Nr 199.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om automobilskatt m. m.; given Stockholms slott den 17 mars 1922.

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

dels förordning om automobilskatt,
dels förordning om särskild skatt å automobilgummiringar,
dels ock förordning om fördelning av automobilskattemedel m. m.

GUSTAF.

F. V. Thorsson.

Förslag

till

förordning om automobilskatt.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

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

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

Med automobil förstås varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor.

2 §.

Från skatteplikt frikallas automobil, som äges av medlem av konungahuset samt, under villkor av ömsesidighet, enligt vad Konungen därom förordnar, automobil, tillhörig främmande makts härvarande beskickning eller konsulat tillhörande person, som icke är svensk undersåte.

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

3 §.

Skatteplikt för automobil inträder med kalenderkvartalet näst efter det, under vilket automobilen blivit första gången i automobilregister införd, samt upphör med utgången av det kalenderkvartal, under vilket automobilen ur automobilregister avförts utan att hava blivit i annat sådant register införd.

Inträffar i avseende å äganderätten till automobil sådan förändring, att automobilen, där den dittills varit skattepliktig, skall jämlikt 2 §

bliva skattefri eller, där den förut varit skattefri, skall underkastas skatteplikt, då skall i fråga om beskattningen så anses, som om automobilen blivit i förra fallet ur registret avförd utan att vara i annat register införd och i senare fallet första gången i register införd den dag, då uppgift om förändringen i äganderätten blivit i registret intagen.

4 §.

Skattskyldig för automobil är för visst kalenderår den, som vid kalenderårets början varit eller bort vara i automobilregister antecknad såsom ägare av automobilen, eller, om automobilen blivit under kalenderåret första gången registrerad, den, som därvid antecknats såsom automobilens ägare.

Skall med tillämpning av vad nu är sagt skattskyldighet för automobil åvila flera såsom samfällt ägare, svare de för skattens utgörande en för alla och alla för en.

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

för motorcykel utan bivagn med tio kronor;

för motorcykel med bivagn med tjugu kronor;

för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med åtta kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens egen vikt vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri; samt

för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med femtio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens egen vikt vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri.

Inträder skatteplikt under löpande kalenderår, skall för det året skatten utgå med belopp, motsvarande vad av skatten för helt kalenderår belöper å det eller de kalenderkvartal, skatteplikten gäller.

Ändras automobils beskaffenhet under löpande kalenderår, skall därav föranledd höjning eller sänkning av skatten beräknas från och med nästföljande kalenderkvartal.

6 §.

I början av varje år skall länsstyrelse ofördröjligen med ledning av det inom länet förda automobilregistret upprätta särskild längd

(automobilskattelängd), upptagande samtliga i registret antecknade automobiler, vilka för året äro underkastade skatteplikt.

I längden, som skall upprättas enligt av Konungen fastställt formulär, skall för varje automobil angivas:

1) ordningsnummer i automobilregistret och igenkänningsmärke;

2) för annan automobil än motorcykel, dess egen vikt vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri;

3) för motorcykel, huruvida densamma är försedd med bivagn eller ej;

4) huruvida automobilen är försedd med ringar av mjuk kautschuk eller ej;

5) automobilens hemort;

6) den eller de skattskyldigas namn och hemvist;

7) skattens belopp; samt

8) de övriga anteckningar, som må finnas påkallade.

Inträder skatteplikt för automobil efter automobilskattelängdens upprättande, eller inträffar förhållande, som föranleder ändring i fråga om skatteplikt för automobil, skola erforderliga uppgifter införas i längden i samband med automobilens registrering eller anteckning i automobilregistret om det förhållande, som föranlett ändringen.

Förpliktas någon på grund av bestämmelsen i 14 § att utgiva automobilskatt, skall anteckning härom ske i automobilskattelängden.

Före utgången av januari månad skall länsstyrelse till den, som vid årets början är skattskyldig för automobil, med allmänna posten översända meddelande om skattebeloppets storlek samt om tid och sätt för detsammas inbetalande.

7 §.

Det åligger skattskyldig för automobil, som vid ett kalenderårs början är underkastad skatteplikt, att senast den 15 februari till länsstyrelsen i det län, inom vilket automobilen är registrerad, erlägga honom åliggande automobilskatt.

Blir under löpande kalenderår automobil underkastad skatteplikt, skall för det året skatten erläggas i samband med ansökan om registrering av automobilen eller, om, i fall varom i 3 § andra stycket sägs, registrering av automobilen redan tidigare ägt rum, i samband med anmälan för registrering av den nye ägarens förvärv av automobilen.

Inträffar under kalenderåret förhållande, som enligt 5 § sista stycket

föranleder skyldighet att erlägga ytterligare skatt för automobil, skall dylik skatt i samband med anmälan för registrering av sådant förhållande erläggas av den, som därvid är ägare av automobilen.

8 §.

Skattebelopp skall till vederbörande länsstyrelse inbetalas genom insättning å statsverkets giroräkning i riksbanken för länsstyrelsens räkning. Inbetalning må ock kunna fullgöras därmed, att skattskyldig på eget ansvar insänder skattebeloppet till länsstyrelsen medelst postanvisning eller avlämnar eller på eget ansvar med posten insänder skattebeloppet i check eller postremissväxel, ställd till länsstyrelsen, att betalas å bankkontor i den ort, där länsstyrelsen har sitt säte. I fråga om Stockholms stad skall dock insättning i riksbanken av skattebelopp ske å överståthållarämbetets räkning för allmänna utskylder samt check eller postremissväxel vara ställd till överståthållarämbetet för uppbördsärenden.

Anteckning om fullgjord betalningsskyldighet skall ske i automobilskattelängden.

Å inbetalt skattebelopp skall lämnas behörigt kvitto.

Det å skatt för viss automobil senast bekomna kvitto skall under färd medföras å automobilen för att på tillsägelse av polisman för denne uppvisas.

9 §.

I fråga om indrivning av automobilskatt samt ersättning för indrivningen skola de i gällande författningar angående uppbörd av kronoutskylder i sådant avseende meddelade bestämmelser i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

10 §.

Automobil, för vilken skatt icke blivit behörigen erlagd, må ej brukas, förr än skatten blivit betald.

11 §.

Den, som mot stadgandet i 10 § brukar automobil, böte från och med tjugufem till och med femhundra kronor.

Där någon, som eljest brukar skattepliktig automobil, ej på begäran av polisman företer kvitto, som enligt 8 § sista stycket skall medföras å automobilen, straffes med böter från och med tio till och med femtio kronor.

Har förseelse, varom i första stycket sägs, skett med ägarens vetskap, vare jämväl han förfallen till böter, som i samma stycke stadgas. Brukades automobilen av någon, som enligt 6 eller 7 § i lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är till utgivande av ersättning för skada förpliktad, skall i ägarens ställe sådan brukare vara förfallen till ansvar.

Böter, som enligt denna förordning ådömas, tillfalla kronan.

Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

12 §.

Åtal för förseelse mot denna förordning skall anhängiggöras vid polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan ej finnes, vid allmän domstol i den ort, där förseelsen skett.

Den, som under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse, fortsätter samma förseelse, skall, för varje gång stämning därför utfärdats och delgivits, fällas till de böter, som för dylik förseelse äro bestämda.

13 §.

Där skatteplikt för automobil under löpande kalenderår upphör, är den, som, innan skattefrihet inträtt, sist stått i automobilregister antecknad såsom ägare av automobilen, berättigad att, efter ansökan hos länsstyrelsen, kostnadsfritt återbekomma så stor del av för året erlagd skatt, som belöper å tiden efter det skattefriheten inträtt.

