt 397 kronor, för personautomobil av 1,630 kilograms tjänstevikt 608 kronor samt för personautomobil av 2,460 kilograms tjänstevikt 1,160 kronor. Beträffande personomnibuss av 4,205 kilograms tjänstevikt är motsvarande belopp 3,121 kronor och för personomnibuss av 5,650 kilograms tjänstevikt 4,019 kronor. Vad lastautomobilerna beträffar uppgår den totala skatte- och tullbelastningen för en vagn av 1,910 kilograms tjänstevikt till 772 kronor, för en vagn av 2,475 kilograms tjänstevikt till 1,275 kronor samt för en vagn av 3,100 kilograms tjänstevikt till 1,756 kronor. Jämföras dessa belopp med motsvarande siffror för de i tabellen ifrågakommande utländska staterna, finner man, att högre total belastning av skatter och tullar förekommer beträffande den minsta personautomobiltypen i samtliga i jämförelsen inbegripna länder utom i Norge, Belgien och Nederländerna, beträffande den medelstora typen av samma fordonskategori i samtliga berörda länder utom i Finland och Nederländerna samt beträffande den största typen i samtliga berörda länder utom i Belgien. Beträffande omnibussarna kommer vårt land i fjärde rummet. Lägre skatte- och tullbelastning utvisa Norge, Belgien och Nederländerna. Vad lastvagnarna vidkommer, medföra skattehöjningarna den största förskjutningen, i det att denna fordonskategori endast i Frankrike, Tyska riket och England samt i fråga om den minsta vagnstypen även i Finland drabbas av högre sammanlagd skatt och tull.

Höjning av fordonsskatten för motorcyklar.

I anslutning till den föreslagna höjningen av fordonsskatten för automobiler torde en ökning av fordonsskatten för motorcyklar jämväl böra företas. Någon utredning rörande den av motorcykeltrafiken förorsakade vägslitningen föreligger icke och torde ej heller vara erforderlig, då den måttligt tilltagna fordonsskatt, som utgår för ifrågavarande fordon, knappast torde kunna anses motsvara mera än det intresse motorcykeltrafikanterna likaväl som automobiltrafikanterna hava av ett gott vägnät. Motorcyklarnas vägsitage torde kunna förutsättas tillgodosett genom skatterna å förbrukningsartiklarna. En höjning av fordonsskatten med 5 kronor per fordon torde icke kunna anses vara orimlig, särskilt om man jämför skattesatserna å motorcyklar med de i utlandet för dessa fordon gällande.

Departements-
chefens för-
slag.

Jag kommer sålunda att föreslå, att fordonsskatten för motorcyklar bestämmas att utgå för kalenderår räknat:

för motorcykel utan bivagn med 15 kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, men eljest med 20 kronor; samt

för motorcykel med bivagn med 30 kronor.

En skattehöjning av denna storlek kan antagas medföra en ökning av skatteintäkterna, beräknad å motorcykelbeståndet den 30 september 1931, med i runt tal 290,000 kronor.

Verkningarna
av skatte-
skärpningen
för motor-
cyklar.

I tab. 4, däri redogöres för skatte- och försäkringspremiebelastningen vid nuvarande förhållanden, hava jämväl intagits uppgifter rörande de ökade skattebelopp, som vid de föreslagna skattehöjningarna komma att utgå av motorcyklarna. I sammandrag utvisar tabellen följande skatte- och försäkringspremiebelastning efter den föreslagna ökningen av beskattningen:

Antagen årlig körning	Å r l i g s k a t t				Samman- lagd skatt per mil öre	Skatt + trafikför- säkrings- premie per mil öre
	fordons- skatt	bensin- skatt	gummi- ringskatt	samman- lagd skatt		
	kr.	kr.	kr.	kr.		
<i>1,000 mil:</i>						
lättningsmotorcyklar	15: —	25: —	7: 93	47: 93	4.8	12.8
större motorcyklar utan sidvagn	20: —	{45: — 70: —	20: 53— 26: 60	89: 78— 116: 60	9.0— 11.7	17.0— 19.7
motorcyklar med sidvagn	30: —	75: —	{30: 80— 37: 10	135: 80— 142: 10	13.6— 14.2	20.6— 21.2
<i>2,000 mil:</i>						
lättningsmotorcyklar	15: —	50: —	15: 86	80: 86	4.0	8.0
större motorcyklar utan sidvagn	20: —	{90: — 140: —	41: 06— 53: 20	159: 46— 213: 20	8.0— 10.7	12.0— 14.7
motorcyklar med sidvagn	30: —	150: —	{61: 60— 74: 20	241: 60— 254: 20	12.1— 12.7	15.6— 16.2

Den totala skatteökningen utgör i förhållande till nuvarande skatt vid 1,000 mils årskörning för lättviktsmotorcyklar 13 kronor 40 öre, motsvarande 38.8 procents ökning, för större motorcyklar utan sidvagn lägst 23 kronor 80 öre och högst 30 kronor 40 öre, motsvarande 35.3—37.8 procents ökning, samt beträffande motorcyklar med sidvagn 33 kronor 20 öre—35 kronor 90 öre, motsvarande 32.4—33.8 procents skatteökning. Vid antagen årlig körning av 2,000 mil utgör ökningen av skattebelastningen för lättviktsmotorcyklarna 21 kronor 80 öre eller 36.9 procent, för de större motorcyklarna utan sidvagn lägst 42 kronor 60 öre och högst 55 kronor 80 öre, vilket motsvarar en ökning av 35.5—38.3 procent samt i fråga om motorcyklarna med sidvagn lägst 61 kronor 40 öre och högst 66 kronor 80 öre, vilket innefattar en ökning av 34.1—35.6 procent av nuvarande skattebelastning.

Beskattning av släpvagnar.

Motorfordonsförordningen skiljer mellan släpvagnar för *stadigvarande bruk* och släpvagnar för *tillfälligt bruk*. De förra utgöras av sådana släpvagnar, vilka äro avsedda att öka ett motorfordons lastförmåga, släpvagnar i egentlig mening, under det att den senare kategorien av släpvagnar, enligt vad av 1927 års motorfordonssakkunnigas betänkande framgår, ansetts omfatta transportabla maskiner och redskap — såsom tröskverk, slättermaskiner och asfaltkokare — vilka tillfälligt framförlas medelst motorfordon. En släpvagn för stadigvarande bruk lär följaktligen vara ett sådant fordon, som konstruerats med uteslutande syfte att kopplas till ett annat fordon, under det att en släpvagn för tillfälligt bruk, såsom av 1927 års motorfordonssakkunnigas nyss återgivna exempel torde framgå, redan utan koppling till annat fordon uppfyller ett självständigt syfte. Huruvida en viss släpvagn mera regelbundet eller allenast tillfälligt kopplas till en automobil, saknar därför betydelse för avgörandet, till vilken kategori den är att hänföra. För släpvagnar avsedda för stadigvarande bruk gälla enligt motorfordonsförordningen samma bestämmelser i fråga om ringutrustning som för automobiler äro stadgade, nämligen att de skola vara försedda med luftringar eller halvmassiva gummiringar av godkänd typ. Däremot äro för släpvagnar avsedda för tillfälligt bruk jämväl ringar av annan beskaffenhet tillåtna, men hava i stället, till förhindrande av åverkan å vägarna, restriktiva hastighetsbestämmelser vid användandet av sådana hjulringar föreskrivits.

Släpvagnar äro, vare sig vagnarna äro avsedda för stadigvarande eller allenast tillfälligt bruk, enligt gällande bestämmelser icke underkastade registreringsplikt och äro följaktligen, då fordonsskatt endast utgår för registreringspliktiga fordon, fria från erläggande av fordonsskatt.

Gällande
bestämmelser.

Det har ansetts tveksamt huruvida, med tillämpning av gällande författning angående automobilgummiringsskatt, skyldighet föreläge att erlägga skatt för gummiringar anbragta å släpvagn. Emellertid användas å dessa fordon oftast gummiringar av de å automobiler vanligen förekommande slag. I praktiken har ock ringskatt utgått jämväl för släp-vagnsringar. Denna praxis har ock, då spörsmålet dragits under Kungl. Maj:ts prövning, av Kungl. Maj:t godkänts.

Bensinskatt kan sägas i viss mån indirekt utgå av släpvagnstrafiken. Genom tillkoppling av släpvagn tvingas nämligen det dragande fordons motor till större kraftutveckling, varmed följer ökad bensinförbrukning. Då emellertid ökningen av en motors bensinförbrukning icke är proportionell mot ökningen av motorns kraftutveckling, lär ökningen av bensinförbrukningen icke motsvara den ökning av lastförmågan, som inträder med användningen av släpvagn.

Tidigare ut-
talanden rör-
ande beskatt-
ning av släp-
vagnar.

Frågan om beskattning av släpvagnar var under överbäggande redan vid införandet av motorfordonsbeskattningen år 1922. I propositionen (nr 199) till sagda års riksdag framhölls emellertid, att med beskattandet av släpvagnar borde anstå, till dess användandet av dylika fordon vunnit ökad spridning.

Vid den utredning, som föregick propositionen (nr 173) till 1927 års riksdag rörande ändring av automobilbeskattningen, behandlades även-
ledes frågan om beskattningen av släpvagnar.

Arbetsutskottet inom Svenska väginstitutets direktion uttalade därvid i avgivet yttrande, att, därest släpvagnar till automobiler skulle beskattas, syntes skatten bära utgå efter släp-vagnens vikt (skatte- eller tjänste-vikt) och beräknas efter samma skattesats som för automobiler. Emellertid ansåg utskottet, att vid dåvarande tillfälle skatt icke borde bestämmas att utgå för släpvagnar, men att frågan i framtiden eventuellt borde upptagas till ny prövning. Såsom skäl för denna ståndpunkt anförde utskottet, bland annat:

Antalet släpvagnar vore för det dåvarande mycket litet, endast cirka 100 stycken. Beskattningen av desamma kunde följaktligen inbringa allenast relativt obetydligt belopp. Släpvagnarnas registrering skulle medföra stort besvär och stor kostnad. Viss skatt utginge redan från släpvagnar, nämligen vid beskattning av bilgummi hos släpvagnar med gummiringar, samt av den extra bensinen för den dragande automobilen. Det vore nationalekonomiskt önskvärt, att släpvagnar komme till stor användning, varigenom landets bilpark kunde bättre utnyttjas och behovet av automobiler nedbringas.

Jämväl 1927 års motorfordonssakkunniga upptogo frågan om beskattning av släpvagnar till behandling, oaktat detta spörsmål ansågs ligga utanför deras uppdrag. I nämnda betänkande anføres bland annat följande:

Ett spörsmål, som vid en större utbredning av släpvnagnar torde komma att tränga sig fram, vore frågan om släpvnagnarnas beskattning. Enligt gällande lagstiftning erlades ingen särskild skatt för släpvnagnar vare sig i form av vagnsskatt eller gummiringskatt. Indirekt utginge däremot bensinskatt. Genom tillkoppling av släpvagn tvingades nämligen det dragande fordonets motor till betydligt större kraftutveckling med ty åtföljande ökad bensinförbrukning.

Inom de sakkunniga hade även denna fråga varit föremål för övervägande. Därvid hade en av de sakkunniga påyrkat dels att i de sakkunnigas betänkande måtte göras ett uttalande angående nödvändigheten av beskattning av släpvnagnar och dels att i den blivande motorfordonsförordningen måtte intagas bestämmelser, gående ut på besiktning, registrering och numrering av släpvnagnar och avsedda att utgöra grundval för en blivande beskattning av släpvnagnar. Nämnde sakkunnige hade framhållit, att om man utginge från att det vore fordonets åverkan å vägen, som motiverade automobilskatten, förefölle det fullkomligt oförnuftigt, att om viss del av lasten och måhända även en del av vagnsvikten såsom vid landsvägstraktorer överflyttades från det dragande fordonet till en släpvagn, som ginge med samma hastighet och i samma spår som detta, skattefrihet erhöles för den överflyttade vikten.

De övriga sakkunniga hade i denna fråga ansett sig böra göra följande uttalande. Genom införande av beskattning av släpvnagnar redan för det dåvarande skulle förhända användningen av sådana vagnar komma att hindras. I den mån släpvnagnar i större omfattning komme i bruk i vårt land, torde det emellertid ur vägslitningssynpunkt bliva nödvändigt att införa en särskild beskattning av dylika vagnar, i synnerhet som utvecklingen syntes komma att gå i den riktning att det dragande fordonets egen vikt allt mer »överflyttades» å den tillkopplade vagnen. Någon skatt för släpvagn motsvarande den egentliga automobilskatten syntes dock ej böra komma i fråga. En dylik beskattning förutsatte besiktning och registrering av släpvagn och skulle alltså medföra besvär och utgifter för den trafikerande allmänheten och även öka länsstyrelsernas redan stora arbetsbörda. En blivande släpvnagnsskatt syntes böra utgå i form av gummiringskatt. Härmed och då släpvnagnarna i verkligheten redan betalade bensinskatt, vilken skatt för övrigt tillförde statskassan större belopp än en var av de båda övriga bilskatteformerna, torde släpvnagnstrafiken komma att få erlægga skäligt bidrag till vägunderhållet.

Vid företagen undersökning har det visat sig, att släpvnagnar numera komma till användning i avsevärt större utsträckning, än vad tidigare varit förhållandet.

Släpvnagns-
beståndet.

Exakta uppgifter rörande släpvnagnsbeståndets storlek och beskaffenhet stå icke till buds, enär dessa fordon, såsom redan nämnts, icke äro registreringspliktiga. Länsstyrelserna hava emellertid lämnat följande upplysningar ifråga om antalet nu förefintliga släpvnagnar:

L ä n	Antal släpvagnar	L ä n	Antal släpvagnar
Stockholms stad.....	38	Göteborgs och Bohus län	79
Stockholms län.....	47	Älvsborgs län	83
Uppsala »	179	Skaraborgs »	79
Södermanlands »	143	Värmlands »	419
Östergötlands »	124	Örebro »	135
Jönköpings »	115	Västmanlands »	59
Kronobergs »	34	Kopparbergs »	137
Kalmar »	92	Gävleborgs »	473
Gotlands »	12	Västernorrlands »	215
Blekinge »	15	Jämtlands »	97
Kristianstads »	35	Västerbottens »	511
Malmöhus »	107	Norrbottnens »	250
Hallands »	21	Summa	3,499

Vissa länsstyrelser hava endast angivit antalet besiktigade släpvnagnar, d. v. s. sådana som användas för stadigvarande bruk eller för yrkesmässig trafik, under det att andra länsstyrelser uppskattningsvis beräknat hela antalet inom länet förekommande släpvnagnar. Det i verkligheten förefintliga släpvnagnsbeståndet torde sålunda överstiga den siffra, som förestående tablå utvisar.

Av förekommande släpvnagnstyper äro flertalet tvåhjuliga, men ett avsevärt antal fyrehjuliga släpvnagnar äro jämväl i bruk. Vagnarna torde i övervägande antalet fall vara försedda med luftgummiringar, dock användas i vissa fall även hel- eller halvmassiva ringar eller järnringar. Släpvnagnar användas kopplade såväl till lastautomobiler som till personautomobiler och personomnibussar. Vagnarna kunna vara avsedda för gemensam last å drag- och släpvnagn eller för last enbart å släpvnagn. I vissa fall hava uppgifter rörande de besiktigade släpvnagnarnas närmare beskaffenhet lämnats. Dessa uppgifter utvisa, att vagnar förekomma i tjänstevikt från 90 upp till 2,780 kilogram, avsedda för maximilaster från 100 till 6,000 kilogram. Förhållandet mellan släpvnagnarnas tjänstevikt och lastkapacitet växlar avsevärt. Att så är fallet bestyrkes av nedanstående uppgifter, avseende de vanligast förekommande tjänsteviktgrupperna:

Tjänstevikt kg.	Lastkapacitet kg.	Tjänstevikt kg.	Lastkapacitet kg.
90—100.....	100— 800	501— 600	500—3,000
101—200.....	200—1,000	601— 700	1,000—3,000
201—300.....	200—1,500	701— 800	1,500—2,500
301—400.....	400—2,500	801— 900	1,500—3,000
401—500.....	300—3,000	1,001—1,100	2,000—2,500

Såsom framgår av härvid fogade bilaga A, avseende automobilbeskattningen i vissa främmande länder, förekommer flerstädes i utlandet särskild skatt å släpvnagar. Olika normer för skatteberäkningen hava därvid kommit i tillämpning.

Beskattning
av släpvnagar
i vissa främ-
mande länder

I *Norge* utgår sålunda fordonsskatt för släpvnagar efter samma grunder som gälla beträffande bensindrivna motorfordon, d. v. s. med visst belopp för varje påbörjat tal av 100 kilogram av fordonets egen vikt i driftfärdigt skick. Jämväl i *Danmark* utgår fordonsskatt för släpvnagar efter fordonsvikten, varvid de för lastautomobiler gällande skattesatserna tillämpas. I *Finland* lägges till grund för skatteberäkningen, därest i samband med automobil användes släpvnag, automobilens och släpvnagens sammanlagda lastningsförmåga — fordonsskatten för lastautomobiler beräknas i Finland efter lastningsförmågan. Användes släpvnag i samband med flera automobiler, skall beskattning av släpvnagen ske i samband med den automobil, vars lastningsförmåga är störst. I *Nederländerna* höjes den eljest utgående fordonsskatten för motorfordon med två hjul, försett med släpvnag, med 10 floriner samt för motorfordon med mer än två hjul: försett med släpvnag av högst 1,200 kilograms egen vikt, med 18 floriner, försett med släpvnag av 1,201—4,000 kilograms egen vikt, med 60 floriner, samt försett med släpvnag av mer än 4,000 kilograms egen vikt, med 90 floriner. I *Tyskland* utgår fordonsskatt med 100 Riksmark för varje släpvnag, för släpvnag med endast ett hjulpar med hälften av nämnda belopp, vartill kommer den för motorfordon i allmänhet gällande tilläggsskatten, för år 1931 bestämd till 10 procent av den ordinarie skatten. I *England* utgår vid användning av släpvnag till motorfordon en tilläggsskatt med 6 pund sterling.

