

## Nr 12.

Ankom till riksdagens kansli den 16 december 1940 kl. 1 e. m.

*Första särskilda utskottets utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt ävensom en i ämnet väckt motion.*

I en den 29 november 1940 dagtecknad, till första särskilda utskottet hänvisad proposition, nr 80, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga följande, vid propositionen fogade

### F ö r s l a g

till

### F ö r o r d n i n g

angående ändrad lydelse av 1 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.

Häri genom förordnas, att 1 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges:

#### 1 §.

För automobil — — — meddelade bestämmelser.

Angående beskattning — — — nedan stadgas.

Å automobil eller släpvagn, som enligt vad därom är särskilt föreskrivet skall införas i ett centralt militärt fordonsregister, äger denna förordning icke tillämpning.

Med automobil — — — på skenor.

Uttrycket släpvagn användes i denna förordning i samma betydelse som i motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936.

#### 5 §.

Skatt utgår — — — etthundrasextio kronor.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1941.

<sup>1</sup> Senaste lydelse se beträffande 1 § 1932:85 och beträffande 5 § 1939:774.

Bihang till urtima riksdagens protokoll 1940. 11 saml. 1 avd. Nr 12—13.

Till utskottets behandling har jämväl hänvisats en i anledning av propositionen väckt motion, nr 51 i andra kammaren av herr *Jonsson* i Skedsbygd m. fl., vari hemställts, »att riksdagen må vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 80 besluta, att full automobils katt skall utgå endast å själva fordonet och att det såsom drivmedel använda aggregatet, antingen detsamma är monterat å fordonet eller å särskild släpvagn, helt befrias från skatt.»

Beträffande motiveringen för detta förslag får utskottet hänvisa till motionen.

Beträffande vad föredragande departementschefen vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t anfört till motivering för det i propositionen framlagda förslaget, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till ovannämnda statsrådsprotokoll.

I anledning av propositionen ha till utskottet inkommit skrivelser från Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen samt från representanter för följande organisationer, nämligen Motormännens riksförbund, Automobilhandlareförbundet, Bilverkstädernas riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Svenska droskägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Svenska omnibusägareförbundet.

I skrivelserna, vari bl. a. framhållits att övergången till gengasdrift medfört betydande kostnader för bilägarna, har hemställts, att utskottet måtte föreslå riksdagen att bibehålla den nuvarande skattelindringen för gengasdrivna fordon.

Motorfordon, som drivas med generatorgas av inhemskt ursprung, äro i skattehänseende gynnsammare ställda än övriga motorfordon. I 5 § sista stycket förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt stadgas sålunda, att för automobil — varmed enligt 1 § tredje stycket i förordningen avses motorfordon i allmänhet — skall utgå halv skatt därest fordonet är inrättat för och drives med generatorgas framställd av inhemskt bränsle. Enligt samma stadgande skall halv skatt utgå även för släpvagn, som är inrättad för och huvudsakligen användes till uppbärande av generator för framställning av sådan gas. Skattelindringen för motorfordon har till sitt huvudsakliga innehåll varit gällande sedan år 1932, då den infördes på riksdagens begäran. För släpvagnar infördes skattelindringen genom en förordning den 31 oktober 1939 (nr 774), sedan den urtima riksdagen samma år bifallit en proposition i ämnet. Bestämmelsernas syfte är att främja användningen av gengasdrivna fordon.

I ovannämnda statsrådsprotokoll har föredragande departementschefen framhållit att automobils kattmedlen till följd av bensinbristen nedgått till en obetydlighet. Till belysning av denna utveckling må följande siffror anföras. Under budgetåret 1938/39 inflöto i automobils katt i runt tal 134.3 miljoner kronor, därav i fordonss katt 43.0 miljoner och i bensinskatt 91.8 miljoner kronor. För budgetåret 1939/40 voro motsvarande siffror 127.3

respektive 38.2 och 89.1 miljoner kronor. För budgetåret 1940/41 beräknar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att inkomsterna av automobilskatten komma att utgöra 19.9 miljoner kronor, därav 15.9 miljoner i fordonskatt och 4.0 miljoner i bensinskatt.

Det föreliggande förslaget innebär, att de gengasdrivna fordonens särställning med avseende å fordonsbeskattningen skulle upphöra samt att i konsekvens härmed även för släpvagnar, som inrättats för och huvudsakligen uppbära gengasaggregat, nu gällande bestämmelser om skattelindring skulle upphävas. Till stöd för förslaget har departementschefen anfört, bland annat, att i nuvarande läge, då gengasen vore praktiskt taget det enda tillgängliga drivmedlet för motorfordon, någon subvention icke vore påkallad för denna driftforms utveckling samt att det icke syntes skäligt att i synnerhet under rådande statsfinansiella läge uppehålla de gällande vittgående skattelindringarna för dessa fordon, vilka i beskattningshänseende intoge en gynnad ställning framför de bensindrivna redan därigenom att skatt icke utginge å drivmedlet.