Äger under löpande kalenderår sänkning av skatten rum på grund av ändring av automobils beskaffenhet, är den, som vid anmälan av ändringen var ägare av automobilen, berättigad att i samma ordning återbekomma vad som motsvarar sänkningen av skatten.

Anteckning om restitution skall ske i automobilskattelängden.

14 §.

Varder, efter vad därom är särskilt stadgat, ägare av automobil dömd till ansvar för det automobilen tagits i bruk, innan densamma registrerats och erhållit igenkänningsmärke, eller för det ägaren underlåtit att till registret göra föreskriven anmälan eller i sådan anmälan mot bättre vetande meddelat oriktig uppgift, då skall ägaren tillika förpliktas att utgiva den skatt för automobilen, som genom förfarandet undandragits.

15 §.

Över länsstyrelses beslut, varigenom någon blivit i automobilskattelängden till beskattning för automobil uppförd, äge han hos kammarrätten anföra besvär, vilka skola ingivas till den länsstyrelse, som upprättat längden, före klockan tolv å trettionde dagen från den, då automobilskatt avfordrats honom; dock må icke den omständigheten, att besvären i stället för till länsstyrelsen ingivits eller insänts 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 vederbörande länsstyrelse.

Sedan vid inkomna besvär fogats utdrag av längden i vad angår den automobil, för vilken klaganden påförts skatt, skall länsstyrelsen skyndsamt till kammarrätten insända handlingarna med de upplysningar och erinringar, som besvären anses påkalla.

16 §.

Den, som icke åtnöjes med kammarrättens utslag i mål rörande beskattning, som i denna förordning avses, äger att däri hos Kungl. Maj:t söka ändring genom besvär, vilka, vid påföljd att besvären eljest icke varda upptagna till prövning, skola före klockan tolv å sextionde dagen efter erhållen del av utslaget eller, om då är helgdag, å nästa söckendag därefter ingivas till finansdepartementet tillika med bevis om dagen, då klaganden erhöll del av utslaget.

17 §.

Besvär, om vilka i denna förordning förmäles, må jämte tillhörande handlingar kunna, under iakttagande av stadgad tid och ordning, på klagandens eget äventyr i betalt brev med allmänna posten insändas till den myndighet, till vilken besvären skola enligt förordningen ingivas.

Den omständighet, att skattskyldig anfört besvär, befriar honom icke från att i behörig ordning inbetala honom påförd automobilskatt.

18 §.

Huruvida och efter vilka grunder samt på vad sätt skatt skall utgå för automobil, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, bestämmes av Konungen.

19 §.

Angående fördelning av influten automobilskatt är särskilt stadgat.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1923, då skatteplikt för automobil, som tidigare blivit registrerad och nämnda dag i registret kvarstår, jämväl inträder.

Förslag

till

förordning om särskild skatt å automobilgummiringar.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

För följande arbeten av mjuk kautschuk, som till riket införas, utan att tullfrihet enligt särskilda bestämmelser därför åtnjutes, eller som inom riket tillverkas, nämligen massiva hjulringar (även i längder) samt yttergummi eller delar därtill för ringar till automobiler (även motorcyklar), skall i den ordning nedan stadgas erläggas skatt av en krona 50 öre för varje helt kilogram.

I första stycket omförmälda varuslag benämnas i denna förordning automobilgummiringar.

2 §.

Skatt för automobilgummiringar, som till riket införas, skall samtidigt med tullen till tullverket erläggas.

Därest automobil, som införes i riket, är försedd med automobilgummiringar, skall, därest tullfrihet icke åtnjutes för automobilen, skatt för ringarna erläggas samtidigt med tullen för automobilen.

Om betalningsanstånd, ställande av säkerhet samt påföljd för fördröjd eller utebliven betalning gäller beträffande i första och andra styckena omförmäld skatt vad rörande tullavgifter finnes stadgat.

3 §.

Den, som ämnar inom riket tillverka automobilgummiringar, skall, innan tillverkning må äga rum, därom göra skriftlig anmälan hos länsstyrelsen i det län, inom vilket tillverkningen skall ske.

4 §.

Det åligger tillverkare av automobilgummiringar att, sedan anmälan enligt 3 § blivit ingiven, inom en månad efter varje kalenderkvartals utgång till länsstyrelsen avlämna en på heder och samvete avgiven deklaration rörande automobilgummiringar, som blivit under kalenderkvartalet av honom till annan levererade eller tagna i bruk för egen räkning.

I deklarationen skall, särskilt för varje leverans, angivas:

1) varuslag (massiva hjulringar etc.);

2) vikten för varje varuslag;

3) namn och fullständig postadress för den, till vilken leveransen skett; samt

4) om ringar utförts, den gränsort, över vilken utförseln skett.

Beträffande automobilgummiringar, som tagits i bruk för tillverkarens egen räkning, skall angivas varuslag och vikten för varje varuslag.

5 §.

Tillverkare skall samtidigt med avlämnandet av i 4 § omförmäld deklaration till länsstyrelsen erlägga den skatt, som efter här ovan stadgad grund belöper å i deklarationen angivna automobilgummiringar.

6 §.

Tillverkares skyldighet att jämlikt 4 § avlämna deklaration upphör, sedan skriftlig anmälan om rörelsens upphörande och dagen därför till länsstyrelsen ingivits. Dock skall sådan deklaration avlämnas för det kalenderkvartal, under vilket rörelsen upphört.

Har anmälan enligt första stycket skett, må ej utan ny anmälan enligt 3 § automobilgummiringar tillverkas, levereras eller tagas i bruk för tillverkarens egen räkning efter den tid, då enligt anmälningen rörelsen upphört.

7 §.

Skattebelopp, som i 5 § avses, skall till vederbörande länsstyrelse inbetalas genom insättning å statsverkets giroräkning i riksbanken för länsstyrelsens räkning. Inbetalning må ock kunna fullgöras därmed, att skattskyldig på eget ansvar med posten insänder skattebeloppet i

check eller postremissväxel, ställd till länsstyrelsen, att betalas å bankkontor i den ort, där länsstyrelsen har sitt säte. I fråga om Stockholms stad skall dock insättning i riksbanken av skattebelopp ske å överståthållarämbetets räkning för allmänna utskylder samt check eller postremissväxel vara ställd till överståthållarämbetet för uppbördsärenden.

8 §.

Försummar tillverkare att inbetala skatt, som enligt 5 § åligger honom att erlägga, skall för skattens uttagande omedelbart verkställas utmätning.

9 §.

En var, som ur riket utfört icke begagnade automobilgummiringar, är berättigad att efter ansökan hos länsstyrelsen i det län, där sökanden äger hemvist, eller, om han yrkesmässigt driver handel med automobilgummiringar, hos länsstyrelsen i det län, där rörelsen drives, kostnadsfritt återbekomma vad i skatt å de utförda automobilgummiringarna efter deras vikt vid utförseltillfället belöpt. Dylik restitution skall bestridas av medel, som influtit genom skatt å automobilgummiringar.

Vid ansökan, som skall ingivas till länsstyrelsen sist inom en månad efter det utförseln skett, skall vara fogat bevis från vederbörande tullmyndighet, angivande de utförda automobilgummiringarnas vikt och dagen för utförseln samt innehållande förklaring, dels att av ringarnas utseende framgått, att de ej före utförseln varit i bruk och att med dem ej företagits åtgärd i syfte att öka deras vikt, dels ock att ringarna utförts under behörig tullkontroll.