I de svar, som inkommit å den i det föregående omförmälda skrivelsen från finansdepartementet, däri begärts yttranden av länsstyrelserna, huruvida och i förekommande fall i vad avseende erfarenheten ådagalagt behov av ändringar i gällande bestämmelser om automobilbeskattningen, uttalas i allmänhet önskemålet, att särskild beskattning av släpvnagstrafiken måtte införas. I sådan riktning hava sålunda yttranden avgivits av överståthållarämbetet samt av länsstyrelserna i Södermanlands, Östergötlands, Kalmar, Gotlands, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Västmanlands, Gävleborgs och Jämtlands län.

Yttranden
rörande be-
skattning av
släpvnagar.

Länsstyrelsen i Södermanlands län hänvisar till följande yttranden:

Besiktningsmännen i Katrineholm, som anför bland annat: För en beskattning av släpvnagar talade följande skäl. 1) Om för framforslandet av en viss last användes en lättare automobil jämte släpvnag i stället för en större, tyngre automobil utan släpvnag, vore den automobilskatt, som utginge och vilken komme vägväsendet tillgodo, i förra fallet lägre än i det senare. Detta kunde anses innebära en viss orättvisa. 2) En släpvnag, som framfördes tom, utövade, enligt uttalande från vägexperter, en synnerligen kraftig åverkan å vägbanan.

Mot en beskattning av dylika fordon skulle däremot tala, att fördelningen av en viss last på två hjulaxlar, genom användande av släpvagn, medförde den ur vägsynpunkt stora fördelen av minskat hjultryck och därmed följande minskning av risken för skadlig åverkan å vägen. En lätt automobil med släpvagn gjorde således mindre skada å vägen än en större automobil, som utan släpvagn toge samma last. Ur denna synpunkt borde således användandet av släpvagn icke försvåras genom någon skatteåtgärd. Då emellertid utvecklingen tycktes visa hän på användningen av lastautomobiler med det största hjultryck, som lagen tillläte, och även dessa stora vagnar försåges med släpvagnar, miste nämnda skäl mot en beskattning sin betydelse.

Vägde man skälen för och emot en skatt, måste man kanske finna skälen för en skatt vara starkast. Från beskattning borde dock i alla händelser fritagas de små släpvagnar, som kopplades till personautomobiler och vilka ur vägslitningssynpunkt vore utan betydelse. Skatteplikten borde således inträda först då släpvagnens totalvikt överstege exempelvis 1,000 kilogram.

Besiktningsmannen i Eskilstuna, som anser, att alla släpvagnar, kopplade till lastautomobiler, och sådana, kopplade till personautomobiler och med ett största hjultryck över viss storlek, borde skattebeläggas.

Besiktningsmannen i Nyköping, som anför: Då anordning med släpvagn medgäve en avsevärd ökning av lastförmågan för en lastautomobil, i många fall upp till 100 procent, utan att skatt, registrerings- eller besiktningsavgifter erfordrades, torde en avsevärd ökning av antalet släpvagnar vara att förvänta, då kontrollen av lastautomobilernas maximilaster bleve allmän och effektiv. För fordon, som stadigvarande användes med tillkopplad släpvagn, borde skatt lämpligen utgå ävenledes för släpvagnen med kopplingsanordningarna, då i sådana fall kombinationen utgjorde en enhet, som närmast kunde jämföras med ett treaxlat fordon. För samtliga släpvagnar torde, för underlättande av kontroll och eventuell skatteplikt, undersökning av besiktningsman och registrering vara önskvärd.

Länsstyrelsen i Kristianstads län yttrar:

Till en viss grad kunde sägas, att släpvagnarna redan vore underkastade beskattning, i det släpvagns gummiringar och den genom släpvagns tillkopplande ökade bensinåtgången vore föremål för beskattning. Detta torde dock icke vara tillräckligt. Släpvagnarna, vilka toge laster, understundom uppgående till bortåt samma vikt som det dragande fordonet, kunde verka mycket förstörande och slitande på vägarna. Å andra sidan gäve släpvagnarna möjlighet till en betydlig ökning av motorfordonens ekonomiska utnyttjande. En beskattning av själva fordonet syntes fördenskull påkallad.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län anför:

Då släpvagn icke vore ett fordon, som för framdrivande vore försett med kraftmaskin, och följaktligen — i brist på direkt stadgande därom — icke skulle särskilt för sig som automobil registreras och beskattas, återstode ej annan utväg — därest man i likhet med länsstyrelsen ansåge, att ett ohejdat ökande av släpvagnarnas användande vore allt annat än önskvärt och att även släpvagnarnas skadegörelse å vägarna borde motsvaras av beskattning — än att betrakta släpvagnens vikt såsom ingående i vikten, med tyngsta tillhörande karosseri, av den automobil, till vilken släp-

vagnen vore avsedd att kopplas. En sådan tolkning av gällande bestämmelser hade dock icke tillämpats av denna länsstyrelse och torde ej heller varit avsedd.

Att den ifrågasatta tolkningen dock vore tänkbar, framginge av inhämtade upplysningar från vissa andra länsstyrelser. I flertalet svar meddelades visserligen, att länsstyrelsen icke, då användande av släpvagn anmäldes till registrering, i anledning därav debiterade höjd skatt å den automobil, till vilken släpvagnen skulle kopplas, men i svaren från ett par håll redogjordes rätt utförligt för fall, där tolkningssättet måst tillgripas, nämligen då automobilen allenast i förening med släpvagnen kunnat anses användbar för sitt uppgivna ändamål.

Redan i sitt utlåtande den 10 oktober 1929 över 1927 års motorfordons-sakkunnigas förslag tillkännagav länsstyrelsen sin anslutning till den vid motorfordonssakkunnigas betänkande fogade reservationen till förmån för registrerings- och skatteplikt för släpvagnarna. Länsstyrelsen vidhölle alltjämt denna sin mening. Ett sätt för genomförande av härav betingade ändringar i gällande bestämmelser vore uttryckligt lagfästade av den här omförmälda tolkningsmetoden i förening med föreskrift om skyldighet att anmäla släpvagnar till registrering. Det i motorfordons-sakkunnigas betänkande framlagda förslaget om särskilda nummer å släpvagnarna hade emellertid också goda skäl för sig.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län hänvisar till följande yttranden:

Vägingenjören R. von Segebaden, som uttalar: Det vore för vägarna förmånligare med lättare lastautomobiler och släpvagnar än med tyngre lastautomobiler. En beskattning av släpvagnarna syntes dock icke orättmätig och skulle medföra sådant besiktningstvång av desamma att nu vanlig överbelastning förhindrades. Axelbrott på släpvagnar på grund av överbelastning vore en ej ovanlig företeelse.

Besiktningsmannen E. Hedlund, som anför: Direkt beskattning av släpvagnar torde knappast böra ifrågasättas. Mindre släpvagnar, exempelvis till personautomobiler, kunde sålunda knappast sägas göra större skada å vägen än bilen, därest släpvnagslasten anbringades på den senare. Dessutom användes släpvagnar i regel endast tillfälligt eller under kortare perioder. Erfarenheten visade även, att gummiringarna å släpvagnar icke på långt när sletes i samma utsträckning som bilringar under samtidig användning, vilket i sin tur utvisade, att släpfordonets påverkan å vägbanan vore betydligt mindre än det motordrivna fordonets. Härtill komme, att den tyngre släpvnagsstrafiken huvudsakligast omfattade råvarutransporter såsom timmer, trämassa, sågat virke och andra skogsprodukter, som samtliga vore känsliga för höjda transportkostnader. En viss beskattning å släpvagnar förefunnes dessutom redan genom nuvarande gummiringskatt. Skatt å släpkärlar torde icke kunna anses motiverad.

Den förebragta utredningen utvisar, att släpvnagsstrafiken på senare tid avsevärt vuxit i omfattning. Det torde därjämte kunna antagas, att användandet av släpvagnar kommer att ytterligare tilltaga. Höjes nämligen fordonsskatten för automobiler, lär det få till följd, att transport medelst lättare motorfordon i kombination med släpvagn i flera

Fordonsskatt
å släpvagnar.

fall kommer att ställa sig ekonomiskt gynnsammare än transport medelst tyngre motorfordon, som jämförelsevis hårt drabbas av de föreslagna skattehöjningarna. Då härtill kommer att, såsom av de i det föregående återgivna yttrandena framgår, släpvagnarna orsaka ett ej oväsentligt vägsplitage, synes tidpunkten nu vara inne, då jämväl släpvagnarna böra bli föremål för särskild beskattning.

Vad angår det sätt, på vilket en särskild beskattning av släpvagnarna lämpligast bör anordnas, må till en början framhållas, att det av 1927 års motorfordonssakkunniga ifrågasatta tillvägagångssättet att uttaga skatt å släpvagnar enbart i form av skatt å gummiringar icke torde kunna förordas. Gummiringskatt utgår redan för närvarande för gummiringar å släpvagnar; och att låta skatt å gummiringar avsedda för släpvagnar utgå med högre belopp än skatt å andra gummiringar, kan ej lämpligen ifrågasättas. Det synes därför erforderligt, att släpvagnarna beläggas med en särskild fordonsskatt.

I fråga om de grunder, efter vilka en dylik fordonsskatt bör utgå, kunna olika alternativ tänkas.

En beräkning av skatten på grundval av släpvagns tjänstevikt, vilket system tillämpas i Norge och Danmark och i viss mån även i Nederländerna, synes, med hänsyn till de starka växlingarna i förhållandet mellan tjänstevikt och lastförmåga, komma att drabba ojämnt och torde därför icke böra förordas.

Då utnyttjandet av släpvagnarna och därmed ock det av dessa fordon åstadkomna vägsplitaget är i hög grad växlande, synes ej heller lämpligt att till grund för släpvagnsskattens beräkning lägga släpvagnens lastförmåga (maximilastvikten) eller den beräknade sammanlagda vikten av släpvagns tjänstevikt och maximilast eller del av denna.

På grund av de svårigheter, som äro förenade med fastställandet av en skatt för släpvagnar, som under alla förhållanden drabbar någorlunda rättvist, finner jag, att, åtminstone till en början, tills närmare erfarenhet vunnits rörande släpvagnstrafikens omfattning och beskattningens verkningar, en till visst belopp fixerad skatt för släpvagn är att föredraga.

Vid bestämmandet av fordonsskatt för släpvagnar torde till en början böra fastställas vilka slag av släpvagnar, som böra bli föremål för beskattning. I sådant avseende synes böra iakttagas, att fordonsskatten bör utgå allenast för sådan för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplas till automobil, under det att annan släpvagn torde böra lämnas fri från denna skatt.

Vid fastställandet av fordonsskattens storlek synes viss hänsyn böra tagas till släpvagnarnas användning och lastförmåga. Släpvagnar avsedda att kopplas till personautomobiler, personomnibussar och lätta lastautomobiler torde sålunda böra beskattas lindrigare än släpvagnar avsedda för kombination med tyngre lastvagnar. Att så sker, synes befo-

gat med hänsyn till den jämförelsevis mindre vägslitande inverkan förstnämnda kategori av släpvagnar utöva. Släpvagnar avsedda att kopplas till personautomobiler och omnibussar lära i regel vara avsedda för maximilast understigande 1,000 kilogram och jämväl de till lättare lastautomobiler kopplade släpvnagnarnas lastkapacitet torde vanligtvis understiga denna vikt. Det synes därför lämpligt att för släpvagnar, beträffande vilka den beräknade maximilasten understiger 1,000 kilogram, fastställas en lägre skatt än för släpvagnar avsedda för 1,000 kilograms maximilast eller däröver.

Följande beräkningar torde kunna vara till viss ledning vid bedömandet av vilka skattesatser, som skäligen böra bestämmas för släpvnagnarna:

För en lastautomobil av 1,500 kilograms tjänstevikt, avsedd för 1,000 kilograms maximilast, utgör fordonsskatten enligt den skatteskala, jag i det föregående föreslagit, 126 kronor. Ökas lastförmågan med 500 kilogram genom tillkoppling av släpvnagn, kommer det kombinerade fordonets lastförmåga att motsvara lastförmågan hos en lastautomobil, vilkens tjänstevikt kan beräknas utgöra omkring 1,800 kilogram. Fordonsskatten för en dylik lastautomobil blir 168 kronor. Skillnaden i skatt utgör alltså 42 kronor

För en lastautomobil av 2,200 kilograms tjänstevikt med en maximilastförmåga av 2,000 kilogram skall fordonsskatt enligt det av mig förordade förslaget utgå med 224 kronor. Vid användning av släpvnagn, avsedd för 1,000 kilograms maximilast, skulle lastförmågan hos fordonskombinationen motsvara lastförmågan hos en lastautomobil av 3,000 kilograms lastförmåga. Tjänstevikten för en dylik lastvagn torde kunna beräknas utgöra omkring 3,000 kilogram och fordonsskatten härför utgör enligt nämnda förslag 336 kronor. Skillnaden i skatt uppgår i detta fall sålunda till 112 kronor.

För en lastautomobil av 3,500 kilograms tjänstevikt och avsedd för 3,500 kilograms maximilast utgör fordonsskatten enligt förberörda förslag 406 kronor. Ökas lastförmågan genom tillkoppling av släpvnagn, avsedd för 2,000 kilograms maximilast, till 5,500 kilogram, kommer lastförmågan hos det kombinerade fordonet att motsvara lastförmågan hos en lastautomobil, vars tjänstevikt kan beräknas motsvara 4,500 kilogram. För en dylik lastautomobil utgör fordonsskatten enligt förenämnda förslag 546 kronor och skillnaden i skatt uppgår följaktligen till 140 kronor.

Införandet av skattskyldighet för släpvnagnar, varom i det föregående sagts, erfordrar, för utövande av kontroll över skattens erläggande, införandet av registreringstvång för sådana släpvnagnar. På hemställan av chefen för kommunikationsdepartementet kommer proposition att avlämnas till riksdagen med förslag innefattande bland annat av nu berörda omständighet påkallade ändringar i motorfordonsförordningen.

I anslutning till vad nu anförts torde fordonsskatten för släpvnagnar böra fastställas att utgå för helt kalenderår räknat med följande belopp:

Departements-
chefens
förslag.

för släpvagn för stadigvarande bruk, beträffande vilken den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad, uppgår till 1,000 kilogram eller däröver, med 100 kronor; samt

för annan släpvagn för stadigvarande bruk med 50 kronor.

En sålunda avvägd skatt torde inbringa cirka 200,000 kronor för år.

Gummiring-
skattens till-
lämplighet;
A) Beträffande
egentliga
släpvagnar.
B) Beträffande
vissa andra
tunga fordon.

Gummiringskatt torde böra utgå för gummiringar, använda till släpvagnar, oavsett om särskild fordonsskatt skall utgå. Förordningen om särskild skatt å automobilgummiringar torde i anslutning härtill böra förtydligas, så att nu angivna regel framgår av förordningens ordalydelse. Från tillverkare av automobilgummiringar har framhållits, att viss tvekan rått, huruvida gummiringskatt skall utgå, förutom för gummiringar till släpvagnar, jämväl för gummiringar till vissa slag av tunga fordon, exempelvis traktorer, lastningsmaskiner, transportabla kranar och andra transportabla specialmaskiner. Kungl. Maj:t har i ett fall lämnat utan avseende framställning om befrielse från gummiringskatt beträffande en lastningsmaskin, avsedd att användas uteslutande inom fabriksområde (se regeringsrättens årsbok 1930, not Fi. 496). I den mån fordon av förenämnda slag äro avsedda att framföras å väg, gata eller annan allmän plats, synes det befogat, att gummiringskatt uttages efter enahanda grunder, som ovan föreslagits beträffande släpvagnar, avsedda för stadigvarande bruk. Vad däremot angår med gummiringar försedda fordon, avsedda att uteslutande användas inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt område, synes det, med hänsyn till gummiringskattens ändamål att utgöra compensation för vägslitaget, icke befogat att gummiringskatt utgår. Enligt tillämpad praxis medges befrielse från erläggande av gummiringskatt för ringar till vägmaskiner, därest på nöjaktigt sätt styrkes, att ringarna uteslutande komma till användning å dylika maskiner. Ett liknande förfaringssätt torde lämpligen kunna komma till användning med avseende å ringar till fordon uteslutande använda inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt område.

Ifrågasatt särskild beskattning av motorfordon med massiva gummiringar.

Gällande
bestämmelser.

I den i det föregående omförmälda, av civilingenjören von Matern utarbetade promemorian rörande vägslitaget vid olika slag av motorfordonstrafik framhålles, bland annat, att massivringade motorfordon utöva avsevärt större vägslitning än fordon utrustade med luftgummiringar och att följaktligen en högre beskattning av massivringar vore berättigad. Det synes dock, som om vid detta uttalande hänsyn icke tagits till de restriktioner i fråga om körhastighet, som gälla massivringade fordon. I motorfordonsförordningen har nämligen till förhindrande av att å vägarna använ-

das motorfordon, vilka utöva större vägsplitning än luftringade fordon, föreskrivits, att automobiler samt släpvagnar, avsedda för stadigvarande bruk, skola vara försedda med antingen luftringar eller ock halvmassiva gummiringar av beskaffenhet, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar. Intill den 1 januari 1934 må dock massiva gummiringar eller hjulringar av järn eller annat hårt material användas å motorfordon, som vid motorfordonsförordningens ikraftträdande den 1 januari 1931 var registrerat eller som registrerats inom ett år därefter, ävensom å släpvagnar avsedda för stadigvarande bruk. På dylikt sätt utrustade motorfordon må dock aldrig framföras med högre hastighet än 15 kilometer i timmen. I fråga om motorredskap, traktortåg och släpvagnar för tillfälligt bruk gälla ej särskilda bestämmelser med avseende å ringutrustningen. Fordon av sistnämnda slag kunna även i fortsättningen vara försedda med massiva gummiringar eller med ringar av järn eller annat hårt material. Beträffande dessa fordon har dock, till förhindrande av att de på grund av bland annat hjulens beskaffenhet skola medföra avsevärd skada å vägbanan, stadgats inskränkningar i fråga om rätt till trafik och körhastighet.