I propositionen har beräknats att förslagets genomförande vid en genomsnittsskatt å 200 kronor per fordon skulle medföra en inkomstökning av 8,000,000 kronor. Härvid har antalet gengasdrivna fordon vid årsskiftet 1941/42 beräknats till omkring 80,000.

I en framställning, som föranletts av en skrivelse från statens krisrevision och tillstyrkts av överbefälhavaren över rikets försvarskrafter, har arméförvaltningens tygdepartement föreslagit vissa ändringar i fråga om registrering av militära motor- och släpfordon samt om debitering och uppbörd av skatt för sådana fordon.

Departementschefen har rörande denna fråga anfört bland annat följande:

»Genom införandet av ett centralt militärt automobilregister skulle en avsevärd rationalisering kunna vinnas i fråga om registreringen av militära motor- och släpfordon. De för inrättande av ett sådant register nödvändiga författningsändringarna äro under utarbetande inom kommunikationsdepartementet. Det torde kunna förväntas, att registret skall kunna vara färdigställt inom loppet av första halvåret 1941.

Även förfarandet vid debitering och uppbörd av skatt för militära fordon skulle kunna väsentligen förenklas, när ett centralt militärt automobilregister upplagts. Skattens belopp skulle sålunda kunna uträknas av den registerförande myndigheten, varefter summan kunde från ett på fjärde huvudtiteln upptaget anslag direkt överföras till automobilskattemedelsfonden. Stor arbetsbesparing skulle därvid vinnas, därest skatten kunde beräknas lika för varje motorfordon respektive släpfordon oberoende av fordonets vikt.

Den föreslagna ordningen torde böra genomföras sålunda, att i 1 § automobilskatteförordningen föreskrives, att förordningen icke skall äga tillämpning å motorfordon och släpvagnar, som äro införda i det militära automobilregistret. Det torde därefter få ankomma på Kungl. Maj:t att förelägga riksdagen förslag om beräkning av skattens belopp samt att äska de för ändamålet erforderliga medlen. Dessa medel torde böra anvisas såsom ett särskilt anslag å fjärde huvudtiteln.»

Departementschefen har vidare förordat att i samband med förenämnda ändring av 1 § automobilskatteförordningen jämväl föreskriften i fjärde stycket av sagda paragraf borde bliva föremål för omarbetning. I nämnda stycke föreskrives, att vad i automobilskatteförordningen stadgas om släpvagn skall gälla endast sådan för stadigvarande bruk avsedd släpvagn som kopplas till automobil. Denna föreskrift infogades i automobilskatteförordningen år 1932, då skatteplikt för släpvagn infördes, och avsåg att utesluta transportabla maskiner och redskap från skatteplikt.

I 1930 års motorfordonsförordning hade icke upptagits någon definition på uttrycket släpvagn. Någon sådan definition infogades ej heller i automobilskatteförordningen, men det förutsattes uppenbarligen, att uttrycket skulle äga samma betydelse i båda förordningarna. I 1936 års motorfordonsförordning har däremot en sådan definition införts (se senast SFS 1940: 874). Enligt denna definition, som upptagits i 1 § 1 mom., skall fordonets karaktär av släpvagn bestämmas av dess tekniska egenskaper och icke av dess användning. Transportabla maskiner och redskap anses enligt denna definition icke såsom släpvnagar. Då man fortfarande torde få antaga, att automobilskatteförordningen använder uttrycket släpvagn i samma mening som motorfordonsförordningen, har sålunda det läget inträffat, att transportabla maskiner och redskap oberoende av stadgandet i 1 § fjärde stycket automobilskatteförordningen, äro skattefria. Detta stadgande har i stället fått den innebörden, att en släpvagn i egentlig mening, som användes endast tillfälligtvis blir skattefri. Av departementschefen har emellertid framhållits att en sådan utveckling icke varit avsedd samt att stadgandet i 1 § fjärde stycket automobilskatteförordningen därför borde utgå samt att i förordningen klart borde uttalas att förordningen använder uttrycket släpvagn i samma mening som motorfordonsförordningen.