10 §.

Då anmälan enligt 3 § ingivits, tillsätter länsstyrelsen en, så vitt möjligt inom den ort, där tillverkningen skall ske, bosatt, tillsyningsman. Det åligger denne att senast under andra månaden efter varje kalenderkvartals utgång genom granskning av tillverkarens bokföring och annorledes hava kontrollerat riktigheten av tillverkarens under nästförutgående månad avlämnade deklaration. Tillverkares handelsböcker ävensom erforderliga upplysningar skola för sådant ändamål tillhandahållas tillsyningsmannen. Över granskningen avlämnas rapport till länsstyrelsen.

11 §.

Tillsyningsmans arvode bestämmes av länsstyrelsen; dock må i varje fall ej ersättning utgå med högre belopp än tjugu kronor för varje

förrättningsdag jämte rese- och traktamentsersättning enligt fjärde klassen av gällande resereglemente. Dylik ersättning skall bestridas av medel, som influtit genom skatt å automobilgummiringar.

12 §.

Den, som underlåter att inom föreskriven tid avlämna deklaration, varom i 4 § sägs, böte från och med tjugufem till och med femhundra kronor.

Har deklaration icke avlämnats inom föreskriven tid, äger länsstyrelsen jämväl förelägga den uppgiftspliktige lämpligt vite.

13 §.

Har någon i deklaration, varom i 4 § sägs, mot bättre vetande lämnat oriktigt meddelande, så att han därigenom undgått att betala skatt eller fått erlägga för låg skatt, böte högst fem gånger det skattebelopp, som genom det oriktiga förfarandet undandragits.

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

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

14 §.

Den, som utan att hava gjort sådan anmälan, varom i 3 § sägs, tillverkar automobilgummiringar, böte från och med etthundra till och med femtusen kronor samt gälde skatt enligt den i 1 § angivna grund för de automobilgummiringar, som av honom tillverkats.

15 §.

Den, som innehar eller innehaft befattning såsom tillsyningsman, vare förbjudet att röja tillverkares yrkeshemlighet eller affärsförhållanden. Gör han detta och framgår ej av omständigheterna, att han om den hemlighet eller de affärsförhållanden erhållit kännedom på annat sätt än i sin egenskap av tillsyningsman, straffes med böter från och med femtio till och med ettusen kronor. Sker det för att göra skada eller begagnar han sin kännedom om berörda yrkeshemlighet eller affärsförhållanden till egen eller annans fördel, då må till fängelse dömas.

Har genom tillsyningsmannens åtgöranden skada uppkommit, vare han ock skyldig att den till fullo gottgöra.

16 §.

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

Åtal för förseelse, som i 13, 14 eller 15 § omförmäles, skall anhängiggöras vid allmän domstol.

Förseelser, som i 13 och 14 §§ omförmälas, äro föremål för allmänt åtal. Förseelse, varom i 15 § sägs, må ej av allmän åklagare åtalas, där ej målsäganden angivit densamma till åtal.

17 §.

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

18 §.

Angående fördelning av influten skatt är särskilt stadgat.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1923; och skall härvid iakttagas följande.

1) Den, som idkar tillverkning av automobilgummiringar och vill därmed fortsätta efter den 1 januari 1923, har att före sistnämnda dag göra sådan anmälan, varom förmäles i 3 §.

2) För automobilgummiringar, som inom riket finnas den 1 januari 1923, och för vilka icke skatt skall erläggas uti den i 2 § stadgade ordning, skall, i den mån ej nedan i punkterna 3 och 4 annorlunda sägs, erläggas skatt enligt den i 1 § angivna grund.

3) En var ägare av automobil må från beskattning undantaga den å automobilens hjul vid 1923 års ingång anbragta uppsättning ringar jämte hälften därutöver, varvid iakttages, att, om vid denna beräkning uppstår brutet tal, detsamma höjes till närmast högre hela tal.

4) Tillverkares lager av automobilgummiringar, däri ej inräknas sådana ringar, vilka av honom för egen räkning tagits i bruk före den 1 januari 1923, beskattas allenast i den mån desamma därefter levereras eller tagas i bruk för egen räkning; och skall den tillverkare enligt 4 § åliggande deklarationsplikt första gången fullgöras under april månad 1923.

5) En var, som den 1 januari 1923 innehar automobilgummiringar, för vilka skatt skall erläggas i annan ordning än i punkt 4 sägs, är pliktig att före utgången av januari månad 1923 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 vid ingången av år 1923 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 till 1923 års utgång. Kungl. Maj:t äger att, om så finnes skäligt, medgiva ytterligare anstånd.

6) Vad i 12 och 13 §§ stadgas angående ansvar för försummad eller oriktig deklaration skall äga motsvarande tillämpning beträffande deklaration rörande innehav av ringar den 1 januari 1923.

Förslag

till

förordning om fördelning av automobilskattemedel m. m.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Av skattemedel, som under visst år influtit jämlikt förordningarna om automobilskatt och om särskild skatt å automobilgummiringar eller jämlikt de särskilda bestämmelser, Konungen enligt 18 § i förstnämnda förordning må hava meddelat, skola en fjärdedel tillfalla rikets städer för att användas för dessas gatu- och väghållning samt tre fjärdedelar landstingen för att användas företrädesvis till förbättring och underhåll av för den allmänna samfärdseln särskilt betydelsefulla vägar.

2 §.

Städerna tillkommande andel av skattemedlen skall av statskontoret fördelas mellan de särskilda städerna i förhållande till de belopp, som från dem influtit i automobilskatt.

3 §.

Av landstingen tillkommande andel av skattemedlen skola tretton femtondelar av statskontoret fördelas mellan de särskilda landstingen i förhållande till de belopp, som influtit i automobilskatt från respektive län, därvid iakttages, att Kalmar läns landstingsområden betraktas såsom särskilda län.

Angående fördelningen av återstående två femtondelar förordnar Konungen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1923; dock att landstingen tillkommande andel av skattemedel för år 1923 skall till landstingen utbetalas först år 1925.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 17 mars 1922.

Närvarande:

Statsministern och ministern för utrikes ärendena BRANTING, statsråden LINDQVIST, THORSSON, OLSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, ÅKERMAN, LINDERS, SCHLYTER, ÖRNE.

— —

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

På grund av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 29 september 1911 tillkallades på sin tid inom finansdepartementet vissa sakkunniga, den s. k. vägkommissionen, med uppdrag att verkställa utredning angående de åtgärder, som kunde finnas nödiga för åvägabringande av en jämnare fördelning av väghållningsbesväret, samt utarbeta det förslag till förändringar av gällande väglag m. m., vartill ifrågavarande utredning kunde föranleda, ävensom i samband därmed underkasta berörda lagstiftning revision jämväl i vissa andra avseenden. Med skrivelse den 15 augusti 1920 har kommissionen — under framhållande, att kommissionen under fortgången av sitt arbete kommit till den uppfattning, att till anordningarna för ett förbättrat vägväsen borde höra införandet av beskattning å automobiler — avgivit betänkande med förslag till förordning om automobilskatt m. m.