Automobilskatteförordningen gör ur beskattningssynpunkt ej åtskillnad mellan luftringade motorfordon och motorfordon, försedda med massiva eller halvmassiva gummiringar, utan gäller samma skattesats för dessa fordonskategorier. För automobiler med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk utgår däremot särskild skatt med 50 kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt. Ej heller förordningen rörande automobilgummiringskatt skiljer mellan luftringar och massivringar, utan gäller samma skattesats för båda lagen av ringar.

I viss mån drabbas dock massivringar av högre skatt än luftringar av motsvarande storlek, enär i den skattepliktiga vikten beträffande förstnämnda slag av ringar inräknas den järnskena, därå gummiringen är fastvulkaniserad. Kungl. Maj:t äger dock medgiva avräkning av vikten av denna järnskena. Dylik lättnad i ringbeskattningen har ock i vissa fall beviljats beträffande ringar av halvmassiv typ.

Enligt vad den vid detta protokoll såsom bilaga A fogade redogörelsen angående automobilbeskattningen i vissa främmande länder utvisar, har det ökade vägsplitage, som förorsakas av icke luftringade motorfordon, i utlandet merendels föranlett högre beskattning av sådana fordon.

I vårt land funnos vid årsskiftet 1931—1932 tillhopa 365 skattepliktiga automobiler med massiva och 105 med halvmassiva gummiringar samt en automobil med ringar av järn.

Samtliga dessa vagnar utgjordes av lastautomobiler. Förutom nämnda skattepliktiga vagnar finnes ett antal skattefria brand- och ambulansautomobiler, vilka äro utrustade med massiva eller halvmassiva ringar. Huvudparten av de massiv- eller halvmassivringade fordonen finnes i Mal-

Beståndet av motorfordon med massiva ringar.

möhus län (sammanlagt 174 vagnar) och i Stockholms stad (sammanlagt 159 vagnar). I sex län hade samtliga registrerade automobiler lufttringar. Endast en automobil med ringar av järn är i bruk (i Stockholms län).

I betraktande av dels det ringa antalet i vårt land för närvarande förefintliga fordon, därå massiva gummiringar användas, dels de restriktioner ifråga om körhastighet dessa fordon äro underkastade, dels ock att från och med den 1 januari 1934 på dylikt sätt utrustade automobiler och släpvagnar för stadigvarande bruk icke äro vidare tillåtna för trafik, synes det icke vara av behovet påkallat att nu införa särskild beskattning av de massivringade fordonen.

Inkomstberäkning.

Den merinkomst, som vid nu föreslagna förändringar av motorfordonsbeskattningen skulle inflyta, därest till grund för beräkningarna lägges motorfordonsbeståndet den 30 september 1931 samt förbrukningen av bensin och gummiringar under budgetåret 1930/1931, utgör i runda tal:

fordonsskatt:

av automobiler	kronor 1,970,000		
» motorcyklar	» 290,000		
» släpvagnar	» 200,000	kronor	2,460,000
bensinskatt		»	8,800,000
gummiringskatt		»	5,400,000
eller tillhopa kronor 16,660,000			

Med hänsyn därtill, att för närvarande icke kan avgöras, huru förhållandena på grund av den nu rådande ekonomiska krisen i framtiden komma att gestalta sig, samt med beaktande av att de föreslagna skattehöjningarna möjligen komma att medföra viss återhållsamhet i såväl nyanskaffningen av automobiler och motorcyklar som i förbrukningen av bensin och gummiringar, synes försiktigheten bjuda att icke uppskatta ifrågavarande ökning av skatteintäkterna till högre belopp än tillhopa 15,000,000 kronor, fördelad på de olika beskattningsobjekten sålunda:

ökning i fordonsskatten	kronor	2,000,000
» » bensinskatten	»	8,000,000
» » gummiringskatten	»	5,000,000
eller sammanlagt kronor 15,000,000		

Nedanstående tablå utvisar de sammanlagda skatteintäkter, vilka sålunda kunna beräknas komma att inflyta av motorfordonsbeskattningen under budgetåret 1932/1933. I tabblån meddelas jämväl för jämförelse de under budgetåret 1930/1931 influtna skattededlen, angivna i runda tal.

	Influtna skatte- intäkter budgetåret 1930/1931	Av riksräken- skapsverket be- räknade skatte- intäkter under budgetåret 1932/1933	Beräknad ökning i skatteintäkter — genom skatte- höjningarna — under budgetåret 1932/1933	Summa skatte- intäkter under budgetåret 1932/1933
	kronor	kronor	kronor	kronor
Fordonsskatt	17,500,000	18,500,000	2,000,000	20,500,000
Bensinskatt	26,500,000	38,800,000	8,000,000	46,800,000
Gummiringsskatt.....	7,400,000	7,800,000	5,000,000	12,800,000
Summa	51,400,000	65,100,000	15,000,000	80,100,000

Den sammanlagda inkomsten av automobilskattemedel torde sålunda efter föreslagna höjningar för budgetåret 1932/1933 kunna beräknas uppgå till i runt tal 80,000,000 kronor.

Särskilda frågor.

I förordningen om särskild skatt å bensen och motorsprit meddelade bestämmelser om restitution av erlagd skatt torde böra undergå sådan ändring att restitution kan medgivas, därest bensen eller motorsprit användes för framdrivande av tåg eller fordon å järnväg, oavsett om denna upplåtits för allmän trafik. I fråga om de närmare villkor, enligt vilka restitution må beviljas, torde vidare böra iakttagas, att det belopp, varmed restitution må åtnjutas för bensen eller motorsprit, som användes för framdrivande av tåg eller fordon å järnväg eller luftfartyg eller för annat tekniskt ändamål än motordrift, bör höjas från 5.5 till 7.5 öre för liter. Ytterligare torde den andel, som utgår till fiskerinäringens befrämjande, jämväl böra höjas med skäligt belopp.

Restitution av
bensinskatt.

De föreslagna höjningarna av skattesatserna å bensen och automobilgummiringar torde böra träda i kraft redan under innevarande budgetår. Det torde lämpligen böra överlämnas åt Kungl. Maj:t att närmare bestämma tidpunkten härför. Höjningen av fordonsskatten däri inbegripet skatten å släpvnagnarna torde böra träda i kraft den 1 januari 1933.

Tid för ikraft-
trädande av
de föreslagna
skattehöj-
ningarna.

I anslutning till de föreslagna höjningarna av bensen- och gummiringskatterna hava förslag upprättats till efterbeskattning av inneliggande lager av bensen och automobilgummiringar. Förslaget om efterbeskattning av bensen avviker i vissa avseenden från den förordning i samma ämne, som i överensstämmelse med riksdagens beslut utfärdades den 4 juni 1931. Sålunda har i 2 § av förslaget skattskyldigheten föreslagits skola omfatta partier överstigande 1,000 kilogram. Enligt 1931 års förordning i ämnet var skattskyldigheten bunden vid att vederbörande erhållit eller bort söka tillstånd att innehava större eller mindre upplag av eldfarliga oljor av första klassen. Ändringen är föranledd av att denna se-

nare formulering givit upphov till olika meningar om stadgandets innebörd. Vidare har 9 § i vissa avseenden förtydligats. Slutligen hava straffbestämmelserna undergått de förändringar, som påkallats av lagen om dagsböter.

Förslaget om efterbeskattning av automobilgummiringar överensstämmer i huvudsak med de stadganden, som meddelades i övergångsbestämmelser till förordningen om särskild skatt å automobilgummiringar den 2 juni 1922.

Departementschefen uppläser här efter upprättade förslag till

- 1) förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt,
 - 2) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit,
 - 3) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1932, och
 - 4) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar,
- samt hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att antaga samma förslag.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att proposition av den lydelse, bilagan litt. vid detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Erik H:son Malm.

Bilaga A.**Automobilbeskattningen i vissa främmande länder.**

Här nedan meddelas en redogörelse för de skatter och tullar, som åvila motorfordonstrafiken i Norge, Danmark, Finland, Nederländerna, Belgien, Tyskland, England, Frankrike och Amerikas förenta stater. Uppgifterna grunda sig å upplysningar, som genom utrikesdepartementets försorg införskaffats från respektive land. Där ej annorledes angives, avse uppgifterna förhållandena i mitten av år 1931.

Norge.

Skatter: I Norge förekommer fordonsskatt (vägavgift) samt bensin- och gummiringsskatt. Dessutom utgår för personautomobiler och motorcyklar i privat bruk en avsevärd årlig lyxskatt.

Fordonsskatten beräknas efter fordonets vikt i driftfärdigt skick och utgör årligen för varje påbörjat tal av 100 kilogram av sagda vikt:

för bensindrivna och elektriska motorfordon samt släpvagnar:

med luftgummiringar	3 kr.
med andra gummiringar	4 »

för motorfordon, för vilka helt eller i huvudsak begagnas icke avgiftspliktigt bränsle:

med luftgummiringar	6 kr.
med andra gummiringar	8 »

Minsta avgift är 10 kronor för år utom för vanlig trampeykel med hjälpmotor, för vilken lägsta avgiften utgör 5 kronor för år.

Bensinskatten utgår med 3 öre för liter och gummiringsskatten med 1 krona 50 öre per kilogram.

Lyxskatten för personautomobiler och motorcyklar utgår årligen med vissa procent av fordonets värde efter följande skala:

av fordonets värde intill 4,000 kr.	2 %
» » » över 4,000 » men ej över 7,000 kr.	4 %
» » » » 7,000 » » » » 10,000 »	6 %
» » » » 10,000 » » » » 13,000 »	10 %
» » » » 13,000 »	15 %

Värdet nedsättes med 10 % för varje helt år, dock ej till mindre än 20 % av det ursprungliga inköpspriset.

Enligt proposition till årets storting föreslås sådan omläggning av automobilbeskattningen att fordonsskatten för bensindrivna fordon skall upphöra och i stället höjning skall äga rum av bensinskatten från 3 till 6 öre för liter och av gummiringsskatten från 1 krona och 50 öre till 2 kronor per kilogram.

Tullar: Å motorfordon och deras förbrukningsartiklar gälla följande tullsatser vid införsel till riket:

för personautomobiler, motorcyklar och sidvagnar till motorcyklar	25 % av värdet	} Å dessa tullsatser utgår ett tillfälligt tillägg av 50 %.
» andra motorvagnar	12 % » »	
» gummiringar	1 kg. 30 öre.	

Bensin är i Norge tullfri.

Lagstadgad försäkringsplikt föreligger för motorfordon.

Danmark.

Skatter: I Danmark utgår dels fordonsskatt, dels bensinskatt, dels ock en omsättningsskatt, som uttages vid första inregistreringen av motorfordon.

Fordonsskatten beräknas efter fordonens vikt i driftfärdigt skick med avdrag för vikten av bränsle, smörjolja och kylvatten. Denna skatt utgör:

1) för motorfordon, för vilket bensin eller liknande bränsle användes, följande belopp för nedan angivna vikt:

a) för motorecykel samt för sid- eller släpvagn till motorecykel: 6 kronor per 50 kilogram.

b) för personautomobiler, ävensom för omnibussar, som äro försedda med luftgummiringar, samt för släpvagnar med luftgummiringar till sådana fordon:¹

	Skatt för 100 kg.
intill 1,250 kg.	10 kr.
1,251—1,500 »	12 »
1,501—1,750 »	15 »
1,751—2,000 »	17 »
2,001—2,500 »	20 »

varefter skatten höjes med 1 krona för varje 100 kilogram, dock icke till mer än 25 kronor per 100 kilogram;

c) för varu- och lastautomobiler med luftgummiringar, för inregistreringspliktiga traktorer med luftgummiringar samt för släpvagnar med luftgummiringar till sådana fordon:¹

	Skatt för 100 kg.
intill 1,450 kg.	13 kr.
1,451—1,700 »	16 »
1,701—2,000 »	18 »
2,001—2,500 »	20 »

varefter skatten höjes med 1 krona för varje 100 kilogram, dock icke till mer än 30 kronor per 100 kilogram;

d) för fordon med halvmassiva ringar av godkända typer förhöjes avgiften med 25 % samt för fordon med andra halvmassiva eller massiva ringar med 50 %;

2) för fordon, för vilkas drift icke användes bensin eller liknande bränsle, utgår fordonsskatten med dubbelt så högt belopp som det under 1) angivna, dock betalas för fordon, för vilka såsom drivkraft användes trä eller träkol, skatt enligt samma grunder, som gälla för bensindrivna motorfordon.

Där avgiften uppgår till vissa högre belopp, må densamma erläggas halvårs- eller kvartalsvis.

Bensinskatten utgår med 7 öre för liter. Enligt i oktober 1931 tillkomna bestämmelser skall dessutom till och med oktober 1932 utgå särskild tilläggs-skatt, utgörande 2 öre för liter.

Omsättningsskatten erlägges med vissa procent av värdet enligt nedan angivna tariffer och uttages genom stämpelbeläggning av köpekontrakt eller motsvarande handling:

¹ Viktsatserna hava, med tillämpning fr. o. m. den 1 april 1932, höjts till här angivna siffror. Därmed har åsyftats att ernå samma skattebelopp som vid lagens tillkomst år 1927 för ett antal vagntyper, vilkas vikt ökat bl. a. till följd av användningen av 4-hjulsbromsar och 6-cylindriga motorer.

Omsättningsskatt

Om det avgiftspliktiga värdet					
icke överstiger 2,000 kr.				15 % av värdet	
överstiger	2,000 kr. men icke	5,000 kr.		}	300 kr. av 2,000 kr.
					20 % av återstoden
»	5,000 »	»	10,000 »	}	900 kr. av 5,000 kr.
					25 % av återstoden
»	10,000 »	»	15,000 »	}	2,150 kr. av 10,000 kr.
					30 % av återstoden
»	15,000 »			}	3,650 kr. av 15,000 kr.
					40 % av återstoden

Fritagna från omsättningsskatt äro motorfordon, som äro inrättade uteslutande för befordran av gods. För automobiler, inrättade för befordran av mer än 10 personer utgår avgiften med 15 % av 2,000 kronor av värdet och med 20 % av återstoden.

Vad som inflyter i fordons-, bensin- och omsättningsskatt disponeras för vägväsendet.

Tullarna å motorfordon och dessas förbrukningsartiklar utgöra:

för motorvagnar samt chassier och karosserier till sådana	1 kg. 25 öre + 5 % av värdet. ¹
för motorcyklar	
förgyllda, försilvrade och pläterade, emaljerade, lackerade, målade, bronserade, oxiderade eller förnicklade	1 kg. 1 kr.
andra slag	1 » 90 öre.
för gummidäck och gummiringar till automobiler och motorcyklar:	
däck samt ringar med luftrum eller annan dylik anordning och i förening med vävnad	1 kg. 40 öre + 6 % av värdet.
andra ringar till automobiler	1 » 12 » + 6 % » »

Bensin är tullfri.

Försäkringsplikt är stadgad för motorfordon.

Finland.

Skatter: I Finland finnes dels fordonsskatt dels ock från och med den 1 januari 1932 även skatt å motorbränsle att utgå under år 1932.

Fordonsskatten utgår efter skilda grunder för olika slag av motorfordon. Den utgör från och med innevarande års början för helt kalenderår räknat:

- 1) för motorcykel utan bivagn 200 mark;
- 2) för motorcykel med bivagn 300 mark;
- 3) för linjeautomobil 200 mark för varje vid motorfordonets besiktning godkänd sitt- eller ståplats, förarens och konduktörens platser ej medräknade;
- 4) för automobil, som begagnas uteslutande för godsbefordran;
- a) då automobilens bärförmåga är högst 800 kilogram, 400 mark och

¹ Från och med den 28 november 1931 utgår tullen för personautomobiler med ett axelavstånd av mer än 285 cm. med 25 öre för kg. + 25 % av värdet.

b) då automobilens bärförmåga överstiger 800 kilogram, utöver den under a) nämnda skatten, 200 mark för varje belopp av 250 kilogram, varmed vikten överskjuter 800 kilogram; samt

5) för annan automobil (personautomobil) 70 mark för varje 100 kilogram av dess egen vikt eller del därav, dock minst 700 mark. Är dylik automobil försedd med motor, vars effekt är minst 16 och högst 20 skattehästkrafter, beräknade efter viss formel, höjes skatten med 500 mark, och då effekten är större än 20 skattehästkrafter, med 1,000 mark.

Användes i samband med automobil släpvagn, anses såsom automobilens bärförmåga dess och släpvagnens sammanlagda bärförmåga. Användes släpvagn i samband med flera automobiler, sker beskattningen av släpvagnen i samband med den automobil, vars bärförmåga är störst.

Därest motorfordons eller i samband därmed skatt underkastad släpvagns samtliga hjul ej äro försedda med luftkringar eller med dem jämförliga ringar av gummi, skall skatt erläggas med dubbelt belopp mot vad eljest skolat utgå. För fordon med vissa slag av halvmassiva ringar kan medgivas, att skatt skall utgå med endast 50 % förhöjning.

Intäkterna av motorfordonsskatten användas för täckande av statens utgifter i allmänhet. Dessa intäkter motsvara endast omkring 13 % av statens utgifter för byggande och underhåll av vägar.

Från och med den 1 januari 1932 utgår i Finland skatt å bensen och bensol med 75 penni för kilogram. Denna skatt skall tillsvidare gälla endast under år 1932.

Tullar å motorfordon och dessas förbrukningsartiklar äro i Finland:
för automobiler:

1) personautomobiler, för såvitt dessas värde utgör högst 80,000 mark per st. samt lastautomobiler ävensom underreden och andra delar, ej särskilt nämnda, till alla automobiler	14 % av värdet; 3.50 Fmk;
tullen skall utgöra lägst per kg.	
2) personautomobiler av över 80,000 men ej över 160,000 marks värde per st.	21 % av värdet; 5.25 Fmk;
tullen utgör lägst per kg.	
3) personautomobiler av över 160,000 marks värde per st.	28 % av värdet; 7:— Fmk.
tullen utgör lägst per kg.	
för motorvelocipeder	8 % av värdet, dock minst
för automobil- och motorvelocipedringar	400 mark per st.
för automobilringar med järnskenor	1 kg. 24:— Fmk.
för bensen	1 » 3.60 »
	1 » 1.50 »

Lagstadgad *försäkringsplikt* föreligger för motorfordon.