*Utskottet.*

I den föreliggande propositionen har i första hand föreslagits, att den särställning med avseende å fordonsbeskattningen som nu gäller för motorfordon, som drivas med generatorgas av inhemskt ursprung, samt för släpvagn, som är inrättad för och huvudsakligen användes till uppbärande av generator för framställning av sådan gas, skall upphöra samt att dessa fordon beträffande fordonsskatten skola behandlas på samma sätt som gäller i fråga om bensindrivna motorfordon. Vidare har föreslagits, att automobilskatteförordningen icke skall äga tillämpning å automobil eller släpvagn, som blivit införd i ett centralt militärt fordonsregister, vars upprättande nu ifrågasättes, samt att stadgandet i 1 § fjärde stycket automobilskatteförordningen angående vad som enligt nämnda förordning förstås med släpvagn skall ändras på sådant sätt, att uttrycket släpvagn i automobilskatteförordningen får samma betydelse som enligt motorfordonsförordningen.

Vad först angår förslaget om skärpning av fordonsskatten för de gengasdrivna motorfordonen jämte därtill hörande släpvnagar finner utskottet med hänsyn till den stora minskning i inkomsten av automobilskattemedlen, som numera inträtt, det i nuvarande statsfinansiella läge icke vara möjligt att

bibehålla den hittills gällande skattelättnaden för sagda fordon. I motionen II: 51 har föreslagits, att full fordonsskatt skall utgå endast för själva fordonet, samt att aggregatet skall vara skattefritt. Då i marknaden finnas ett mycket stort antal aggregat av olika slag och med varierande viktsatser med mera, torde det i motionen föreslagna systemet erbjuda avsevärda svårigheter i den praktiska tillämpningen. I följd härav finner utskottet i likhet med departementschefen fordonsskatt för nu ifrågakvarande fordon böra utgå efter samma grunder som för andra motorfordon.

Den i propositionen föreslagna anordningen, att automobilskatteförordningen icke skall äga tillämpning å militära motor- och släpfordon, som införts i ett centralt fordonsregister, finner sig utskottet likaledes böra förorda. Utskottet har ej heller funnit skäl till erinran mot den föreslagna ändringen av stadgandet i 1 § fjärde stycket automobilskatteförordningen.

Ehuru utskottet sålunda finner sig i sak böra tillstyrka propositionen, har utskottet dock icke kunnat undgå att fästa avseende vid den ökade belastning, som genom den föreslagna skattehöjningen kommer att drabba den redan förut på grund av rådande förhållanden hårt betungade yrkesmässiga automobiltrafiken. Anskaffandet av aggregaten har förorsakat fordonsägarna betydande kostnader och därjämte ha de under den första tiden förvärvade aggregaten i vissa fall visat sig icke vara av fullgod beskaffenhet. Likaledes är priset å bränslet för de gengasdrivna fordonen högt, särskilt å vissa platser inom landet. Även om en minskning av kostnaden för anskaffande av gengasaggregat samt en sänkning av priset å bränslet kan vara att förvänta, anser utskottet likväl dessa frågor vara av beskaffenhet att böra uppmärksammas. Med hänsyn till det nu anförda finner utskottet skäligt bereda någon lättnad i den föreslagna skattes kärpningen genom att låta densamma anstå någon kortare tid. Utskottet har därför ansett, att denna skattehöjning, som enligt propositionen skulle inträda vid 1941 års ingång, bör uppskjutas till den 1 juli samma år. Den sålunda föreslagna ändringen i propositionen innebär, att nu gällande skattesatser för gengasdrivna automobiler, däri inbegripet släpagnar, skola tillämpas för tiden från och med den 1 januari till och med den 30 juni 1941, samt att först därefter full fordonsskatt skall utgå för dessa fordon.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 80 icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas samt med avslag å motionen II: 51 av herr Jons-son i Skedsbygd m. fl., måtte antaga det vid propositionen fogade förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt med den ändring att bestämmelsen om ikraftträdandet i nämnda förslag erhåller följande lydelse:

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1941, dock att för automobil, som är inrättad för och drives med gene-

ratorgas, framställd av inhemskt bränsle, och för släpvagn, som är inrättad för och huvudsakligen användes till uppbärande av generator för framställning av sådan gas, som ovan sägs, skatt skall för tiden till och med den 30 juni 1941 utgå med hälften av de i 5 § stadgade skattesatserna.

Stockholm den 14 december 1940.

På första särskilda utskottets vägnar:

A. J. BÄRG.

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar *Johan Bärq, Viktor Larsson, Velande\*, Sköldén, friherre Lagerfelt, Robert Berg, Heüman, Ohlin, Herman Ericsson, Franzon\*, Egnell och Sylwan*; samt

från andra kammaren: herrar *Andersson i Dunker, Vougt, Hagberg i Malmö, Björklund, Sandberg\*, Hammarlund\*, Eklund, Karlsson i Grängesberg, Janson i Frändesta, Ericsson i Kinna\*, Nilsson i Kristinehamn\* och Larsson i Östersund.*

\* Icke närvarit vid justeringen av utlåtandet.

---