Över förslaget hava yttranden avgivits av överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser, statskontoret, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, styrelsen för tekniska högskolan, chefen för generalstaben, 1920 års automobilsakkunniga, Svenska stadsförbundet, Svenska vägföreningen, Kungl. automobilklubben och Stockholms droskägareförening samt de flesta magistrater, stadsstyrelser, häradsskrivare, landstings förvaltningsutskott, stadsfullmäktige, köpingar, municipalsamhällen och väghållningsdistrikt. Vidare hava skrivelser rörande ärendet inkommit från medicinalstyrelsen, allmänna svenska prästföreningens centralstyrelse, föreningen Sveriges landsfiskaler, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges

åkeriidkareförbund samt Stockholms åkeriägareförening. Sedan dessa yttranden och skrivelser överlämnats till kammarrätten, har kammarrätten avgivit utlåtande i ärendet.

Historik.

I utlandet har sedan längre eller kortare tid tillbaka automobilväsendet varit föremål för beskattning. Även hos oss väcktes redan tidigt förslag om införande av automobilbeskattning, men hava de förslag, som härutinnan framkommit, som bekant, ännu icke lett till något resultat. Visserligen utgå vissa avgifter för automobils registrering och för kungörandet om registrering ävensom för viss anmälan till autombilregistret samt dessutom viss ersättning till besiktningsman för besiktning och efterbesiktning av automobil ävensom för prövning av persons kompetens såsom automobilförare, men dessa avgifter och ersättningsbelopp, vilka utgå med olika belopp, högst 15 kronor, kunna uppenbarligen ej betraktas såsom något slags automobilskatt.

Innan jag närmare går in på en redogörelse av vägkommissionens förslag, tillåter jag mig att i korthet omnämna tidigare förslag angående beskattning av automobiler.

Förslag år 1900 av kommunalskattekommittén.

Redan den s. k. kommunalskattekommittén hade i sitt den 18 maj 1900 avgivna betänkande, bland annnat, hemställt om beviljande av rätt för de särskilda kommunerna att upptaga skatt å vissa samfärdsmedel. Med ett av kommittén utarbetat förslag till »lag angående rätt för kommun att upptaga skatt å velocipeder m. m.» avsågs att tillerkänna kommun befogenhet att under vissa betingelser uttaga skatt å velocipeder, lyxekipage, lustjakter och lyxautomobiler. Enligt motiveringen skulle skatt utgå för velocipeder och andra samfärdsmedel, vilka av sina ägare eller innehavare användes övervägande för nöjes skull samt med avseende å sin dyrbara konstruktion och inredning i allmänhet kunde anses kännetecknа ett visst större välstånd och därav härflytande ökad skatteförmåga. En var ägare till sådant fortskaffningsmedel, vilken mera stadigvarande vistades inom kommunen, skulle bliva skattskyldig. Vad särskilt anginge lyxautomobiler, skulle kommun äga besluta att upptaga skatt å varje sådan, som för ägarens eget bruk användes. Beloppet av den skatt, varom kommunen sålunda ägde besluta, finge emellertid ej överstiga 100 kronor årligen för varje automobil. För övrigt innehöll förslaget stadganden om skyldighet för automobilägare att dels, därest han vistades inom en kommun viss tid, anmäla automobilen till beskattning, dels ock erlägga dubbel skatt, därest anmälan försummades eller därest han genom oriktig uppgift eller eljest sökte undandraga sig skatten.

De av kommunalskattekommittén utarbetade förslagen ledde, som bekant, icke till lösning av det kommunala skatteproblemet.

Kommitteförslag år 1904.

I ett av särskilda kommitterade den 16 mars 1904 avgivet betänkande med förslag till, bland annat, lag innefattande vissa bestämmelser om automobiltrafik hade kommitterade visserligen icke upptagit frågan om införande av automobilskatt men däremot föreslagit bestämmelser, innefattande skyldighet för den, som genom livligare automobiltrafik föranledde ökad kostnad för underhåll av väg, att bidraga till vägunderhållet. I förslagets 6 § stadgades nämligen, att, därest någon använde automobil å allmän väg på landet under sådana omständigheter, att vägens underhåll därigenom krävde ökad kostnad, som ej vore tillfällig, länsstyrelsen skulle äga på framställning ålägga automobilägaren att till de väghållningsskyldiga utgiva bidrag till underhållskostnaden, efter ty länsstyrelsen prövade skäligt. I motiveringen till nämnda lagförslag framhöllo kommitterade, bland annat, följande. En livligare automobiltrafik å viss väg, såsom t. ex. en yrkesmässigt utövad, regelbunden sådan trafik mellan ett par orter eller framförande av större och tyngre lastautomobiler mera regelbundet eller eljest i större omfattning, kunde komma att avsevärt försvåra eller fördyra vägunderhållet. Då hänsyn till en dylik trafik ej kunnat tagas vid då gällande vägdelningar och ej heller vid framtida vägdelningar särskilt avseende torde böra fästas vid det mera tillfälliga förhållandet, att livligare automobiltrafik möjligen ägde rum å vissa vägar, syntes billigheten fordra, att i antydda fall automobiltrafikanten bidroge till det försvårade vägunderhållet, varför föreskrifter i sådant syfte borde för landsbygden meddelas. Kommitterade framhöllo vidare, att det här icke vore fråga om någon allmän vägunderhållsskyldighet eller om grunderna för sådan skyldighets fullgörande, utan om en ersättningsplikt, som ålades en viss vägtrafikant, vilken såsom sådan ej hade något med vägunderhållet att skaffa, eller med andra ord en ersättning för visst bruk av väg, vars underhåll genom detta bruk kunde bliva svårare och kostsammare än eljest. Det låge för övrigt enligt kommitterades förmenande i en dylik trafikants eget intresse, att automobiltrafiken icke omöjliggjordes eller försvårades genom bristande underhåll av vägen, och det vore således ock till fördel för honom själv, att vederbörande väghållare villigt och omsorgsfullt fullgjorde vad som för vägtrafiken därstädes rimligen erfordrades.

Mot berörda förslag framställdes åtskilliga anmärkningar. Man framhöll, bland annat, att synnerligen stora svårigheter skulle uppstå vid bedömandet av ett ersättningsanspråk av ifrågavarande slag, samt att det

icke vore med rättvisa och billighet förenligt, att ersättningsskyldighet endast skulle ifrågakomma vid automobiltrafik, då en sådan skyldighet med samma fog borde stadgas vid trafik med andra tyngre åkdon.

På grund av de framställda anmärkningarna kom någon lagstiftning i enlighet med kommitterades förslag ej heller till stånd.

Motion vid 1909 års riksdag.

Vid 1909 års riksdag väcktes i andra kammaren en motion (nr 95) om automobilskatt av huvudsakligen följande innehåll:

Då nya skatteobjekt behövde uppspanas, syntes anledning föreligga att tillse, om ej automobilägarna med skäl kunde få sig ålagd en särskild beskattning. Där automobilerna verkligen vore till gagn och ordentligen handhades, vore *nyttan* i regeln så stor, att densamma också lämpligen kunde uppvägas med en skatt till gengäld för det allmänna väg- och gatuunderhållet, vartill automobilägaren såsom sådan kanske ej, trots den obestridliga nyttan, väsentligen bidroge. Visserligen deltoge kronan ej i underhållet av städernas gator, men, då automobilerna esomoftast användes till resor från städerna utåt landet, syntes det motionären lämpligast och i varje fall enklast, att staten uppbure dessa avgifter. Där nyttan av automobilerna åter vore omtvistlig, måste automobiltrafiken anses som en rike mans lyx, som kunde tåla en extra beskattning. För automobilen krävdes ett noggrannare och dyrbarare vägunderhåll, och anspråken på ökad uppskattning och ersättning för vägbesväret bleve helt visst en given följd ju allmännare automobiltrafiken bleve. Motionären hemställde om vidtagande av åtgärder därhän, att särskilt tillstånd av länsstyrelse måtte erfordras för körning med automobil å allmän väg eller gata, samt att automobilägaren skulle vara skyldig att för varje automobil lösa tillståndsbevis, som skulle åsättas en stämpelavgift, beräknad efter 10 kronor för en månad eller 120 kronor för ett år.