Nederländerna.

Skatter: Innehavare av motorfordon är i Nederländerna underkastad två slag av årliga skatter, dels vägskatt, dels s. k. personlig skatt.

Vägskatten utgör årligen:	
för cykel, varå hjälpmotor är anbragt.....	3 floriner
för motorcykel	
med egen vikt icke överstigande 60 kg.	10 »
» » » överstigande 60 men icke 120 kg.	20 »
» » » » 120 kg.	30 »
för motorfordon med mer än två hjul, avsett för personbefordran	
inrättat för icke mer än 7 personer	6 floriner
» » mer än 7 personer	för 100 kg. egen vikt, dock minst 48 fl.
	8 floriner
	för 100 kg. egen vikt
	6 floriner
för annat motorfordon med mer än 2 hjul	för 100 kg. egen vikt, dock minst 48 fl.
För motorfordon med två hjul, försett med släpvagn, höjes skatten med	10 floriner.
För motorfordon med mer än två hjul, försett med släpvagn, höjes skatten	
för släpvagn med egen vikt icke överstigande 1,200 kg. med	18 »
för släpvagn med egen vikt överstigande 1,200 men icke 4,000 kg. med	60 »
för släpvagn med egen vikt överstigande 4,000 kg. med ...	90 »
För motorfordon med andra än luftgummiringar höjes skatten	
för motorfordon med halvmassiva gummiringar	med 30 %
» » » massiva	» 60 %
» » » ringar av metall	» 100 %.

Den personliga skatten, vilken förutom å motorfordon jämväl utgår å husvärde, bohag, tjänstefolk, hästar, lustfartyg m. m. är för motorcyklar och trehjuliga motorfordon bestämd till vissa fasta belopp samt utgår för övriga motorfordon med stigande belopp i förhållande till fordonens värde. Den utgör:

för motorcyklar, avsedda för en person	6 floriner.
» » » » mer än en person	
eller försedda med bivagn	8 »
för trehjuliga motorfordon	15 »
för övriga motorfordon:	
då värdet understiger 2,000 floriner	2 % av värdet.
då värdet uppgår till 2,000 fl. men ej till 4,000 fl.	40 fl. av 2,000 fl.
då värdet uppgår till 4,000 fl. men ej till 7,000 fl.	och 2.25 % av återstoden.
då värdet uppgår till 7,000 fl. men ej till 10,000 fl.	85 fl. av 4,000 fl.
då värdet uppgår till 10,000 fl. eller mer	och 2.50 % av återstoden.
	160 fl. av 7,000 fl.
	och 2.75 % av återstoden.
	242.50 fl. av 10,000 fl.
	och 3 % av återstoden.

Tullarna å motorfordon och dessas förbrukningsartiklar äro i Nederländerna från och med den 1 januari 1932:

för automobiler och motorecyklar	15 % av värdet.
för automobilringar	10 % » »
för bensin	100 kg. 1.25 fl.

Vid sidan av den i allmänna tariffen upptagna bensintullen skall under åren 1932—1934 utgå en särskild tull å bensin utgörande 6 floriner för 100 kilogram, d. v. s. omkring 4 $\frac{1}{2}$ cent (omkring 7 öre) för liter. Ehuru tekniskt sett en tull, skall denna pålaga utgå för icke blott till Holland importerad bensin utan även för därstädes av råolja tillverkad vara. Uppbärandet av pålagan i form av tull har, med hänsyn till att för närvarande inom landet endast en fabrik för tillverkning av bensin ur råolja förefinnes, ansetts vara det mest praktiska tillvägagångssättet.

Bensol är i tullhänseende jämställt med bensin, under det att införseln av råolja är helt fri från importavgift.

Obligatorisk trafikförsäkring har icke införts i Nederländerna.

Belgien.

Skatter: Belgien har fordonsskatt, utgående efter motorns hästkraftantal, beräknat enligt viss formel. Skatten utgör årligen för motorfordon av alla slag 40 francs för var och en av de första 24 hästkrafterna och därefter för varje hästkraft 60 francs, dock skall skatten motsvara högst 5 % av fordonets bruttoskattevärde vid ingången av det år, för vilket skatten skall erläggas. Som skattevärde gäller det inhemska försäljningspriset för fordonet i nytt tillstånd med avdrag av $\frac{1}{10}$ för varje år, vagnen varit i bruk.

Ifråga om lastvagnar, traktorer och dylika fordon, vilkas vikt överstiger 2,000 kilogram, skall skatten utgöra minst 30 francs för varje 100 kilogram av fordonets vikt.

För personautomobiler, vilkas skattevärde uppgår till minst 50,000 francs, utgår visst skattetillägg med stigande belopp i förhållande till värdet enligt följande skala:

	Tillägsskatt
50,000—60,000 francs värde	250 francs.
60,000—80,000 » »	400 »
80,000—100,000 » »	600 »
100,000—125,000 » »	800 »
125,000—150,000 » »	1,000 »
150,000—250,000 » »	1,500 »
250,000 francs eller högre värde	2,000 » .

Fordonsskatten höjes för lastvagnar, omnibussar, traktorer och dylika fordon, vilkas vikt överstiger 2,000 kilogram med

25 %, om de äro försedda med halvmassiva ringar

100 %, » » » » » massiva ringar och

150 %, » ringarna äro av metall.

Fordonsskatten minskas:

med två femtedelar för drosk- och hyrverksautomobiler, lätta lastautomobiler och motorecyklar med sidvagn;

med hälften beträffande fordon, vilkas motor varit i bruk mer än 10 år;

med en tredjedel för lastvagnar, traktorer och dylika fordon, vilkas vikt överstiger 2,000 kilogram, då motorn varit använd i mer än 10 år; samt

med två tredjedelar ifråga om motorfordon, drivna med generatorgas eller ånga.

Tullarna å motorfordon och dessas förbrukningsartiklar uppgå i Belgien till följande belopp:

	tull för 100 kg.	
	minimi- tariff francs	maximi- tariff francs
för automobiler:		
chassier med eller utan motor, med eller utan karosseri, vägande		
mer än 4,000 kg.	60	480
2,000—4,000 kg.:		
personautomobiler	160	960
andra	120	480
mindre än 2,000 kg.:		
kompleta chassier utan karosseri vägande mindre än 1,300 kg.	160	800
kompleta chassier med karosseri, vägande mindre än 1,800 kg.	160	800
andra	160	960
för motorcyklar med eller utan motor	150	1,200
för automobilgummiringar:		
massiva	80	280
pneumatiska: däck för automobiler och motorcyklar		
med slitbana av järnbelagt läder eller på annat sätt järnskodda	150	630
andra ej särskilt nämnda	140	588.

Tullen för bensin och bensol, avsedd för motorbränsle har i juli 1931 höjts till 100 francs per hektoliter. Då man genom denna höjning icke avsett att träffa för industriellt bruk avsedd vara, förtullas dylik bensin och bensol efter lägre tullsats eller 30 francs per hektoliter.

Till komplettering av denna tull uttages av den inhemska tillverkningen av lätt motorbränsle, vilken tillverkning dock lär bedrivas i relativt ringa omfattning, en tillverkningskatt av 60 francs för vara med specifik vikt av högst 0.780 och av 30 francs för vara med specifik vikt över 0.780, dock högst 0.830.

Förslag har år 1931 framlagts om införande av *försäkringsplikt* å motorfordon; denna fråga väntas under februari 1932 bliva upptagen till behandling av senaten.

Tyska riket.

Skatter: I Tyska riket utgår fordonsskatt med följande belopp

- 1) för motorfordon med högst tre hjul och med en egen vikt i driftfärdigt skick av högst 350 kg.: för varje 100 cbcm cylindervolym eller del därav 8 RM
- 2) för personautomobiler: för varje 100 cbcm cylindervolym eller del därav 12 RM
- 3) för motoromnibussar och lastautomobiler: för varje 200 kg. egen vikt i driftfärdigt skick eller del därav 30 RM

£ 10 — — (för vagn avsedd för högst 4 personer), och £ 96 — — (för vagn avsedd för 57—64 personer); för vagn, avsedd för större antal personer än 64, utgår ett tillägg beräknat sålunda, att för varje ytterligare person, vagnen är avsedd för, erlägges i skatt £ 1 — 4 — 0.

För lastautomobiler utgår skatten efter fordonets vikt beräknad efter stigande skala. Lägsta årsskatten är £ 10 — —; detta skattebelopp utgår för lastvagnar, vilkas vikt icke överstiger 12 cwt (c:a 600 kg.); för en lastvagn av 1 $\frac{1}{2}$ —2 tons vikt är skattebeloppet £ 25 — —. Högsta skattebeloppet, som utgör £ 60, utgår för vagnar av mer än 5 tons vikt.

För lastautomobiler använda inom jordbruket utgår skatt efter en lägre skatteskala. Lägsta skattebeloppet utgör för sådana fordon £ 10 — — och högsta £ 20 — —.

Äro omnibussar och lastautomobiler av mer än 2 tons vikt försedda med andra ringar än luftringar, höjes skatten med 25 %.

För andra automobiler än de ovan nämnda utgår fordonsskatten efter motorns hästkraftantal beräknat enligt viss formel. Skatten utgör för år:

för automobiler med motorstyrka icke överstigande 6 hästkrafter	£ 6 — —
» » av större motorstyrka, för varje hästkraft eller del därav	» 1 — —
Användes i samband med motorfordon släpvagn, utgår för släpvagn ett skattebelopp av	» 6 — —

Tull utgår i England för motorfordon samt för ringar därtill med 33 $\frac{1}{3}$ % av värdet.

Tullen för bensin och bensol utgör 8 pence för gallon (4.546 liter), vilket motsvarar omkring 13.2 öre per liter.

Trafikförsäkringsskyldighet åligger innehavare av motorfordon.

Frankrike.

I Frankrike drabbas motorfordonen av såväl statliga som kommunala och departementala skatter.

De statliga skatterna utgöras av dels årlig fordonsskatt (taxe de circulation sur les automobiles), dels lyxskatt, dels ock den allmänna omsättnings-skatten.

Den statliga fordonsskatten utgår för samtliga slag av automobiler efter motorns hästkraftantal, beräknat på visst sätt, och utgör

för de första 5 hästkrafterna	90:— francs
för var och en av därpå följande 5 hästkrafter	22.50 »
» » » » » » » 10 »	27:— »
» » » » » » » 10 »	31.50 »
samt för varje ytterligare överstigande hästkraft	36:— »

För automobiler drivna med generatorgas (gazogène) eller med metylalkohol utgår dock endast halv skatt.

Lyxskatten utgår för vagnar, vilkas försäljningspris överstiger 7,500 francs, med 6 % av försäljningspriset.

Den allmänna omsättningsskatten utgör 2 % av försäljningspriset.

I kommunerna upptages förutom en fordonsskatt, (taxe de circulation), som påföres enligt samma grunder som den statliga fordonsskatten, men får utgöra högst 17 % av denna, ett flertal olika slag av skatter. Sålunda före-

komma i vissa kommuner skatter, som ersätta stadstullarna, i andra uttages särskild vägskatt och i en del städer uttages »uppehållsavgift», vilken utgår med 4 francs för varje automobil, som uppehåller sig inom staden i mer än 10 minuter.

Departementen hava även rätt att ålägga fordonsskatt (taxe de circulation) efter samma grunder som motsvarande statsskatt, dock utgående med högst 8.5 % av den sistnämnda.

Bensinen drabbas i Frankrike förutom av tull av ett flertal olika skatter och avgifter. Den totala tull- och skattebelastning, som i allmänhet åvilar detta motorbränsle, uppgår till 90.80 francs för 100 liter.¹

Samtliga avgifter å bensin utgå oavsett till vad ändamål den skall användas.

Den inhemska produktionen av motorbränsle är föremål för uppmuntran från statsmakternas sida och har beviljats avsevärda lättnader i skattehänseende.

En stark kritik har i Frankrike riktats mot nuvarande automobilbeskattning och särskilt mot fordonsskatten. Förslag föreligger därför om upphävande av denna skatt och överflyttande av densamma på bensinkonsumtionen. I motiven till förslaget framhålles, att det vore mera rationellt, rättvist och ur fiskalisk synpunkt fördelaktigt att lägga bensinkonsumtionen i stället för automobilens hästkraftsantal till grund för beskattningen. Förslaget i fråga vilar för närvarande hos deputeradekammarens finansutskott.

Tullarna för automobiler äro i Frankrike följande:

	tull för 100 kg.	
	general-tariff	minimim-tariff
	francs	francs
för personautomobil med karosseri, vägande		
mindre än 1,100 kg.	3,200	800
1,100—1,500 kg.	3,700	925
1,500—1,750 »	4,200	1,050
1,750—2,000 »	5,100	1,275
2,000 kg. eller däröver	6,800	1,550
för lastautomobiler med karosseri, vägande		
mindre än 1,150 kg.	2,500	625
mer än 1,150 kg.	2,800	700.

Tullen skall i varje fall motsvara enligt generaltariffen minst 70 % och enligt minimitariffen minst 45 % av värdet.

Tullsatserna för gummiringar äro enligt generaltariffen 1,000 francs och enligt minimitariffen 250 francs för 100 kilogram. För U. S. A. tillämpas en mellantariff av 375 francs för 100 kilogram.

Tullen å bensin utgör enligt minimitariffen 44 francs för hektoliter. De inhemska fabrikerna för oljeraffinering åtnjuta den förmånen att någon tull icke erlägges för råolja, som importeras direkt till fabriken. Tullbehand-

¹ Härtill kommer emellertid för varor, som från utomeuropeiskt land importeras via europeiskt land till Frankrike en »surtaxe d'entrepot et d'origine», som utgår för alla mineraloljor och produkter därav med 5 francs per 100 kilogram. — Vidare erlägges vid import i regel vissa här ej angivna smärre avgifter till tullmyndigheterna såsom stämpelavgifter, licensavgifter, plomberingsavgifter etc. Dessutom tillkommer stadstullen (droit d'octroi), som ännu finnes kvar i vissa städer. I Paris utgör den för närvarande 5 francs per hektoliter.

lingen uppskjutes tills oljan passerat fabriken, varest raffineringen försiggår under tullmyndigheternas kontroll. Då oljan lämnar fabriken, drabbas den av en lägre tull, 35.50 francs per hektoliter.

För bensol, avsedd till motorbränsle, utgör tullen 2.50 francs för 100 kilogram enligt minimitariffen. Bensol avsedd för industriellt eller kemiskt bruk är tullfri.

Försäkringsplikt för automobiler föreligger ej.

Amerikas förenta stater.

Automobilbeskattningen i Amerikas förenta stater omfattar väsentligen de båda skatteformerna registreringsskatt (registration fees) och bensinskatt (gasoline taxes). Båda dessa skatter uppbäras av de enskilda staterna, medan förbundsregeringen, efter avskaffande år 1928 av omsättningsskatt å motorfordon, icke har någon skatt på förevarande område till sitt förfogande.

Registreringsskatten uttages i de särskilda staterna efter olika grunder, såsom motorstyrka, vikt, fordonets användning eller kombinationer härav.

För personautomobiler utgjorde skatten år 1928 i medeltal 13 $\frac{1}{2}$ dollar mot 8 dollar år 1919. Tillgängliga uppgifter för senare år möjliggöra icke motsvarande beräkning.

För lastautomobiler och omnibussar är skatten betydligt högre. Vid yrkesmässig trafik med sådana fordon varierar skatten mellan 30 och 800 dollar per fordon och kan i viss mån sägas utgöra en näringsskatt. I fråga om omnibussar bestämmes skatten dels efter antal sittplatser dels även efter brutto- eller nettoförtjänst.

Bensinskatt är numera införd i samtliga stater. Tidigare utgjorde skatten endast 1 à 2 cents per gallon (1 amerikansk gallon = 3.7854 liter) eller i runda tal 1 à 2 öre per liter. Enligt uppgifter för den 1 januari 1931 uppburo däremot då endast 7 stater 2 cents skatt, medan 11 uttogo 3 cents, 1 stat 3 $\frac{1}{2}$ cents, 17 stater 4 cents, 10 stater 5 cents och 3 stater 6 cents för gallon. Genomsnittliga bensinskatten utgjorde vid sistnämnda tidpunkt 3.35 cents per gallon.

Obligatorisk *trafikförsäkring* förekommer i regel ej.

Automobilbeståndets tjänsteviktgruppering den 30 september

Personautomobiler							Personomni-				
Tjänstevikt kg.	Antal vagnar inom vikt- gruppen st.	Nuvarande for- donsskatt		Fordonsskatt efter före- slagen höjning			Tjänstevikt kg.	Antal vagnar inom vikt- gruppen st.	Nuvarande for- donsskatt		
		per vagn kr.	summa kr.	per vagn kr.	ökn. resp. minskn i %	summa kr.			per vagn kr.	summa kr.	
301— 800	973	75	72,975	60	— 20.0	58,380					
801— 900	10,028	75	752,100	60	— 20.0	601,680					
901—1,000	12,040	75	903,000	60	— 20.0	722,400					
1,001—1,100	12,000	75	900,000	70	— 6.7	840,000	1,001—1,100	2	75	150	
1,101—1,200	15,699	80	1,255,920	84	5.0	1,318,716	1,101—1,200	10	80	800	
1,201—1,300	14,720	90	1,324,800	98	8.9	1,442,560	1,201—1,300	10	90	900	
1,301—1,400	14,350	100	1,435,000	112	12.0	1,607,200	1,301—1,400	18	100	1,800	
1,401—1,500	9,574	110	1,053,140	126	14.5	1,206,324	1,401—1,500	31	110	3,410	
1,501—1,600	5,157	120	618,840	140	16.7	721,980	1,501—1,600	45	120	5,400	
1,601—1,700	5,285	130	687,050	154	18.5	813,890	1,601—1,700	63	130	8,190	
1,701—1,800	3,003	140	420,420	168	20.0	504,504	1,701—1,800	85	140	11,900	
1,801—1,900	2,676	150	401,400	182	21.3	487,032	1,801—1,900	130	150	19,500	
1,901—2,000	1,530	160	244,800	196	22.5	299,880	1,901—2,000	107	160	17,120	
2,001—2,100	1,086	170	184,620	210	23.5	228,060	2,001—2,100	106	170	18,020	
2,101—2,200	854	180	153,720	224	24.4	191,296	2,101—2,200	111	180	19,980	
2,201—2,300	598	190	113,620	238	25.3	142,324	2,201—2,300	118	190	22,420	
2,301—2,400	389	200	77,800	252	26.0	98,028	2,301—2,400	120	200	24,000	
2,401—2,500	189	210	39,690	266	26.7	50,274	2,401—2,500	107	210	22,470	
2,501—2,600	99	220	21,780	280	27.3	27,720	2,501—2,600	121	220	26,620	
2,601—2,700	51	230	11,730	294	27.8	14,994	2,601—2,700	124	230	28,520	
2,701—2,800	20	240	4,800	308	28.3	6,160	2,701—2,800	120	240	28,800	
2,801—2,900	10	250	2,500	322	28.8	3,220	2,801—2,900	116	250	29,000	
2,901—3,000	8	260	2,080	336	29.2	2,688	2,901—3,000	127	260	33,020	
3,001—3,100	2	270	540	350	29.6	700	3,001—3,100	114	270	30,780	
3,101—3,200	1	280	280	364	30.0	364	3,101—3,200	122	280	34,160	
							3,201—3,300	87	290	25,230	
3,301—3,400	1	300	300	392	30.7	392	3,301—3,400	131	300	39,300	
							3,401—3,500	80	310	24,800	
							3,501—3,600	97	320	31,040	
							3,601—3,700	103	330	33,990	
							3,701—3,800	66	340	22,440	
							3,801—3,900	63	350	22,050	
							3,901—4,000	60	360	21,600	
							4,001—4,100	36	370	13,320	
							4,101—4,200	48	380	18,240	
							4,201—4,300	46	390	17,940	
							4,301—4,400	43	400	17,200	
							4,401—4,500	37	410	15,170	
							4,501—4,600	51	420	21,420	
							4,601—4,700	18	430	7,740	
							4,701—4,800	30	440	13,200	
							4,801—4,900	41	450	18,450	
							4,901—5,000	26	460	11,960	
							5,001—5,100	41	470	19,270	
							5,101—5,200	21	480	10,080	
							5,201—5,300	17	490	8,330	
							5,301—5,400	8	500	4,000	
							5,401—5,500	9	510	4,590	
							5,501—5,600	22	520	11,440	
							5,601—5,700	24	530	12,720	
							5,701—5,800	42	540	22,680	
							5,801—5,900	15	550	8,250	
							5,901—6,000	39	560	21,840	
							6,001—7,600	57	570—720	33,970	
Summa	110,343		10,682,905			11,390,766		3,265		919,220	

1931 samt på grundval därav beräknad fordonsskatt.

Tabell 1.

b u s s a r			L a s t a u t o m o b i l e r						
Fordonskatt efter föreslagen höjning			Tjänstevikt kg.	Antal vagnar inom vikt- gruppen st.	Nuvarande for- donsskatt		Fordonskatt efter föreslagen höjning		
per vagn		summa			per vagn kr.	summa kr.	per vagn		summa kr.
kr.	ökning resp. minskning i %						kr.	ökn. resp. minskning i %	
			301— 800	127	75	9,525	60	— 20.0	7,620
			801— 900	1,428	75	107,100	60	— 20.0	85,680
			901—1,000	1,663	75	124,725	60	— 20.0	99,780
70	— 6.7	140	1,001—1,100	1,482	75	111,150	70	— 6.7	103,740
84	5.0	840	1,101—1,200	2,890	80	231,200	84	5.0	242,760
98	8.9	980	1,201—1,300	2,843	90	255,870	98	8.9	278,614
112	12.0	2,016	1,301—1,400	3,591	100	359,100	112	12.0	402,192
126	14.5	3,906	1,401—1,500	3,698	110	406,780	126	14.5	465,948
140	16.7	6,300	1,501—1,600	3,970	120	476,400	140	16.7	555,800
154	18.5	9,702	1,601—1,700	4,252	130	552,760	154	18.5	654,808
168	20.0	14,280	1,701—1,800	3,284	140	459,760	168	20.0	551,712
182	21.8	23,660	1,801—1,900	2,828	150	424,200	182	21.8	514,696
196	22.5	20,972	1,901—2,000	2,439	160	390,240	196	22.5	478,044
210	23.5	22,260	2,001—2,100	1,575	170	267,750	210	23.5	330,750
224	24.4	24,864	2,101—2,200	1,025	180	184,500	224	24.4	229,600
238	25.3	28,084	2,201—2,300	732	190	139,080	238	25.3	174,216
252	26.0	30,240	2,301—2,400	670	200	134,000	252	26.0	168,840
266	26.7	28,462	2,401—2,500	487	210	102,270	266	26.7	129,542
280	27.3	33,880	2,501—2,600	387	220	85,140	280	27.3	108,360
294	27.8	36,456	2,601—2,700	345	230	79,350	294	27.8	101,430
308	28.3	36,960	2,701—2,800	326	240	78,240	308	28.3	100,408
322	28.8	37,352	2,801—2,900	330	250	82,500	322	28.8	106,260
336	29.2	42,672	2,901—3,000	359	260	93,340	336	29.2	120,624
350	29.6	39,900	3,001—3,100	179	270	48,330	350	29.6	62,650
364	30.0	44,408	3,101—3,200	147	280	41,160	364	30.0	53,508
378	30.3	32,886	3,201—3,300	124	290	35,960	378	30.3	46,872
392	30.7	51,352	3,301—3,400	110	300	33,000	392	30.7	43,120
406	31.0	32,480	3,401—3,500	90	310	27,900	406	31.0	36,540
420	31.3	40,740	3,501—3,600	77	320	24,640	420	31.3	32,340
434	31.5	44,702	3,601—3,700	78	330	25,740	434	31.5	33,852
448	31.8	29,568	3,701—3,800	34	340	11,560	448	31.8	15,232
462	32.0	29,106	3,801—3,900	51	350	17,850	462	32.0	23,562
476	32.2	28,560	3,901—4,000	46	360	16,560	476	32.2	21,896
490	32.4	17,640	4,001—4,100	35	370	12,950	490	32.4	17,150
504	32.6	24,192	4,101—4,200	33	380	12,540	504	32.6	16,632
518	32.8	23,828	4,201—4,300	25	390	9,750	518	32.8	12,950
532	33.0	22,876	4,301—4,400	20	400	8,000	532	33.0	10,640
546	33.2	20,202	4,401—4,500	19	410	7,790	546	33.2	10,374
560	33.3	28,560	4,501—4,600	22	420	9,240	560	33.3	12,320
574	33.5	10,332	4,601—4,700	10	430	4,300	574	33.5	5,740
588	33.6	17,640	4,701—4,800	10	440	4,400	588	33.6	5,880
602	33.8	24,682	4,801—4,900	12	450	5,400	602	33.8	7,224
616	33.9	16,016	4,901—5,000	3	460	1,380	616	33.9	1,848
630	34.0	25,830	5,001—5,100	4	470	1,880	630	34.0	2,520
644	34.2	13,524	5,101—5,200	3	480	1,440	644	34.2	1,932
658	34.3	11,186	5,201—5,300	2	490	980	658	34.3	1,316
672	34.4	5,376	5,301—5,400	1	500	500	672	34.4	672
686	34.5	6,174	5,401—5,500	4	510	2,040	686	34.5	2,744
700	34.6	15,400	5,501—5,600	5	520	2,600	700	34.6	3,500
714	34.7	17,136	—	—	—	—	—	—	—
728	34.8	30,576	5,701—5,800	3	540	1,620	728	34.8	2,184
742	34.9	11,130	5,801—5,900	1	550	550	742	34.9	742
756	35.0	29,484	5,901—6,000	1	560	560	756	35.0	756
770—980	35.1—36.1	45,962							
		1,195,474		41,880		5,525,600			6,498,120

Skatte- och försäkringspremiebelastningen å person-

(Fordonsskatt: 10 kr. per 100 kg. tjänstevikt; skattefritt avdrag

Fabrikatbeteckning	Försäljnings- pris kr.	Tjänste- vikt kg.	Last- förmåga passagerare	Tjänstevikt + ¹ / ₂ last ¹ kg.	Bränsle- förbrukn. per mil liter	Ring- skatte- vikt ² kg.
<i>Under antagen årlig</i>						
A	16,000	4,205	30	5,330	3.0	186
B 1	24,000	4,800	35—45	6,300	2.8	202
B 2	30,000	5,650	50—60	7,700	3.4	233
C	30,000	5,060	25	6,000	2.5	202
<i>Under antagen årlig</i>						
A	—	—	—	—	—	—
B 1	—	—	—	—	—	—
B 2	—	—	—	—	—	—
C	—	—	—	—	—	—
<i>Under antagen årlig</i>						
A	—	—	—	—	—	—
B 1	—	—	—	—	—	—
B 2	—	—	—	—	—	—
C	—	—	—	—	—	—
<i>Postverkets diligenstrafik (3,613.6 mils</i>						
Genomsnittssiffror	19,186	2,400— 3,650	12—22	3,930	3.1	—
<i>Statens järnvägars omnibusstrafik i Bohuslän</i>						
Genomsnittssiffror	29,844	3,765	19—31	4,740	3.7	—
<i>Stockholms spårvägars omnibusstrafik ⁶ (6,000</i>						
Genomsnittssiffror	30,000— 32,000	6,000	50	7,875	4.5—5	—

¹ Vikten av en passagerare beräknad till 75 kg. — ² Exklusive reservringsutrustning. vändes. I verkligheten användes bentyl, bestående av 75 procent bensin och 25 procent sprit. verkligheten användes en bränsleblandning, bestående av 50 procent bensin och 50 procent

Tabell 2.

omnibussar vid nuvarande skatte- och premiesatser.

400 kg. Bensinskatt: 8 öre för liter. Ringskatt: 2 kr. för kg.)

Å r l i g s k a t t				Sammanlagd skatt		Trafik-försäkr.-premie per år kr.	Skatt + försäkr.-premie per tonmil ⁴ öre
fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	ringskatt ³ kr.	summa skatt kr.	per mil öre	per tonmil ⁴ öre		
<i>körning av 3,000 mil.</i>							
390: —	720: —	186: —	1,296: —	43.2	8.1	280: —	9.9
440: —	672: —	202: —	1,314: —	43.8	7.0	280: —	8.4
530: —	816: —	233: —	1,579: —	52.6	6.8	280: —	8.0
470: —	600: —	202: —	1,272: —	42.4	7.1	280: —	8.6
				I medeltal 7.3			8.7
<i>körning av 5,000 mil.</i>							
390: —	1,200: —	310: —	1,900: —	38.0	7.1	280: —	8.2
440: —	1,120: —	336: 67	1,896: 67	37.9	6.0	280: —	6.9
530: —	1,360: —	388: 38	2,278: 38	45.6	5.9	280: —	6.6
470: —	1,000: —	336: 67	1,806: 67	36.1	6.0	280: —	7.0
				I medeltal 6.3			7.2
<i>körning av 6,000 mil.</i>							
390: —	1,440: —	372: —	2,202: —	36.7	6.9	280: —	7.8
440: —	1,344: —	404: —	2,188: —	36.5	5.8	280: —	6.5
530: —	1,632: —	466: —	2,628: —	43.8	5.7	280: —	7.1
470: —	1,200: —	404: —	2,074: —	34.6	5.8	280: —	6.5
				I medeltal 6.1			7.0
<i>körning i medeltal per vagn år 1930).</i>							
294: —	897: — ⁵	311: —	1,502: —	41.6	10.6	c:a 200: —	12.0
<i>(2,097.7 mils körning i medeltal per vagn år 1930).</i>							
340: —	621: —	111: —	1,072: —	51.1	10.8	240: —	13.2
<i>mils årskörning i medeltal per vagn).</i>							
560: —	2,400: — ⁷	400: —	3,360: —	56.0	7.1	(280: —	7.7)

— ³ Rings slitstyrka: 6,000 mils körning. — ⁴ Vid halv last. — ⁵ Därest enbart bensin an-— ⁶ Siffrorna avse de större omnibusstyperna. — ⁷ Vid användning av enbart bensin. I sprit.

Skatte- och försäkringspremiebelastningen å

(Fordonsskatt: 10 kr. per 100 kg. tjänstevikt; Skattefritt avdrag

Fabrikat	Försäljnings- pris	Tjänste- vikt	Last- förmåga	Tjänste- vikt + $\frac{1}{3}$ last	Bränsle- förbrukn. per mil	Ring- skatte- vikt ¹
	kr.	kg.	kg.	kg.	liter	kg.
<i>Under antagen årlig</i>						
A.....	4,240	1,850	1,940	2,820	1.75	69.2
B.....	4,035	1,910	1,900	2,860	1.7	69.2
C 1.....	5,950	2,000	1,800	2,900	2.0	97.4
C 2.....	7,575	2,130	2,170	3,215	2.6	138.0
D 1.....	7,800	2,100	1,250	2,725	2.25	124.0
D 2.....	9,100	2,475	2,500	3,725	2.5	138.0
E.....	10,000— 10,500	2,600	2,500	3,850	2.1	124.0
F.....	10,375	2,820	2,700	4,170	2.25	186.0
G 1.....	14,500	2,750	3,500	4,500	2.5	180.0
G 2.....	15,500	3,100	4,500	5,350	2.8	219.0
<i>Under antagen årlig</i>						
A.....	—	—	—	—	—	—
B.....	—	—	—	—	—	—
C 1.....	—	—	—	—	—	—
C 2.....	—	—	—	—	—	—
D 1.....	—	—	—	—	—	—
D 2.....	—	—	—	—	—	—
E.....	—	—	—	—	—	—
F.....	—	—	—	—	—	—
G 1.....	—	—	—	—	—	—
G 2.....	—	—	—	—	—	—

Skatte- och försäkringspremiebelastningen å viss lastvagns-

F ö r e t a g	G e n o m s n i t t l i g a				
	tjänste- vikten	last- förmågan	tjänste- vikten + $\frac{1}{3}$ last	årskör- ningen per vagn mil	bränsleför- brukningen per mil liter
	kg.	kg.	kg.		
Telegrafverket: paketvagnar.....	1,190	455	1,418	1,495	1.81
Bryggeriföretag	1,600	1,900	2,550	1,500	2.5
Kvarnföretag	1,684	1,855	2,612	1,212	2.7
Handelsföretag	1,988	1,146	2,561	1,082	3.29
Postverket	2,000	1,289	2,645	1,336	2
Telegrafverket: lastvagnar	2,250	1,790	3,145	1,475	2.5
Kvarnföretag	3,010	3,300	4,660	942	5.2
Bryggeriföretag	3,200	2,750	4,575	900	4.5

¹ Exklusive reservringsutrustning. — ² Rings slitstyrka: 3,000 mils körning. — ³ Vid halv bensin använts. I verkligheten användes bentyl, bestående av 75 procent bensin och 25

Tabell 3.

lastautomobiler vid nuvarande skatte- och premiesatser.

400 kg. Bensinskatt: 8 öre för liter. Ringskatt: 2 kr. för kg.)

Å r l i g s k a t t				Sammanlagd skatt		Trafik-försäkrings-premie per år	Skatt + försäkrings-premie per tonmil ³
fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	ring-skatt ² kr.	summa ska tt kr.	per mil öre	per tonmil ³ öre	kr.	öre
<i>körning av 1,000 mil.</i>							
150: —	140: —	46: 18	336: 18	33.6	11.9	105: —	15.6
160: —	136: —	46: 18	342: 18	34.2	12.0	105: —	15.6
160: —	160: —	64: 98	384: 98	38.5	13.3	105: —	16.9
180: —	200: —	92: —	472: —	47.2	14.7	90: —	17.5
170: —	180: —	82: 67	432: 67	43.8	15.9	105: —	19.7
210: —	200: —	92: —	502: —	50.2	13.5	90: —	15.9
220: —	168: —	82: 67	470: 67	47.1	12.2	90: —	14.6
250: —	180: —	124: —	554: —	55.4	13.8	90: —	15.4
240: —	200: —	120: —	560: —	56.0	12.4	90: —	14.4
270: —	224: —	146: —	640: —	64.0	12.0	90: —	13.6
				1 medeltal	13.1		15.9
<i>körning av 1,800 mil.</i>							
150: —	252: —	83: 04	485: 04	26.9	9.6	105: —	11.6
160: —	244: 80	83: 04	487: 84	27.1	9.5	105: —	11.5
160: —	288: —	116: 88	564: 88	31.2	10.8	105: —	12.8
180: —	360: —	165: 60	705: 60	39.2	12.2	90: —	13.7
170: —	324: —	148: 80	642: 80	35.7	13.1	105: —	15.2
210: —	360: —	165: 60	735: 60	40.9	11.0	90: —	12.8
220: —	302: 40	148: 80	671: 20	37.3	9.7	90: —	11.0
250: —	324: —	223: 20	797: 20	44.3	10.6	90: —	11.8
240: —	360: —	216: —	816: —	45.3	10.1	90: —	11.2
270: —	403: 20	262: 80	936: —	52.0	9.7	90: —	10.7
				1 medeltal	10.6		12.2

trafik vid nuvarande skatte- och premiesatser.