Riksdagsskrivelse 1909.

Med anledning av motionen avlät riksdagen en skrivelse till Kungl. Maj:t, däri riksdagen anförde:

»Användningen av automobiler, som nog till en början skett huvudsakligen i sportsyfte, har så småningom blivit alltmera utsträckt även i den praktiska verksamhetens tjänst, så att det torde vara ganska säkert, att numera automobilerna av det senare slaget äro de till antalet övervägande. Det torde icke heller kunna betraktas annat än som en fördel, att användningen av automobiler för praktiskt bruk mer och mer ökas. Att under sådana förhållanden pålägga alla automobiler beskattning i den grad, som motionären föreslagit, torde icke vara lämpligt, och riksdagen anser det jämväl kunna ifrågasättas, om icke, även om en skatt åsättes, automobiler, som brukas för praktisk verksamhet, böra vara fritagna från skatt eller åtminstone träffas av en lägre skattesats än övriga automobiler. Huruvida skatt, därest sådan åsättes, bör lämpligen utgå i form av stämpel å tillståndsbevis eller på annat sätt, torde ock böra komma under övervägande.

Då en närmare utredning tarvas icke blott med avseende på skattens storlek och omfattning utan även beträffande frågan huruvida skatten bör utgå

till staten eller delvis också till kommuner eller till vägunderhållet, får riksdagen, som anser denna fråga böra komma under omprövning i sammanhang med annan utsträckning av stämpelskatten, anhålla, att Eders Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa utredning, huruvida för användning av automobiler eller vissa slag av dem skatt, vare sig i form av stämpel eller annorledes, bör åsättas, samt därefter till riksdagen inkomma med det förslag, vartill nämnda utredning kan giva anledning.»

Yttranden över 1909 års riksdagsskrivelse.

Över riksdagens skrivelse hördes överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser, varjämte vissa kronofogdar och kronolänsmän, magistrater samt vägstyrelser och vägstämmor avgåvo yttranden i ärendet. Överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser med undantag av länsstyrelserna i Malmöhus och Västernorrlands län avstyrkte införandet av automobilskatt. Sistnämnda båda länsstyrelser tillstyrkte med vissa modifikationer en dylik skatt, i det de förordade en statsskatt å lyxautomobiler, varjämte de ifrågasatte, om ej de s. k. nyttigbilerna borde bliva föremål för kommunal beskattning, när genom deras användande anläggning och underhåll av väg, bro eller gata fördyrades.

De länsstyrelser, som avstyrkte förslaget, anförde i huvudsak följande. Det vore oriktigt att beskatta alla slags automobiler. De, som användes för praktiskt bruk, borde vara fria från beskattning. Det kunde nämligen ej anses annat än obilligt att beskatta näringarnas transportmedel och därigenom försvåra näringarnas utövning. Skatten borde således inskränkas att utgå å endast sådana automobiler, som uteslutande tjänade lyxbehovet eller sportintresset. Men härvid uppstode svårigheten att skilja mellan nyttiga och lyxautomobiler. Visserligen ginge det lätt att från beskattning undantaga lastautomobiler, men även personautomobiler användes i vidsträckt mån i nyttans tjänst, t. ex. för drosktrafik och av läkare. För övrigt vore det ej riktigt att endast beskatta lyxautomobiler, utan borde, därest skatt å sådana infördes, jämväl andra i sportsyfte eller för nöjes skull begagnade fortskaffningsmedel, såsom lyxekipage, motorbåtar och lustjakter, samt över huvud alla övriga lyxföremål beläggas med skatt.

De flesta vägstyrelser och vägstämmor förordade skatt å alla slags automobiler, såväl lyxautomobiler som andra. Såsom skäl anfördes huvudsakligen, att automobilerna dels till följd av sin tyngd, som ofta vore större än den vid vägens byggande beräknade, och dels genom den hastighet, varmed de framfördes, verkade synnerligen förslitande på vägbanan. Automobiltrafiken medförde jämväl stegring av kostnaderna för anläggning av vägar och broar, då nämligen vägar och broar, avsedda att trafikeras med automobil, krävde större bredd och tillika måste byggas

att motstå en belastning avsevärt större än den, som vore förenad med trafiken av vanliga åkdon. Då sålunda automobiltrafiken medförde ökad kostnad för vederbörande väghållare, förefölle det ej annat än rättvist, att denna trafik också tillförbundes att i någon mån ersätta denna kostnadsökning. Då de för praktisk verksamhet avsedda automobilerna verkade i det hela ej mindre förslitande på vägbanan än lyxautomobilerna samt det dyrare anläggningssätt för vägar och broar, vilket nödvändiggjordes av automobiltrafiken, i lika hög grad betingades av det förra som av det senare slaget automobiler, borde automobiler av varje slag, oavsett deras användning, vara underkastade beskattning.

Enligt de flesta länsstyrelsers åsikt borde skatten, därest den komme till stånd, i sin helhet tillfalla staten. De framhöllo, att det ej syntes föreligga något skäl att tillföra kommunerna eller de väghållningsskyldiga densamma, då automobilerna icke fördyrade vägunderhållet utan tvärtom nötte vägbanan mindre än vanliga åkdon. Svårigheten att rättvist fördela skatten mellan staten, kommunerna och de väghållningsskyldiga betonades jämväl.

Flertalet av vägstyrelserna och vägstämmorna hävdade däremot, att skatten borde antingen helt tillfalla vederbörande väghållningsdistrikt eller ock fördelas mellan dessa och staten, utan att dock i allmänhet angiva, huru fördelningen borde verkställas. Ett fåtal föreslogo, att skatten skulle helt och hållet tillfalla staten, eventuellt med skyldighet för staten att till vägunderhållet lämna högre statsbidrag.

De länsstyrelser, som tillstyrkt förslaget, nämligen länsstyrelserna i Malmöhus och Västernorrlands län, förordade, såsom redan påpekats, förutom statsskatt å lyxautomobiler, i viss utsträckning jämväl skatt å andra automobiler, och borde denna skatt då anordnas såsom en kommunal beskattning och tillgodokomma vägunderhållet.

Angående sättet för skattens uttagande föreslogo de flesta över förslaget hörda myndigheterna, att uppbörden borde så ordnas, att för rätt att använda automobil skulle erfordras tillståndsbevis, gällande för viss tid, högst ett år, vilket bevis skulle åsättas stämpel.

Beträffande skattens storlek voro meningarna bland de hörda myndigheterna ganska delade. En del hade ej något att invända mot det av motionären föreslagna beloppet, andra ansågo detta för högt, under det att åter andra funno beloppet för lågt, åtminstone beträffande lyxautomobiler. Flera hemställde, att skatten icke måtte utgå med fixt belopp utan till sin storlek bestämmas i förhållande till åtskilliga för de särskilda automobilerna växlande faktorer, såsom t. ex. deras storlek eller värde, antalet sittplatser i automobilen eller antalet hästkrafter hos motorn.

Med anledning av riksdagsskrivelsen inkommo vidare särskilda yttranden från Kungl. automobilklubben och från styrelsen för Stockholms droskägareförening.