		Å r l i g s k a t t				Sammanlagd skatt		Trafik-försäkr.-premie per år	Skatt + försäkr.-premie per tonmil ³
ring-skatte-vikten kg.	ring-slitstyrkan mil	fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	ring-skatt kr.	summa skatt kr.	per mil öre	per tonmil ³ öre	kr.	öre
34.5	— ⁴	80: —	156: 68	29: 08	265: 76	17.8	12.5	40: —	14.4
120.0	3,000	120: —	300: —	120: —	540: —	36.0	14.1	105: —	16.9
100.0	2,210	130: —	261: 79	109: 68	501: 47	41.4	15.8	101: —	19.0
89.7	2,800	160: —	284: 78	69: 82	514: 10	47.5	18.6	100: —	22.2
—	—	163: 56	314: 88 ⁶	95: 93	574: 36	43.0	16.3	68: —	18.2
88.0	— ⁶	190: —	295: —	54: 60	539: 60	36.6	11.6	40: —	12.5
180.0	1,625	270: —	391: 87	185: 48	847: 35	90.0	19.3	94: —	21.4
160.0	3,500	280: —	324: —	82: —	686: —	76.2	16.7	90: —	18.8

last. — ⁴ Ringförbrukning under året 14.54 kilogram. — ⁵ Under förutsättning att endast procent sprit. — ⁶ Ringförbrukning under året 27.3 kilogram.

Bihang till riksdagens protokoll 1932. 1 saml. 142 häft. (Nr 174.)

Skatte- och försäkringspremie-

(Nuvarande skattesatser: fordonsskatt: 10: —, 15: — och 25: — kr. per fordon;
(Föreslagna » : » : 15: —, 20: — » 30: — » » » ;

Fabrikatbeteckning	Försäljningspris	Tjänstevikt	Bränsleförbrukning per mil	Ring-skatte-vikt	Å r l i g			
					fordonsskatt		bensinskatt	
					nu	efter föreslagen höjning	nu	efter föreslagen höjning
	kr.	kg.	liter	kg.	kr.	kr.	kr.	kr.
Under antagen årlig								
A lättvikts	620	58	0.25	3.4	10: —	15: —	20: —	25: —
B utan sidvagn	1,345— 1,495	150	0.5	8.8	15: —	20: —	40: —	50: —
C med »	1,990	230	0.75	13.2	25: —	30: —	60: —	75: —
D 1 utan »	1,650	178	0.5	10.6	15: —	20: —	40: —	50: —
D 2 med »	2,175	255	0.75	15.9	25: —	30: —	60: —	75: —
E 1 utan »	1,675	182	0.45	10.6	15: —	20: —	36: —	45: —
E 2 » »	1,875	226	0.7	11.4	15: —	20: —	56: —	70: —
Under antagen årlig								
A lättvikts					10: —	15: —	40: —	50: —
B utan sidvagn					15: —	20: —	80: —	100: —
C med »					25: —	30: —	120: —	150: —
D 1 utan »					15: —	20: —	80: —	100: —
D 2 med »					25: —	30: —	120: —	150: —
E 1 utan »					15: —	20: —	72: —	90: —
E 2 » »					15: —	20: —	112: —	140: —
Postverkets motorcykeltrafik år 1930.								
Motorcyklar med sidvagn: genomsnittssiffror			1.07	—	23: 08 ¹	—	99: 88 ²	—
Ett handelsföretags motorcykeltrafik år								
Motorcyklar med sidvagn: genomsnittssiffror			1.05	17.06	25: —	—	116: 76	—

¹ Rings slitstyrka: 1,500 mils körning. — ² En del av motorcyklarna hava ej varit i bruk hentyll, bestående av 75 % bensin och 25 % motorsprit. — ⁴ Rings slitstyrka: 1,400 mils

Tabell 4.

belastningen å motorcyklar.

bensinskatt: 8 öre för liter; ringskatt: 2 kr. för kg.)

» 10 » » » ; » : 3 kr. 50 öre för kg.)

s k a t t				Sammanlagd skatt per mil		Trafikför- säkrings- premie per år	Sammanlagd skatt och försäkringspremie per mil	
ringskatt ¹		summa skatt		nu	efter före- slagen höjning		nu	efter före- slagen höjning
nu	efter före- slagen höjning	nu	efter före- slagen höjning					
kr.	kr.	kr.	kr.	öre	öre	kr.	öre	öre
körning av 1,000 mil.								
4: 58	7: 98	34: 58	4 . 98	3.5	4.8	80: —	11.5	12.8
11: 73	20: 58	66: 73	90: 58	6.7	9.1	80: —	14.7	17.1
17: 60	30: 80	102: 60	135: 80	10.3	13.6	70: —	17.8	20.6
14: 13	24: 73	69: 13	94: 73	6.9	9.5	80: —	14.9	17.5
21: 20	37: 10	106: 20	142: 10	10.6	14.2	70: —	17.6	21.2
14: 13	24: 73	65: 13	89: 73	6.5	9.0	80: —	14.5	17.0
15: 20	26: 60	86: 20	116: 60	8.6	11.7	80: —	16.6	19.7
körning av 2,000 mil.								
9: 06	15: 86	59: 06	80: 86	3.0	4.0	80: —	7.0	8.0
23: 46	41: 06	118: 46	161: 06	5.9	8.1	80: —	9.9	12.1
35: 20	61: 60	180: 20	241: 60	9.0	12.1	70: —	12.5	15.6
28: 26	49: 46	123: 26	169: 46	6.2	8.5	80: —	10.2	12.5
42: 40	74: 20	187: 40	254: 20	9.4	12.7	70: —	12.9	16.2
28: 26	49: 46	115: 26	159: 46	5.8	8.0	80: —	9.8	12.0
30: 40	53: 20	157: 40	213: 20	7.9	10.7	80: —	11.9	14.7
(Årskörning i genomsnitt 1,161 mil.)								
13: 24	—	135: 70	—	11.7	—	56: —	16.5	—
1930. (Årskörning i genomsnitt 1,390 mil.)								
33: — ⁴	—	174: 76	—	12.6	—	70: —	17.6	—

hela året. — ³ Under förutsättning att endast bensin användes. I verkligheten användes körning.

För vissa motorfordonstyper utgå-

Automobiltyp	För- sälj- nings- pris	Tjän- ste- vikt	Sverige		Norge			Danmark	Finland
			Fordonskatt		Väg- av- gift	Lyx- skatt	Summa årlig skatt	Fordons- skatt	Fordons- skatt
			nu	efter före- slagen höj- ning					
Personautomobiler.									
1 Ford standard Sedan	3,850	1,250	90	98	36	77	113	110	73
2 Chevrolet Sedan	3,975	1,375	100	112	39	80	119	130	86
3 Nash Sedan 660	5,400	1,425	110	126	42	136	178	156	86
4 Chrysler 6 Sedan	6,000	1,450	110	126	42	160	202	156	86
5 Dodge 8 Sedan	7,000	1,630	130	154	48	200	248	180	100
6 Volvo Sedan	6,550	1,675	130	154	48	182	230	240	106
7 Nash Sedan 880	7,450	1,690	130	154	51	227	278	240	106
8 Reo 20, Sedan	8,100	1,790	140	168	54	266	320	255	161
9 Chrysler 8, Sedan	10,500	1,800	140	168	54	430	484	255	113
10 Nash Sedan 894 RE	10,850	2,150	180	224	63	465	528	340	181
11 La Salle Sedan	16,800	2,310	200	252	69	1,250	1,319	440	241
12 Cadillac Sedan V. 8	21,800	2,460	210	266	72	2,000	2,072	480	255
Personomnibussar.									
13 Dodge (30 pass.)	16,000	4,205	390	518	126	—	126	1,025	570
14 Scania-Vabis (35—45 pass.)	24,000	4,800	440	588	144	—	144	1,150	665—855
15 Scania-Vabis (50—60 pass.)	30,000	5,650	530	714	168	—	168	1,375	950—1,140
Lastautomobiler.									
16 Ford 131 "standard"	3,900	1,770	140	168	51	—	51	272	133
17 Chevrolet 157 "	4,035	1,910	160	196	57	—	57	324	133
18 Volvo L V 60	5,950	2,000	160	196	60	—	60	342	133
19 Dodge B E F	7,800	2,100	170	210	63	—	63	360	76
20 Volvo L V 64	7,575	2,130	180	224	63	—	63	360	152
21 Dodge M E F	9,100	2,475	210	266	72	—	72	480	171
22 Scania-Vabis	14,500	2,750	240	308	81	—	81	546	247
23 GMC T 30 C	10,375	2,820	250	322	84	—	84	594	190
24 Scania-Vabis	15,500	3,100	270	350	93	—	93	750	323

¹ Skatten får icke överstiga 5 % av värdet.

Tabell 5.

ende årlig skatt i olika länder.

Nederländerna			Belgien			Tyska riket	England	Frankrike			
Vägskatt	S. k. personl. skatt	Summa årlig skatt	Fordons-skatt ¹	Tilläggs-skatt	Summa årlig skatt	Fordons-skatt (inkl. 10 % tilläggsskatt)	Fordons-skatt	Fordonsskatt			
								statlig	kommunal och departemental (högst 25.5 %)	Summa	
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	
108	79	187	192	—	192	392	450	85	22	107	1
117	82	199	199	—	199	380	486	85	22	107	2
126	114	240	270	25	295	392	432	113	29	142	3
126	128	254	300	40	340	428	468	129	33	162	4
144	153	297	350	40	390	463	522	156	40	196	5
144	141	285	252	40	292	368	396	95	24	119	6
153	164	317	373	40	413	475	522	156	40	196	7
162	180	342	405	60	465	522	504	167	43	210	8
162	240	402	480	80	560	511	522	156	40	196	9
189	250	439	543	80	623	581	612	221	56	277	10
207	418	625	522	150	672	687	666	215	55	270	11
216	568	784	522	150	672	687	666	215	55	270	12
504	394	898	528	150	678	624	1,037	183	47	230	13
576	634	1,210	492	150	642	713	1,210—1,382	145	37	182	14
672	814	1,486	492	200	692	832	1,555—1,728	145	37	182	15
153	80	233	192	—	192	267	450	85	22	107	16
171	83	254	202	—	202	297	450	85	22	107	17
180	128	308	252	—	252	297	450	95	24	119	18
189	173	362	312	—	312	327	450	90	23	113	19
189	167	356	252	—	252	327	450	95	24	119	20
216	205	421	312	—	312	356	504	90	23	113	21
243	350	593	492	—	492	416	576	145	37	182	22
252	237	489	408	—	408	416	576	113	29	142	23
279	379	658	492	—	492	475	576	145	37	182	24

Tabell 6.

**Motorfordonstrafikens årliga belastning av skatter och tullar i olika länder, un
antagande av viss årlig körning.**

	Personautomobiler (antagen årlig körning: 1,200 mil)			Personomnibussar (antagen årlig körning: 5,000 mil)		Lastautomobiler (antagen årlig körning: 1,800 mil)		
	4—5 pass.	4—5 pass.	7 pass.	30 pass.	50—60 pass.	2 ton	2½ ton	4½ ton
Lastförmåga.....	4—5 pass.	4—5 pass.	7 pass.	30 pass.	50—60 pass.	2 ton	2½ ton	4½ ton
Försäljningspris	3,850 kr.	7,000 kr.	21,800 kr.	16,000 kr.	30,000 kr.	4,035 kr.	9,100 kr.	15,500 kr.
Tjänstevikt	1,250 kg.	1,630 kg.	2,460 kg.	4,205 kg.	5,650 kg.	1,910 kg.	2,475 kg.	3,100 kg.
Bensinförbrukn. per mil	1.2 lit.	1.75 lit.	2.25 lit.	3.0 lit.	3.4 lit.	1.7 lit.	2.5 lit.	2.8 lit.
Ringarnas skattevikt...	33.2 kg. ¹	39.6 kg. ¹	53.6 kg. ¹	186 kg. ²	233 kg. ²	69 kg. ¹	138 kg. ¹	219 kg. ¹
Sverige								
vid d. 1/1 1932 gällande skatte- och tullsatser:								
Skatt: fordons-	90	130	210	390	530	160	210	270
bensin-	115	168	216	1,200	1,360	245	360	403
ring-	27	32	43	310	388	83	166	263
Summa skatt	232	330	469	1,900	2,278	488	736	936
Tull: fordons- ⁸	69	126	390	360	675	72	165	279
bensin-	1	2	3	15	17	3	5	5
ring-	16	19	26	186	233	50	99	158
Summa tull	86	147	419	561	925	125	269	442
Summa skatt och tull	318	477	888	2,461	3,203	613	1,005	1,378
Sverige								
efter föreslagna skattehöj- ningar samt höjning av tullen å personautomo- biler med 5 procent:								
Skatt: fordons-	98	154	266	518	714	196	266	350
bensin-	144	210	270	1,500	1,700	306	450	504
ring-	46	55	75	542	680	145	290	460
Summa skatt	288	419	611	2,560	3,094	647	1,006	1,314
Tull: fordons-	92	168	520	360	675	72	165	279
bensin-	1	2	3	15	17	3	5	5
ring-	16	19	26	186	233	50	99	158
Summa tull	109	189	549	561	925	125	269	442
Summa skatt och tull	397	608	1,160	3,121	4,019	772	1,275	1,756
Norge:								
Skatt: fordons- (vägavgift)	36	48	72	126	168	57	72	93
lyx- ⁴	77	200	2,000	—	—	—	—	—
bensin-	43	63	81	450	510	92	135	151
ring-	20	24	32	233	291	62	124	197
Summa skatt	176	335	2,185	809	969	211	331	441

¹ Rings slitstyrka 3,000 mil. — ² Rings slitstyrka 6,000 mil. — ³ 1/5 av hela tullen resp. skatten. V
narnas livslängd beräknad till 5 år. — ⁴ Första året.

	Personautomobiler (antagen årlig körning: 1,200 mil)			Personomnibussar (antagen årlig körning: 5,000 mil)		Lastautomobiler (antagen årlig körning: 1,800 mil)		
	4—5 pass.	4—5 pass.	7 pass.	30 pass.	50—60 pass.	2 ton	2½ ton	4½ ton
Pris för många.....	4—5 pass.	4—5 pass.	7 pass.	30 pass.	50—60 pass.	2 ton	2½ ton	4½ ton
örsäljningspris	3,850 kr.	7,000 kr.	21,800 kr.	16,000 kr.	30,000 kr.	4,035 kr.	9,100 kr.	15,500 kr.
örsäljningsvikt	1,250 kg.	1,630 kg.	2,460 kg.	4,205 kg.	5,650 kg.	1,910 kg.	2,475 kg.	3,100 kg.
Bensinförbrukn. per mil	1.2 lit.	1.76 lit.	2.25 lit.	3.0 lit.	3.4 lit.	1.7 lit.	2.5 lit.	2.8 lit.
in as skattevikt	33.2 kg. ¹	39.6 kg. ¹	53.6 kg. ¹	186 kg. ²	233 kg. ²	69 kg. ¹	138 kg. ¹	219 kg. ¹
Tull:								
fordons- ³	173	315	975	432	810	86	198	335
ring-	6	7	10	70	87	19	37	59
Summa tull	179	322	985	502	897	105	235	394
Summa skatt och tull	355	657	3,170	1,311	1,866	316	566	835
Danmark:								
Skatt:								
fordons-	110	180	480	1,025	1,375	324	480	750
omsättnings- ³	134	280	1,224	620	1,180	—	—	—
bensin-	130	189	243	1,350	1,530	275	405	454
Summa skatt	374	649	1,947	2,995	4,085	599	885	1,204
Tull:								
fordons- ³	78	284	766	320	498	112	171	240
ring-	9	11	15	106	132	28	56	89
Summa tull	87	295	781	426	630	140	227	329
Summa skatt och tull	461	944	2,728	3,421	4,715	739	1,112	1,533
Finland:								
Skatt:								
fordons-	73	100	255	570	1,140	133	171	323
bensin-	76	111	143	795	901	162	239	267
Summa skatt	149	211	398	1,365	2,041	295	410	590
Tull:								
fordons- ³	73	112	519	479	1,197	117	155	247
bensin-	154	225	289	1,605	1,819	327	482	539
ring-	30	36	49	353	443	95	188	300
Summa tull	257	373	857	2,437	3,459	539	825	1,086
Summa skatt och tull	406	584	1,255	3,802	5,500	834	1,235	1,676
Nederländerna:								
Skatt:								
fordons- (vägskatt)	108	144	216	504	672	171	216	279
s. k. personlig skatt	79	153	568	394	814	83	205	379
Summa skatt	187	297	784	898	1,486	254	421	658
Tull:								
fordons- ³	69	126	390	360	675	72	165	279
bensin-	118	172	221	1,230	1,394	251	369	413
ring-	6	7	10	73	91	19	39	62
Summa tull	193	305	621	1,663	2,160	342	573	754
Summa skatt och tull	380	602	1,405	2,561	3,646	596	994	1,412

¹ Rings slitstyrka 3,000 mil. — ² Rings slitstyrka 6,000 mil. — ³ 1/3 av hela tullen resp. skatten. Vagnarnas livslängd beräknad till 5 år.

	Personautomobiler (antagen årlig körning: 1,200 mil)			Personomnibussar (antagen årlig körning: 5,000 mil)		Lastautomobiler (antagen årlig körning: 1, mil)		
Lastförmåga	4—5 pass.	4—5 pass.	7 pass.	30 pass.	50—60 pass.	2 ton	2½ ton	4½ ton
Försäljningspris	3,850 kr.	7,000 kr.	21,800 kr.	16,000 kr.	30,000 kr.	4,035 kr.	9,100 kr.	15,500
Tjänstevikt	1,250 kg.	1,630 kg.	2,460 kg.	4,205 kg.	5,650 kg.	1,910 kg.	2,475 kg.	3,100
Bensinförbrukn. per mil	1.2 lit.	1.75 lit.	2.25 lit.	3.0 lit.	3.4 lit.	1.7 lit.	2.5 lit.	2.8 lit.
Rin as skattevikt	33.2 kg. ¹	39.6 kg. ¹	53.6 kg. ¹	186 kg. ²	233 kg. ²	69 kg. ¹	138 kg. ¹	219 kg. ¹
Belgien:								
Skatt: fordons-	192	390	672	678	692	202	312	492
Tull: fordons- ³	35	47	74	48	65	56	56	71
bensin-	144	210	270	1,500	1,700	306	450	504
ring- ⁶	2	2	3	22	27	6	12	18
Summa tull	181	259	347	1,570	1,792	368	518	593
Summa skatt och tull	373	649	1,019	2,248	2,484	570	830	1,085
Tyska riket:								
Skatt: fordons-	392	463	687	624	832	297	356	475
Tull: fordons- ³	149	200	305	412	491	238	306	351
bensin- ⁴	233	340	437	2,430	2,754	496	729	816
ring-	15	18	24	174	218	47	93	148
Summa tull	397	558	766	3,016	3,463	781	1,128	1,315
Summa skatt och tull	789	1,021	1,453	3,640	4,295	1,078	1,484	1,790
England:								
Skatt: fordons-	450	522	666	1,037	1,728	450	504	576
Tull: fordons- ³	153	280	867	800	1,500	160	367	620
bensin-	190	277	356	1,980	2,244	404	594	665
ring-	21	25	33	242	303	65	129	205
Summa tull	364	582	1,256	3,022	4,047	629	1,090	1,490
Summa skatt och tull	814	1,104	1,922	4,059	5,775	1,079	1,594	2,066
Frankrike:								
Skatt: fordons- ⁵	107	196	270	230	182	107	113	182
lyx- och omsätt- nings- ⁸	37	67	208	192	360	38	88	149
bensin-	101	147	189	1,050	1,190	214	315	353
Summa skatt	245	410	667	1,472	1,732	359	516	684
Tull: fordons- ³	305	411	1,170	1,862	2,534	370	495	837
bensin- ⁶	95	139	178	990	1,122	202	297	333
ring- ⁷	7	9	12	87	109	23	47	74
Summa tull	407	559	1,360	2,939	3,765	595	839	1,244
Summa skatt och tull	652	969	2,027	4,411	5,497	954	1,355	1,928

¹ Rings slitstyrka 3,000 mil. — ² Rings slitstyrka 6,000 mil. — ³ 1/6 av hela tullen resp. skatten. Vagnarnas livslängd beräknad till 5 år. — ⁴ Beloppen avse den sammanlagda belastning, som uppgivits å motorbränslet på grund av tull, skatt å inländsk mineralolja samt skyldighet att uttaga viss procent sprit från tyska spritmonopolet. — ⁵ Inklusive kommunal och departemental skatt. — ⁶ Enligt minimitariff. ⁷ Enligt mellantariff, som tillämpas vid import från U. S. A.

Tabell 7.

Skatte- och försäkringspremiebelastningen å personautomobiler vid nuvarande skatte- och premiesatser.

(Fordonsskatt: 10 kr. per 100 kg. tjänstevikt; skattefritt avdrag 400 kg. Bensinskatt: 8 öre för liter. Ringskatt: 2 kr. för kg.)

Fabrikatbeteckning	För-sälj-nings-pris	Tjänste-vikt	Last-för-måga ¹ passagerare	Tjänstevikt + 1/2 last ²	Bränsle-för-bruk-nings per mil	Ring-skatte-vikt ³	Under antagen årlig körning av 1,000 mil							Under antagen årlig körning av 1,200 mil							Fabrikatbeteckning	Årlig skatt				Sammanlagd skatt		Skatt + försäkr. premie per ton-mil ^{5 6}						
							Årlig skatt				Sammanlagd skatt		Skatt + försäkr. premie per ton-mil ^{5 6}	Årlig skatt				Sammanlagd skatt		Skatt + försäkr. premie per ton-mil ^{5 6}		for-dons-skatt ⁷	bensin-skatt	ring-skatt ⁴	summa skatt	per mil	per ton-mil ⁵		Skatt + försäkr. premie per ton-mil ^{5 6}					
							for-dons-skatt	bensin-skatt	ring-skatt ⁴	summa	per mil	per ton-mil ⁵		for-dons-skatt	bensin-skatt	ring-skatt ⁴	summa	per mil	per ton-mil ⁵															
	kr.	kg.		kg.	liter	kg.	kr.	kr.	kr.	kr.	öre	öre	öre	kr.	kr.	kr.	kr.	öre	öre	öre		kr.	kr.	kr.	kr.	öre	öre	öre						
A.....	2,650	870	3	990	0.8	20.0	75:—	64:—	13:33	152:33	15.2	15.4	26.0	75:—	76:80	16:—	167:80	14.0	14.1	23.0	Under antagen årlig körning av 3,000 mil.													
B.....	3,350	1,202	4	1,362	1.2	33.2	90:—	96:—	22:13	208:13	20.8	15.3	23.0	90:—	115:20	26:56	231:76	19.3	14.2	20.6	F 2.....	130:—	420:—	79:20	629:20	21.0	10.9	13.8						
C.....	3,975	1,375	4	1,535	1.3	33.2	100:—	104:—	22:13	226:13	22.6	14.7	21.6	100:—	124:80	26:56	251:36	20.9	13.6	19.3	G 2.....	150:—	480:—	79:20	709:20	23.6	11.3	13.9						
D.....	5,145	1,420	4	1,580	1.5	36.4	110:—	120:—	24:27	254:27	25.4	16.1	22.7	110:—	144:—	29:12	283:12	23.6	14.9	20.5	H 3.....	140:—	408:—	79:20	627:20	20.9	10.5	13.3						
E.....	4,400	1,350/1,400	4	1,535	1.25	33.2	100:—	100:—	22:13	222:13	22.2	14.5	21.3	100:—	120:—	26:56	246:56	20.5	13.4	19.1	H 4.....	180:—	456:—	107:20	743:20	24.8	10.4	12.7						
F 1.....	6,000	1,400/1,450	4	1,585	1.5	36.4	110:—	120:—	24:27	254:27	25.4	16.0	22.7	110:—	144:—	29:12	283:12	23.6	14.9	20.4	I.....	140:—	360:—	84:80	584:80	19.5	9.9	12.7						
F 2.....	7,000	1,630	4	1,790	1.75	39.6	130:—	140:—	26:40	296:40	29.6	16.6	22.4	130:—	168:—	31:68	329:68	27.5	15.3	20.2	J.....	150:—	432:—	107:20	689:20	22.9	11.0	13.6						
G 1.....	6,000	1,400/1,450	4	1,585	1.5	36.4	110:—	120:—	24:27	254:27	25.4	16.0	22.7	110:—	144:—	29:12	283:12	23.6	14.9	20.4	K 1.....	130:—	384:—	72:80	586:80	19.6	10.3	13.2						
G 2.....	10,500	1,775/1,800	4	1,950	2.0	39.6	140:—	160:—	26:40	326:40	32.6	16.7	22.1	140:—	192:—	31:68	363:68	30.3	15.5	20.0	K 2.....	160:—	432:—	79:20	671:20	22.4	10.1	12.6						
H 1.....	5,400	1,425	4	1,585	1.5	36.4	110:—	120:—	24:27	254:27	25.4	16.0	22.7	110:—	144:—	29:12	283:12	23.6	14.9	20.4	K 3.....	190:—	432:—	107:20	729:20	24.3	9.6	11.8						
H 2.....	6,100	1,515	4	1,675	1.6	37.2	120:—	128:—	24:80	272:80	27.3	16.3	22.6	120:—	153:60	29:76	303:86	25.3	15.1	20.3	I medeltal							10.4	13.1					
H 3.....	7,450	1,690	4	1,850	1.7	39.6	130:—	136:—	26:40	292:40	29.2	15.8	21.5	130:—	163:20	31:68	324:88	27.1	14.6	19.4	Under antagen årlig körning av 6,000 mil.													
H 4.....	10,850	2,150	6	2,390	1.9	53.6	180:—	152:—	35:73	367:73	36.8	15.4	19.8	180:—	182:40	42:88	405:28	33.8	14.1	17.8	F 2.....	130:—	840:—	158:40	1,128:40	18.8	9.8	11.2						
I.....	6,550	1,675	4	1,835	1.5	42.4	130:—	120:—	28:27	278:27	27.8	15.2	20.9	130:—	144:—	33:92	307:92	25.7	14.0	18.8	G 2.....	150:—	960:—	158:40	1,268:40	21.1	10.1	11.4						
J.....	8,100	1,790	4	1,950	1.8	53.6	140:—	144:—	35:73	319:73	32.0	16.4	21.8	140:—	172:80	42:88	355:68	29.6	15.2	19.7	H 3.....	140:—	816:—	158:40	1,114:40	18.6	9.3	10.7						
K 1.....	6,400	1,610	4	1,770	1.6	36.4	130:—	128:—	24:27	282:27	28.2	15.9	21.9	130:—	153:60	29:12	312:72	26.1	14.7	19.7	H 4.....	180:—	912:—	214:40	1,306:40	21.8	9.1	10.3						
K 2.....	8,000	1,910	4	2,070	1.8	39.6	160:—	144:—	26:40	330:40	33.0	16.0	21.0	160:—	172:80	31:68	364:48	30.4	14.7	18.9	I.....	140:—	720:—	169:60	1,029:60	17.2	8.7	10.1						
K 3.....	10,600	2,290	6	2,530	1.8	53.6	190:—	144:—	35:73	369:73	37.0	14.6	18.8	190:—	172:80	42:88	405:68	33.8	13.4	16.8	J.....	150:—	864:—	214:40	1,228:40	20.5	9.8	11.1						
L.....	16,800	2,310	6	2,550	2.25	53.6	200:—	180:—	35:73	415:73	41.6	16.3	20.4	200:—	216:—	42:88	458:88	38.2	15.0	18.4	K 1.....	130:—	768:—	145:60	1,043:60	17.4	9.2	10.6						
M.....	21,800	2,460	6	2,700	2.25	53.6	210:—	180:—	35:73	425:73	42.6	15.8	19.7	210:—	216:—	42:88	468:88	39.1	14.5	17.7	K 2.....	160:—	864:—	158:40	1,182:40	19.7	8.9	10.2						
N.....	26,000	2,610	6	2,850	2.3	61.2	230:—	184:—	40:80	454:80	45.5	16.0	19.6	230:—	220:80	48:96	499:76	41.6	14.6	17.7	K 3.....	190:—	864:—	214:40	1,268:40	21.1	8.4	9.4						
I medeltal												15.8	21.7					14.6	19.5	I medeltal							9.3	10.6						
Telegrafverkets personvagnstrafik år 1930 (årskörning i genomsnitt 1,650 mil per vagn).																																		
Genomsnittssiffror	—	1,300	3—4	1,440	1.52	40 ⁹	90:—	200:61	32:—	322:64	19.6	13.6	15.3 ¹⁰	Drösktrafiken i Stockholm (årskörning i genomsnitt 7,000 mil per vagn). ¹¹														150:—	1,120:—	192:—	1,462:—	20.9	9.8	10.9

¹ Exklusive förare, vilkens vikt inberäknas i tjänstevikten. — ² Vikten av en passagerare beräknad till 80 kg. — ³ Reservringsutrustning ej medräknad. — ⁴ Rings slitstyrka: 3,000 mils körning. — ⁵ Vid halv last. — ⁶ Trafikförsäkringspremie 105 kronor per år. — ⁷ Samtliga vagnar hava antagits inrättade för 6 passagerare, vilket förutsatts medföra en ökning av tjänstevikten med 50—75 kg. — ⁸ Trafikförsäkringspremie 165 kronor per år. — ⁹ Ringförbrukning under året i medeltal 16 kg. per vagn. — ¹⁰ Trafikförsäkringspremie i medeltal 40 kronor per år. — ¹¹ I genomsnitt per vagn utgör inköpspriset 9,000 kronor, tjänstevikten 1,900 kg., bensinförbrukningen 2 liter per mil och ringskattevikten 48 kg. Ringarnas slitstyrka beräknas i genomsnitt till 3,500 mils körning.

Tabell 8.

Skatte- och försäkringspremiebelastningen å personautomobiler efter föreslagna skattehöjningar.
(Fordonsskatt: 14 kronor per 100 kg. tjänstevikt; skattefritt avdrag 600 kg. Bensinskatt: 10 öre för liter. Ringskatt: 3 kronor 50 öre för kg.)

Fabrikatbe- teckning	För- sälj- nings- pris kr.	Tjänstevikt kg.	Under antagen årlig körning av 1,000 mil														Under antagen årlig körning av 1,200 mil														
			Årlig skatt ¹				Sammanlagd skatt		Ökning resp. minskning (—) i förhållande till nuvarande skatt						Skatt+ försäk- rings- premie per ton- mil ^{2 3} öre	Årlig skatt ¹				Sammanlagd skatt		Ökning resp. minskning (—) i förhållande till nuvarande skatt						Skatt+ försäk- rings- premie per ton- mil ^{2 3} öre			
			for- dons- skatt kr.	bensin- skatt kr.	ring- skatt kr.	summa skatt kr.	per mil öre	per ton- mil ² öre	sammanlagt							for- dons- skatt kr.	bensin- skatt kr.	ring- skatt kr.	summa skatt kr.	per mil öre	per ton- mil ² öre	fordons- skatt		bensin- skatt (25 %) kr.	ring- skatt (75 %) kr.	sammanlagt					
									fordons- skatt kr.	%	bensin- skatt (25 %) kr.	ring- skatt (75 %) kr.	kr.	öre								%	fordons- skatt kr.			%	bensin- skatt (25 %) kr.		ring- skatt (75 %) kr.	kr.	öre
1 A.....	2,650	870	60:—	80:—	23:38	163:38	16.3	16.5	15:—	20.0	16:—	10:—	11:—	1.1	7.2	27.1	60:—	96:—	28:—	184:—	15.3	15.5	15:—	20.0	19:20	12:—	16:20	1.4	9.7	24.3	1
2 B.....	3,350	1,202	98:—	120:—	38:78	256:78	25.7	18.8	8:—	8.9	24:—	16:60	48:60	3.5	23.4	26.6	98:—	144:—	46:48	288:48	24.0	17.7	8:—	8.9	28:80	19:92	56:72	3.5	24.5	24.1	2
3 C.....	3,975	1,375	112:—	130:—	38:78	280:78	28.1	18.8	12:—	12.0	26:—	16:60	54:60	3.6	24.1	25.1	112:—	156:—	46:48	314:48	26.2	17.1	12:—	12.0	31:20	19:92	63:12	3.5	25.1	22.8	3
4 D.....	5,145	1,420	126:—	150:—	42:47	318:47	31.8	20.2	16:—	14.5	30:—	18:20	64:20	4.1	25.2	26.8	126:—	180:—	50:96	356:96	29.7	18.8	16:—	14.5	36:—	21:84	73:84	3.9	26.1	24.4	4
5 E.....	4,400	1,350—1,400	112:—	125:—	38:78	275:78	27.6	18.0	12:—	12.0	25:—	16:60	53:60	3.5	24.1	24.8	112:—	150:—	46:48	308:48	25.7	16.7	12:—	12.0	30:—	19:92	61:92	3.3	25.1	22.4	5
6 F 1.....	6,000	1,400—1,450	126:—	150:—	42:47	318:47	31.8	20.1	16:—	14.5	30:—	18:20	64:20	4.1	25.2	26.7	126:—	180:—	50:96	356:96	29.7	18.8	16:—	14.5	36:—	21:84	73:84	3.9	26.1	24.4	6
7 F 2.....	7,000	1,630	154:—	175:—	46:20	375:20	37.5	21.0	24:—	18.5	35:—	19:80	78:80	4.4	26.6	26.8	154:—	210:—	55:44	419:44	35.0	19.5	24:—	18.5	42:—	23:76	89:76	4.2	27.2	24.4	7
8 G 1.....	6,000	1,400—1,450	126:—	150:—	42:47	318:47	31.8	20.1	16:—	14.5	30:—	18:20	64:20	4.1	25.2	26.7	126:—	180:—	50:96	356:96	29.7	18.8	16:—	14.5	36:—	21:84	73:84	3.9	26.1	24.4	8
9 G 2.....	10,500	1,775—1,800	168:—	200:—	46:20	414:20	41.4	21.2	28:—	20.0	40:—	19:80	87:80	4.5	26.9	26.6	168:—	240:—	55:44	463:44	38.6	19.8	28:—	20.0	48:—	23:76	99:76	4.3	27.4	24.3	9
10 H 1.....	5,400	1,425	126:—	150:—	42:47	318:47	31.8	20.1	16:—	14.5	30:—	18:20	64:20	4.1	25.2	26.7	126:—	180:—	50:96	356:96	29.7	18.8	16:—	14.5	36:—	21:84	73:84	3.9	26.1	24.4	10
11 H 2.....	6,100	1,515	140:—	160:—	43:40	343:40	34.3	20.5	20:—	16.7	32:—	18:60	70:60	4.2	25.9	26.7	140:—	192:—	52:08	384:08	32.0	19.1	20:—	16.7	38:40	22:32	80:72	4.0	26.6	24.3	11
12 H 3.....	7,450	1,690	154:—	170:—	46:20	370:20	37.0	20.0	24:—	18.5	34:—	19:80	77:80	4.2	26.6	25.7	154:—	204:—	55:44	413:44	34.5	18.6	24:—	18.5	40:80	23:76	88:56	4.0	27.3	23.4	12
13 H 4.....	10,850	2,150	224:—	190:—	62:58	476:58	47.7	19.9	44:—	24.4	38:—	26:80	108:80	4.5	29.6	24.3	224:—	228:—	75:04	527:04	43.9	18.4	44:—	24.4	45:60	32:16	121:76	4.3	30.0	22.0	13
14 I.....	6,550	1,675	154:—	150:—	49:47	353:47	35.3	19.8	24:—	18.5	30:—	21:20	75:20	4.1	27.0	25.0	154:—	180:—	59:36	393:36	32.8	17.9	24:—	18.5	36:—	25:44	85:44	3.9	27.7	22.6	14
15 J.....	8,100	1,790	168:—	180:—	62:58	410:58	41.1	21.1	28:—	20.0	36:—	26:80	90:80	4.7	28.4	26.4	168:—	216:—	75:04	459:04	38.3	19.6	28:—	20.0	43:20	32:16	103:36	4.4	29.1	24.1	15
16 K 1.....	6,400	1,610	154:—	160:—	42:47	356:47	35.6	20.1	24:—	18.5	32:—	18:20	74:20	4.2	26.3	26.0	154:—	192:—	50:96	396:96	33.1	18.7	24:—	18.5	38:40	21:84	84:24	4.0	26.9	23.6	16
17 K 2.....	8,000	1,910	196:—	180:—	46:20	422:20	42.2	20.4	36:—	22.5	36:—	19:80	91:80	4.4	27.8	25.3	196:—	216:—	55:44	467:44	39.0	18.8	36:—	22.5	43:20	23:76	102:96	4.1	28.2	23.0	17
18 K 3.....	10,600	2,290	238:—	180:—	62:58	480:58	48.1	19.0	48:—	25.3	36:—	26:80	110:80	4.4	30.0	23.1	238:—	216:—	75:04	529:04	44.1	17.4	48:—	25.3	43:20	32:16	123:36	4.0	30.4	20.9	18
19 L.....	16,800	2,310	252:—	225:—	62:58	539:58	54.0	21.2	52:—	26.0	45:—	26:80	123:80	4.9	29.8	25.3	252:—	270:—	75:04	597:04	49.8	19.5	52:—	26.0	54:—	32:16	138:16	4.5	30.1	22.9	19
20 M.....	21,800	2,460	266:—	225:—	62:58	553:58	55.4	20.5	56:—	26.7	45:—	26:80	127:80	4.7	30.0	24.4	266:—	270:—	75:04	611:04	50.9	18.9	56:—	26.7	54:—	32:16	142:16	4.4	30.3	22.1	20
21 N.....	26,000	2,610	294:—	230:—	71:40	595:40	59.5	20.9	64:—	27.8	46:—	30:60	140:60	4.9	30.9	24.6	294:—	276:—	85:68	655:68	54.6	19.2	64:—	27.8	55:20	36:72	155:92	4.6	31.2	22.2	21
I medeltal							19.9						16.9		25.8						18.5						16.9		3.9	26.7	23.4

¹ Uppgifter rörande lastförmåga, bränsleförbrukning och ringskatteväkt samt övriga uppgifter, som legat till grund för beräkningarna, återfinnas i tab. 7. — ² Vid halv last. — ³ Trafikförsäkringspremie 105 kronor per år.