Automobilklubben sökte därvid bland annat uppdraga gränsen mellan lyxautomobiler och s. k. nyttigbiler. Till de senare borde enligt automobilklubbens förmenande till en början räknas last- och affärsvagnar, droskor och omnibusar för persontrafik samt vagnar för läkare. Vidare borde dit hänföras ambulansvagnar samt vagnar för militära ändamål, brandväsen, post och telegraf. Alla dessa s. k. nyttigbiler borde enligt klubbens mening vara helt befriade från skatt. Vad lyxautomobilerna beträffade, ansåg klubben, att, därest dylika skulle beskattas, rättvisan krävde, att jämväl alla andra lyxfordon underkastades beskattning. Klubben kunde emellertid icke finna skäl för någon dylik beskattning av vare sig automobil eller annat fordon, därvid klubben, bland annat, betonade faran av att hindra den svenska automobilindustriens uppsving. Att beskatta automobiler och andra fordon med visst årligt belopp för varje vagn syntes för övrigt under alla förhållanden föga lämpligt, i synnerhet om det vore lyxen, man ville beskatta. Rättvisare vore onekligen att göra skattens belopp beroende av fordonets inköpspris eller också av drivkraftens storlek. Skatten skulle exempelvis kunna sättas till 50 kronor för de första 3,000 kronorna av inköpspriset och sedan ökas med 5 kronor för varje påbörjat 1,000-tal därutöver, eller också till ett belopp av 50 kronor ökat med 2 kronor per hästkraft.

Styrelsen för Stockholms droskägareförening påyrkade i sin inlaga, att automobiler, som användes i drosktrafik, måtte undantagas från den ifrågasatta beskattningen.

Vägkommissionens förslag till förordning om automobilskatt.

Jag övergår härefter till att redogöra för det huvudsakliga innehållet i det av vägkommissionen framlagda förslaget (Bil. A) till förordning om automobilskatt, därvid jag till en början vill omnämna ett par stadganden i gällande bestämmelser angående automobiler, vilka stadganden äro av betydelse för frågans bedömande.

Enligt lag den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik förstås med automobil varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor. Enligt förordningen samma dag om automobiltrafik skall hos överståthållarämbetet för Stockholms stad samt hos länsstyrelserna för respektive län föras automobilregister, i vilka med vissa undantag varje automobil, varmed jämlikt förordningen av-

ses jämväl motorcykel, vars vikt överstiger 50 kilogram, skall, innan densamma får tagas i bruk, inregistreras.

Enligt vägkommissionens förslag skall med vissa undantag för varje inregistrerad automobil erläggas skatt. Från skatteplikt undantages automobil, som äges av medlem av konungahuset, staten, kommun, väghållningsdistrikt och främmande makts härvarande beskickning eller konsulat tillhörande person, under villkor av ömsesidighet, enligt vad Kungl. Maj:t därom förordnar, samt automobil, som inrättats uteslutande för brandväsen eller för transport av sårade eller sjuka. Förslaget bygger icke, såsom riksdagen i sin förut omnämnda skrivelse tänkt sig, på den s. k. lyxprincipen, utan den ifrågasatta skatten är anordnad som en på intresseprincipen grundad bidragsskyldighet till det allmänna vägväsendet, innebärande ett slags ersättningsskyldighet med avseende å den merkostnad, automobiltrafiken åsamkar landets vägkommuner för vägunderhållet. Skatten skall utgå för helt kalenderår med 50 kronor för varje inregistrerad automobil samt, därest det nyttiga hästkraftantalet skulle överstiga 10, med ytterligare 10 kronor för varje sålunda överskjutande hel hästkraft. Skatteplikt skall inträda med kalenderkvartalet näst efter det, under vilket automobilen blivit inregistrerad, samt upphöra med utgången av det kalenderkvartal, under vilket den blivit avförd ur registret. Där skatteplikt ej omfattar helt kalenderår, skall skatt betalas med belopp, motsvarande vad av skatten för hela året belöper å det eller de kvartal, skatteplikten gäller. Den, som vid fjärde kvartalets ingång står i automobilregistret antecknad såsom automobilens ägare, skall betala hela skatten. Har automobilen tidigare under året avförts ur registret, skall den, som i registret senast stod antecknad såsom ägare, betala den skatt, som skall erläggas för automobilen. Skatten skall debiteras, uppbäras och redovisas i sammanhang med kronouppbörden. Influtna skattemedel skola inlevereras till statskontoret för att under det nästkommande året fördelas mellan *väghållningsdistrikten på landet* till lindrande av kostnaden för väghållningen. Medlen skola fördelas på väghållningsdistrikten i förhållande till de belopp, som för nästföregående år i statsbidrag till vägunderhållet tilldelats distrikten. Vad som sålunda tillkommer varje distrikt skall utbetalas till vägstyrelsen för att på lämpligt sätt tillgodokomma de väghållningsskyldiga i förhållande till deras vägfyrktal. Årligen efter den 1 oktober skall länsstyrelsen upprätta en s. k. automobilskattelängd, upptagande samtliga i automobilregistret antecknade automobiler, för vilka skatt skall erläggas för löpande året eller någon del därav. Därefter skall länsstyrelsen tillsända en var skattskyldig utdrag av längden i vad angår automobil, för vilken skatt blivit honom påförd.

Över länsstyrelsens beslut, varigenom någon blivit uppförd i längden till beskattning för automobil, äger han anföra besvär hos kammarrätten. Den, som icke åtnöjes med kammarrättens utslag, äger att hos Kungl. Maj:t söka ändring genom besvär.

Skäl för en automobilskatt.

Äldre förslag för en lyxbeskattning.

Såsom redan förut omnämnts, hade kommunalskattekommittén i sitt betänkande av år 1900 tänkt sig, att kommunerna skulle beviljas rätt att beskatta, bland annat, lyxautomobiler. Enligt kommitténs motivering skulle, såsom jag förut antytt, skatt utgå för velocipeder och andra samfärdsmedel, vilka av sina ägare eller innehavare användes övervägande för nöjes skull samt med avseende å sin dyrbarare konstruktion och inredning i allmänhet kunde anses kännetecknа ett visst större välstånd och därav härflytande ökad skatteförmåga. Kommunalskattekommittén tänkte sig således närmast en skatt på automobiler såsom lyxföremål. Samma tankegång framträdde även i 1909 års riksdagsskrivelse med anledning av den förut omnämnda motionen. I skrivelsen antyddes visserligen möjligheten av att eventuellt införa skatt jämväl å nyttiga automobiler, men härutinnan ställde sig riksdagen mera tveksam.

Vägkommissionen.

Mot en lyxbeskattning.

Såsom redan framhållits, bygger vägkommissionen sitt förslag icke på lyxprincipen utan på intresseprincipen. Såsom skäl mot en lyxbeskattning av automobiler framhåller vägkommissionen 1) svårigheten att på ett praktiskt tillfredsställande sätt bestämma gränsen mellan lyx- och andra automobiler; 2) det säkerligen allt för ringa utbytet av en skatt, lagd allenast å de förra; samt 3) det principiellt mindre riktiga och mot vederbörande till och med obilliga däri, att allenast lyxautomobilerna skulle drabbas av en beskattning, som med samma fog borde läggas på varjehanda andra lyxföremål.

Skatten ej ur synpunkten av bilägarnas intresse.