Skatte- och försäkringspremiebelastningen å

(Fordonsskatt: 14 kr. per 100 kg. tjänstevikt; skattefritt avdrag 600 kg.

Fabrikat- beteckning	Försäljnings- pris kr.	Tjänste- vikt kg.	Å r l i g s k a t t ¹			
			fordons- skatt kr.	bensin- skatt kr.	ring- skatt kr.	summa skatt kr.
Under antagen årlig						
F 2	7,000	1,680	154: —	525: —	138: 60	817: 60
G 2	10,500	1,850	182: —	600: —	138: 60	920: 60
H 3	7,450	1,750	168: —	510: —	138: 60	816: 60
H 4	10,850	2,150	224: —	570: —	187: 60	981: 60
I	6,550	1,725	168: —	450: —	148: 40	766: 40
J	8,100	1,850	182: —	540: —	187: 60	909: 60
K 1	6,400	1,660	154: —	480: —	127: 40	761: 40
K 2	8,000	1,970	196: —	540: —	138: 60	874: 60
K 3	10,600	2,290	238: —	540: —	187: 60	965: 60
I medeltal						
Under antagen årlig						
F 2	—	—	154: —	1,050: —	277: 20	1,481: 20
G 2	—	—	182: —	1,200: —	277: 20	1,659: 20
H 3	—	—	168: —	1,020: —	277: 20	1,465: 20
H 4	—	—	224: —	1,140: —	375: 20	1,739: 20
I	—	—	168: —	900: —	296: 80	1,364: 80
J	—	—	182: —	1,080: —	375: 20	1,637: 20
K 1	—	—	154: —	960: —	254: 80	1,368: 80
K 2	—	—	196: —	1,080: —	277: 20	1,553: 20
K 3	—	—	238: —	1,080: —	375: 20	1,693: 20
I medeltal						

¹ Uppgifter rörande lastförmåga, bränsleförbrukning och ringskatteväkt samt övriga upp-
⁵ Trafikförsäkringspremie 165 kronor per år.

Tabell 9.

personautomobiler efter föreslagna skattehöjningar.

Bensinskatt 10 öre för liter. Ringskatt: 3 kr. 50 öre för kg.)

Sammanlagd skatt		Ökning resp. minskning (—) i förhållande till nuvarande skatt							Skatt + försäkrings- premie per ton- mil ^{2,3} öre
per mil öre	per tonmil ² öre	fordonsskatt		bensin- skatt (25 %) kr.	ring- skatt (75 %) kr.	sammanlagt			
		kr.	%			kr.	per tonmil öre	%	
körning av 3,000 mil.									
27.3	14.2	24: —	18.5	105: —	59: 40	188: 40	3.3	29.9	17.1
30.7	14.7	32: —	21.3	120: —	59: 40	211: 40	3.4	29.8	17.3
27.2	13.7	28: —	20.0	102: —	59: 40	189: 40	3.2	30.2	16.4
32.7	13.7	44: —	24.4	114: —	80: 40	238: 40	3.3	32.1	16.0
25.5	13.0	28: —	20.0	90: —	63: 60	181: 60	3.1	31.1	15.8
30.8	14.5	32: —	21.3	108: —	80: 40	220: 40	3.5	32.0	17.1
25.4	13.4	24: —	18.5	96: —	54: 60	174: 60	3.1	29.8	16.3
29.2	13.2	36: —	22.5	108: —	59: 40	203: 40	3.1	30.8	15.7
32.2	12.7	48: —	25.3	108: —	80: 40	236: 40	3.1	32.4	14.9
	13.7		21.3				3.3	30.8	16.3
körning av 6,000 mil.									
24.7	12.9	24: —	18.5	210: —	118: 80	352: 80	3.1	31.3	14.3
27.7	13.2	32: —	21.3	240: —	118: 80	390: 80	3.1	30.8	14.5
24.4	12.3	28: —	20.0	204: —	118: 80	350: 80	3.0	31.5	12.3
29.0	12.1	44: —	24.4	228: —	160: 80	432: 80	3.0	33.1	13.3
22.7	11.6	28: —	20.0	180: —	127: 20	335: 20	2.9	32.6	13.0
27.3	13.1	32: —	21.3	216: —	160: 80	408: 80	3.3	33.3	14.4
22.8	12.0	24: —	18.5	192: —	109: 20	325: 20	2.8	31.2	13.5
25.9	11.7	36: —	22.5	216: —	118: 80	370: 80	2.8	31.4	13.0
28.2	11.2	48: —	25.3	216: —	160: 80	424: 80	2.8	33.5	12.2
	12.2		21.3				2.9	32.1	13.4

gifter, som legat till grund för beräkningarna. återfinnas i tab. 7. — ² Vid halv last. —

Skatte- och försäkringspremiebelastningen å

(Fordonsskatt: 14 kr. per 100 kg. tjänstevikt; skattefritt avdrag 600 kg.

Fabrikat- beteckning	Försäljnings- pris kr.	Tjänste- vikt kg.	Å r l i g s k a t t ¹			
			fordons- skatt kr.	bensin- skatt kr.	ring- skatt kr.	summa skatt kr.
Under antagen årlig						
A	16,000	4,205	518: —	900: —	325: 50	1,743: 50
B 1	24,000	4,800	588: —	840: —	353: 50	1,781: 50
B 2	30,000	5,650	714: —	1,020: —	407: 75	2,141: 75
C	30,000	5,060	630: —	750: —	353: 50	1,733: 50
I medeltal						
Under antagen årlig						
A	—	—	518: —	1,500: —	542: 50	2,560: 50
B 1	—	—	588: —	1,400: —	589: 17	2,577: 17
B 2	—	—	714: —	1,700: —	679: 58	3,093: 58
C	—	—	630: —	1,250: —	589: 17	2,469: 17
I medeltal						
Under antagen årlig						
A	—	—	518: —	1,800: —	651: —	2,969: —
B 1	—	—	588: —	1,680: —	707: —	2,975: —
B 2	—	—	714: —	2,040: —	815: 50	3,569: 50
C	—	—	630: —	1,500: —	707: —	2,837: —
I medeltal						

¹ Uppgifter rörande lastförmåga, bränsletörbrukning och ringskatteväkt samt övriga upp-
² Trafikförsäkringspremie 280 kronor per år.

Tabell 10.

personomnibussar efter föreslagna skattehöjningar.

Bensinskatt 10 öre för liter. Ringskatt: 3 kr. 50 öre för kg.)

Sammanlagd skatt		Ökning resp. minskning (—) i förhållande till nuvarande skatt							Skatt + försäkrings- premie per ton- mil ² 3 öre	
per mil öre	per tonmil ² öre	fordonsskatt		bensin- skatt (25 %) kr.	ring- skatt (75 %) kr.	sammanlagt				
		kr.	%			kr.	per tonmil öre	%		
körning av 3,000 mil.										
58.1	10.9	128: —	32.8	180: —	139: 50	447: 50	2.8	34.5	12.7	
59.4	9.4	148: —	33.6	168: —	151: 50	467: 50	2.4	35.6	10.9	
71.4	9.8	184: —	34.7	204: —	174: 75	562: 75	2.5	35.6	10.5	
57.8	9.6	160: —	34.0	150: —	151: 50	461: 50	2.6	36.3	11.2	
	9.5		33.8				2.5	35.5	11.8	
körning av 5,000 mil.										
51.2	9.6	128: —	32.8	300: —	232: 50	660: 50	2.5	34.8	10.7	
51.5	8.2	148: —	33.6	280: —	252: 50	680: 50	2.2	35.9	9.1	
61.9	8.0	184: —	34.7	340: —	291: 25	815: 25	2.1	35.8	8.8	
49.4	8.2	160: —	34.0	250: —	252: 50	662: 50	2.2	36.7	9.2	
	8.5		33.8				2.2	35.8	9.5	
körning av 6,000 mil.										
49.5	9.3	128: —	32.8	360: —	279: —	767: —	2.4	34.8	10.2	
49.6	7.9	148: —	33.6	336: —	303: —	787: —	2.1	36.0	8.6	
59.5	7.7	184: —	34.7	408: —	349: 50	941: 50	2.0	35.8	8.8	
47.3	7.9	160: —	34.0	300: —	303: —	763: —	2.1	36.8	8.7	
	8.2		33.8				2.1	35.9	9.0	

gifter, som legat till grund för beräkningarna, återfinnas i tab. 2. — ² Vid halv last. —

Skatte- och försäkringspremiebelastningen å

(Fordonsskatt: 14 kr. för 100 kg. tjänstevikt; skattefritt avdrag 600 kg.

Fabrikat- beteckning	Försäljnings- pris kr.	Tjänste- vikt kg.	Å r l i g s k a t t ¹			
			fordons- skatt kr.	bensin- skatt kr.	ring- skatt kr.	summa skatt kr.
Under antagen årlig						
A	4,240	1,850	182: —	175: —	80: 78	437: 78
B	4,085	1,910	196: —	170: —	80: 78	446: 78
C 1	5,950	2,000	196: —	200: —	113: 68	509: 68
C 2	7,575	2,130	224: —	250: —	161: —	635: —
D 1	7,800	2,100	210: —	225: —	144: 67	579: 67
D 2	9,100	2,475	266: —	250: —	161: —	677: —
E	10,000—10,500	2,600	280: —	210: —	144: 67	634: 67
F	10,375	2,820	322: —	225: —	217: —	764: —
G 1	14,500	2,750	308: —	250: —	210: —	768: —
G 2	15,500	3,100	350: —	280: —	255: 50	885: 50
I medeltal						
Under antagen årlig						
A	—	—	182: —	315: —	145: 32	642: 32
B	—	—	196: —	306: —	145: 32	647: 32
C 1	—	—	196: —	360: —	204: 54	760: 54
C 2	—	—	224: —	450: —	289: 80	963: 80
D 1	—	—	210: —	405: —	260: 40	875: 40
D 2	—	—	266: —	450: —	289: 80	1,005: 80
E	—	—	280: —	378: —	260: 40	918: 40
F	—	—	322: —	405: —	390: 60	1,117: 60
G 1	—	—	308: —	450: —	378: —	1,136: —
G 2	—	—	350: —	504: —	459: 90	1,313: 90
I medeltal						

¹ Uppgifter rörande lastförmåga, bränsleförbrukning och ringskatteväkt samt övriga upp-
 * Trafikförsäkringspremien utgör för de med A, B, C 1 och D 1 betecknade vagnarna 105

Tabell 11.

lastautomobiler efter föreslagna skattehöjningar.

Bensinskatt: 10 öre för liter. Ringskatt: 3 kr. 50 öre för kg.)

Sammanlagd skatt		Ökning resp. minskning (—) i förhållande till nuvarande skatt							Skatt + försakringspremie per tonmil ² öre
per mil öre	per tonmil ² öre	fordonsskatt		bensin-skatt (25 %) kr.	ring-skatt (75 %) kr.	sammanlagt			
		kr.	%			kr.	per tonmil öre	%	
körning av 1,000 mil.									
43.8	15.5	32: —	21.3	35: —	34: 60	101: 60	3.6	30.2	19.2
44.7	15.6	36: —	22.5	34: —	34: 60	104: 60	3.6	30.6	19.8
51.0	17.6	36: —	22.5	40: —	48: 70	124: 70	4.3	32.4	21.2
63.5	19.8	44: —	24.4	50: —	69: —	163: —	5.1	34.5	22.6
58.0	21.8	40: —	23.5	45: —	62: —	147: —	5.4	34.0	25.1
67.7	18.2	56: —	26.7	50: —	69: —	175: —	4.7	34.9	20.6
63.5	16.5	60: —	27.8	42: —	62: —	164: —	4.8	34.8	18.8
76.4	18.8	72: —	28.8	45: —	93: —	210: —	5.0	37.9	20.5
76.8	17.1	68: —	28.8	50: —	90: —	208: —	4.7	37.1	19.1
88.6	16.6	80: —	29.6	56: —	109: 50	245: 50	4.6	38.4	18.2
	17.7		25.5				4.6	34.5	20.5
körning av 1,800 mil.									
35.7	12.7	32: —	21.3	63: —	62: 28	157: 28	3.1	32.4	14.7
35.8	12.6	36: —	22.5	61: 20	62: 28	159: 48	3.1	32.7	14.6
42.8	14.6	36: —	22.5	72: —	87: 66	195: 66	3.8	34.6	16.6
53.5	16.7	44: —	24.4	90: —	124: 20	258: 20	4.5	36.6	18.2
48.6	17.8	40: —	23.5	81: —	111: 60	232: 60	4.7	36.2	20.0
55.9	15.0	56: —	26.7	90: —	124: 20	270: 20	4.0	36.7	16.3
51.0	13.8	60: —	27.3	75: 60	111: 60	247: 20	3.6	36.8	14.6
62.1	14.9	72: —	28.8	81: —	167: 40	320: 40	4.8	40.2	16.1
63.1	14.0	68: —	28.8	90: —	162: —	320: —	3.9	39.2	15.1
73.0	13.6	80: —	29.6	100: 80	197: 10	377: 90	3.9	40.4	14.6
	14.5		25.5				3.9	36.6	16.1

gifter, som legat till grund för beräkningarna, återfinnas i tab. 3. — ² Vid halv last. — kronor och för övriga 90 kronor per år.

Innehållsförteckning.

	Sid.
Inledning	10
Fördelningen av kostnaderna för vägväsendet	11
Automobilbeskattningen i Sverige	16
a) Historik	16
b) Gällande bestämmelser och deras verkningar	18
c) Trafikförsäkring	20
Motorfordonsbeståndet under åren 1923—1931	21
Inhemsk produktion och utrikes handel beträffande motorfordon under åren 1925—1930	23
Motorfordonsbeståndet den 30 september 1931	26
Motorfordonsbeståndets tjänsteviktsgruppering den 30 september 1931	27
Motorfordonstrafikens nuvarande belastning av skatter och trafikförsäkringspremier	30
Automobilbeskattningen i vissa främmande länder	37
Fördelningen av automobilbeskattningen på olika fordonskategorier	41
Yttranden av länsstyrelserna rörande automobilbeskattningen	45
Förändrade grunder för automobilbeskattningen	47
1. Fördelningen av skatteökningen å fordon, gummiringar och bensin	47
2. Höjning av bensinskatten	48
3. Ifrågasatt beskattning av annat motorbränsle än bensin	49
a) Motorsprit	49
b) Annat icke skattepliktigt motorbränsle än motorsprit	49
4. Höjning av gummiringsskatten	50
a) Ökningen av slitstyrkan hos gummiringar	50
b) Nedgången i pris å gummiringar	52
c) Departementschefens förslag	54
5. Höjning av fordonsskatten för autobiler	54
a) Allmänna synpunkter	54
b) Skattebelastningen för närvarande i förhållande till vägslitningen	54
c) Verkningarna i avseende å skattebelastningen av höjningen av bensin- och gummiringsskatterna	56
d) Huru bör fordonsskatten avvägas?	57
e) Departementschefens förslag	59
f) Fordonsskattens belopp per år för olika fordon	59

	Sid.
6. Verkningarna av den föreslagna omläggningen av beskattningen av automobiler	61
a) Skatte- och trafikförsäkringspremiebelastningen å olika slag av trafik vid den föreslagna ökningen av beskattningen	61
b) Skattebelastningen enligt förslaget jämfört med skattebelastningen i vissa andra länder	65
7. Höjning av fordonsskatten för motorcyklar	66
a) Departementschefens förslag	66
b) Verkningarna av skatteskärpningen för motorcyklar	66
8. Beskattning av släpvagnar	67
a) Gällande bestämmelser	67
b) Tidigare uttalanden rörande beskattning av släpvagnar	68
c) Släpvnagsbeståndet	69
d) Beskattning av släpvagnar i vissa främmande länder	71
e) Yttranden	71
f) Fordonsskatt å släpvagnar	73
g) Departementschefens förslag	75
h) Gummiringskattens tillämplighet	76
9. Ifrågasatt särskild beskattning av motorfordon med massiva gummiringar	76
a) Gällande bestämmelser	76
b) Beståndet av motorfordon med massiva ringar	77
c) Departementschefens förslag	78
10. Inkomstberäkning	78
11. Särskilda frågor	79
a) Restitution av bensinskatt	79
b) Tid för ikraftträdande av de föreslagna skatteförhöjningarna	80

Bilaga A.

Automobilbeskattningen i vissa främmande länder	81
Tabeller	92