Då det torde vara uppenbart, att besparingen med hänsyn till ring- och maskinslitning samt bränsleåtgång bleve avsevärd, i samma mån som de vägar, å vilka automobilerna framfördes, vore särskilt väl byggda och hållna, kunde det, framhåller vägkommissionen, anses väl överensstämma med intresseprincipen, om automobilägarna finge sig ålagt att i skatteväg bidraga till en sådan väghållning. Det vore emellertid enligt kommissionens uppfattning icke denna synpunkt, som borde läggas på frågans bedömande. Även den vanliga åkdonstrafiken hade motsvarande nytta av goda vägar, då förslitandet av dragare och fordon givetvis bleve väsentligen mindre på de bättre vägarna än på de sämre. Lades därför skatt på automobilerna för det nämnda syftet, skulle följdriktigheten fordra jämväl skatt på de vanliga fordonen. En sådan allmän

åkdonskatt skulle visserligen enligt kommissionens åsikt i sig själv vara synnerligen rimlig och lämplig, såsom måhända bättre än någon annan skatteform lämnande möjlighet till en rättvis fördelning av vägskattebördan. Emellertid ansåge kommissionen, att den strede alltför mycket mot utvecklingen på förevarande område — för befolkningens vanor och föreställningssätt skulle den helt visst te sig som en alltför betänklig nyhet — för att kunna påtänkas, vartill komme hart när oöverstigliga praktiska svårigheter med avseende å skattens upptagande och kontrollen därå.

Skatten ej såsom bidrag till byggandet av goda automobilvägar.

Beträffande frågan, om skatten borde läggas så, att densamma utginge såsom bidrag till byggande av goda automobilvägar, anför vägkommissionen följande:

»Ser man åter den föreliggande frågan ur vägkommunernas intressesynpunkt, faller det i ögonen, att automobiltrafiken i sin allmännelighet är ägnad att förorsaka väghållningsdistrikten en betydande kostnadsökning genom kravet på *byggande* av bilvärdiga vägar. För dessa krävas större bredd, större hållfasthet och dyrbarare hårdgörning, bärkraftigare bana m. m. än för den vanliga åkdonstrafiken. Om sådana särskilt dyrbara arbeten — såsom cementering, tjärmakadamisering och dylikt — vilka i utlandet anses tillhöra en fullt automobilmässig vägstandard, kan här icke bliva tal; de äro nämligen av sådan art, att de i allmänhet icke efter vare sig nu gällande eller den av kommissionen föreslagna allmänna väglagen böra kunna åläggas väghållningsdistrikten att utföra. Men den nyssnämnda merkostnaden, som verkligen ligger inom ramen för distriktens skyldighet, borde, kan man säga, distrikten principiellt sett hava skäliga anspråk på att få sig åtminstone delvis ersatt genom intäkterna av en i lämplig form anordnad automobilbeskattning.

Häri ligger även efter kommissionens tanke ett moment, som icke kan frånkännas berättigande såsom ett bidragande motiv för anlitande av ifrågavarande skattekälla. Emellertid torde man icke böra inrymma alltför stort inflytande åt denna synpunkt. Byggandet av goda och hållfasta vägar bör nämligen kunna anses ligga i vägkommunens eget intresse, av det skäl att underhållet därigenom så väsentligt förbilligas. I valet mellan de två alternativen: solidare byggnadssätt och billigare framtida underhåll, å ena, samt enklare byggnadsstandard men så mycket dyrare underhåll, å andra sidan, kan en klok vägbyggnadspolitik otvivelaktigt hava anledning att företrädesvis inrikta sig på det förra, i den mån tillgängliga resurser det medgiva, oberoende av biltrafikens särskilda krav åt detta håll.»

Skatten såsom vederlag för det fördyrade vägunderhållet.

Vägkommissionen bygger, såsom redan framhållits, i stället sitt förslag därpå, att, som automobiltrafiken sliter vägarna i relativt mycket högre grad än den vanliga åkdonstrafiken och därigenom åsamkar vägkommunerna betydliga merkostnader för vägunderhållet, utövarna av denna trafik böra ersätta den merkostnad, som automobiltrafiken åsamkar landets vägkommuner för vägunderhållet.

Då i en del yttranden över riksdagens förut omtalade skrivelse

framhållits, att automobiltrafiken icke fördyrade vägunderhållet, utan att automobilerna tvärtom nötte vägbanan mindre än vanliga åkdon, har vägkommissionen, under hänvisning till en av dess tekniske ledamot majoren Ingemar Petersson i ämnet gjord särskild utredning, sökt visa, att automobilerna i verkligheten utöva en kraftigare förslitande inverkan å vägarna än vanliga anspannsfordon. Utan att närmare ingå på denna utredning vill jag framhålla, att av densamma framgår, att ett fordons vägförslitande förmåga är beroende ej blott på dess tyngd utan även den hastighet, varmed fordonet framföres. Med åberopande av att automobilen i allmänhet besutte en betydligt större tyngd och framfördes med en avsevärt större hastighet än andra åkdon, framhåller kommissionen, att densamma uppenbarligen mer än andra åkdon åstadkomme skador å vägarna samt följaktligen också föranledde ökade utgifter för vägarnas underhåll.

Men ej endast tyngden och körhastigheten utan även andra på grund av automobilens säregna konstruktion föranledda omständigheter vore, framhåller kommissionen, av betydelse för automobilens förslitande inverkan på vägarna. Sålunda måste den s. k. släpfriktionen, d. v. s. den friktion, som uppkomme mellan hjulen och marken, då automobilen dreves framåt, verka synnerligen förslitande på vägbanan. Därigenom att drivkraften hos automobilen vore förlagd till åtminstone det ena av fordonets egna hjulpar, måste nämligen vid automobilens framdrivande vägbanans ytterpartiklar pressas ur sitt läge i motsatt riktning mot körriktningen. Ju större automobilens tyngd eller hastighet vore, desto menligare måste tydligen nämnda kraft inverka på vägbanan.

Beträffande därefter frågan, huruvida icke en automobil, försedd med ringar av gummi eller annat elastiskt ämne, i avsevärt mindre grad än andra åkdon måste skada vägarna, framhåller kommissionen, att det visserligen vore obestridligt, att dylika hjulringar förlänade automobilen en mjukare gång och därigenom icke oväsentligt mildrade den menliga inverkan, automobilen genom sin körhastighet förorsakade på vägarna; de mjuka hjulringarna kunde dock på grund av den i allmänhet betydliga körhastigheten icke verka därhän, att den menliga inverkan, som genom körhastigheten förorsakades å vägarna, kunde så nedbringas, att den till sin storlek ej överstege den skada, som vanliga åkdon med sin lägre körhastighet förorsakade på vägarna. Därjämte borde det beaktas, att de elastiska hjulringarna besutte vissa andra egenskaper av natur att utöva menlig inverkan på vägbanan. Sålunda bleve de vägförslitande verkningarna av släpfriktionen mera framträdande, därest automobilen vore försedd med elastiska hjulringar i stället för vanliga hårda ringar. Vidare utövade de elastiska ringarna ett alldeles särskilt slag av åverkan

å vägbanan genom så kallad »kilverkan» och »sugning». Kilverkan uppkomme därigenom, att de mjuka hjulringarna — särskilt pneumatiska sådana — vid anliggningen mot vägbanan i följd av belastningen plattades ut och därvid sköte partiklar i vägbanan åt sidan. Sugningen uppstode, då nyssnämnda utplattade del av hjulringen vid hjulets rullande framåt plötsligt bleve obelastad och återtoge sin normala form. Härvid bildades ett vacuum, som föranledde, att ringen liksom söge med sig partiklar ur vägbanan. Härmed förklarades det kända förhållandet, att det dammade mycket mera vid färd med automobil än med vanliga fordon. Sugningen kunde stundom vara så stark, att hela makadamstycken bragtes ur sitt läge i vägbanan och slungades upp i luften.

Kommissionen söker därefter värdesätta nu omnämnda för de elastiska hjulringarna säregna vägbevarande och vägförslitande egenskaper. Med utgångspunkt från vissa av majoren Ingemar Petersson verkställda beräkningar funne kommissionen, att dessa egenskaper — å ena sidan ringarnas förmåga att i viss mån verka till minskning av den menliga inverkan, körhastigheten förorsakar på vägarna, och å den andra deras egenskap att ytterligare stegra släpfriktionen samt att åstadkomma kilverkan och sugning — i fråga om sin verkan till lindring eller fördyrande av vägunderhållet på det hela taget ungefär motverkade varandra åtminstone för vägar av den hos oss vanliga typen. Kommissionen förmenade därför, att det för underhållet av våra vanliga vägar borde vara tämligen likgiltigt, huruvida automobilerna vore försedda med elastiska hjulringar eller ej, samt att för automobilernas vidkommande, liksom för alla andra åkdon, sålunda tyngden och körhastigheten skulle utgöra de faktorer, efter vilka deras vägförslitande inverkan skulle mätas, i följd varav det måste anses fastslaget, att berörda inverkan, åtminstone i fråga om den hos oss vanliga vägtypen, för automobilernas del vore betydligt större än för de vanliga åkdonen.

Avgivna yttranden.

Mot själva grundtanken att lägga en på intresseprincipen grundad skatt på automobiler hava så gott som samtliga över förslaget hörda myndigheter m. fl., däribland länsstyrelserna och kammarrätten, ävensom Kungl. automobilklubben ej haft något att erinra. Några få myndigheter hava emellertid ställt sig avvisande mot förslaget och därvid framhållit i huvudsak följande: Under senare åren hade motortrafiken här i landet nått en storartad utveckling och vore för närvarande av utomordentlig betydelse för samfärdseln i vårt land med dess stora avstånd och dess inom vissa områden rådande brist på järn-

vägar. En utsträckt användning av ett nytt och praktiskt fortskaffningsmedel borde icke försvåras, vilket otvivelaktigt skulle bliva följden, därest en skatt å automobiler infördes. Man borde i stället på allt sätt söka främja de kraft- och tidsbesparande motorfordonens allmännare användning. Därest en automobilskatt infördes, borde densamma endast drabba sådana motorfordon, som användes av enskilda personer för deras bekvämlighet. Från beskattning borde undantagas alla motorfordon, som uteslutande tjänade rent praktiska ändamål, såsom gods- och allmän personbefordran. Det vore oriktigt att genom skatt å nyttiga automobiler fördyra levnadskostnaderna. Tänkbart vore också, att en skatt på automobiler skulle verka hämmande på landets motorindustri. Från myndigheter i Norrland har därjämte framhållits den särskilda betydelse, automobiltrafiken äger för samfärdseln inom de norra delarna av riket. Det ifrågasättes, om icke automobiler inom de fyra nordligaste länen borde bliva åtminstone tillsvidare skattefria.

Departementschefen.

Då frågan om en automobilbeskattning förut varit på tal, har man närmast tänkt sig en skatt på automobiler såsom lyxföremål. På av vägkommissionen anförda skäl finner jag emellertid ej lämpligt att i detta sammanhang ifrågasätta en dylik beskattningsform. Om och i vad mån automobiler såsom lyxföremål böra beskattas, bör tagas i övervägande i samband med en allmännare beskattning även av andra lyxföremål, såsom lustjakter, lyxekipage m. m.

Då det emellertid numera torde vara till fullo ådagalagt, att automobiler dels på grund av sin tyngd och dels på grund av sin stora hastighet i betydligt högre grad än anspannsfordon verka förslitande på vägarna, finner jag i likhet med vägkommissionen det vara med rättvisa och billighet förenligt, att automobiltrafiken lämnar ersättning för den merkostnad, som nämnda trafik förorsakar landets väghållare för vägunderhållet. Dessutom bör det ligga i automobilägarnas eget intresse att få för automobiltrafik lämpade, väl byggda och underhållna vägar, vilket man ej rimligen kan begära, att de väghållningsskyldiga skola åstadkomma, därest ej bidrag därtill lämnas av utövarna av nämnda trafik.

Norm för skattens beräkning.

I fråga om normen för skattens beräkning anför vägkommissionen i huvudsak följande.

Vägkommissionens förslag.

Då det enligt vägkommissionens förmenande vore automobilens framför andra fordon vägförstörande egenskaper, som skulle ligga till grund för skattens beräknande, samt storleken av automobilens vägförstörande *förmåga* vore beroende av dess tyngd och körhastighet, kunde man

enligt kommissionens uppfattning i automobilens hästkraftantal erhålla en god och praktisk norm för skattens bestämmande. Visserligen vore den kostnad, en automobil genom sin *inverkan* till förslitande av vägbanan åstadkomme under viss tid, beroende förutom av tyngden och körhastigheten jämväl av den väglängd, som under samma tid faktiskt tillryggalades, men, då det torde vara ogörligt att beräkna den skada å vägarna, varje automobil faktiskt åstadkomme, samt det i allmänhet kunde antagas, att skadan i verkligheten bleve större allt efter som automobilens *förmåga* att skada vore större, hade kommissionen stannat vid att föreslå hästkraftantalet såsom norm för skattens bestämmande. En anordning av liknande slag hade också allmänt vunnit tillämpning i utlandets lagstiftning på området.

Såsom redan i det föregående omnämnts, har kommissionen beträffande skatteskalan föreslagit, att skatten skulle utgå med en grundavgift av 50 kronor för varje automobil samt, därest automobilens »nyttiga hästkraftantal» skulle överstiga 10, med ytterligare 10 kronor för varje sålunda överskjutande hel hästkraft. Såsom skäl för att skatten sålunda skulle utgå efter en hastigare stigande skala än i proportion till hästkraftantalet framhåller kommissionen, att de kraftigare vagnarnas förstörande inverkan på vägbanan vore mer än proportionellt större än de svagare vagnarnas.

Bestämmelser angående beräknandet av det »nyttiga hästkraftantalet» skulle enligt kommissionens tanke meddelas av Kungl. Maj:t i särskild författning. För bestämmandet av automobilens nyttiga hästkraftantal borde följande metod, som anslöte sig till den i Norge och Tyskland brukliga, komma till användning:

»1) I fråga om automobil, försedd med *fyrtakts explosionsmotor av normal konstruktion*, användes formeln:

$$HK = 0.3 \cdot i \cdot d^2 \cdot s,$$

där i = antalet cylindrar,
d = cylinderdiameter i centimeter och
s = slaglängd i meter.

2) I fråga om automobil, försedd med *tvåtakts explosionsmotor*, med *fyrtakts explosionsmotor av annan än normal konstruktion* eller med *ångmotor*, bestämmes det nyttiga hästkraftantalet till 75 procent av motorns *indicerade* hästkraftantal enligt certifikat från vederbörande fabrik.

3) I fråga om automobil, försedd med *elektrisk drivkraft*, användes formeln:

$$HK = n \cdot u \cdot \frac{w}{736},$$

där n = antalet motorer,
u = 0.9 för hjulnavsmotorer och
0.7 för motorer med tandhjuls- eller kedjeutväxling samt
w = elektromotorns energiförlust i watt vid en temperaturförhöjning av 40 ° C. enligt certifikat från vederbörande fabrik.

4) I fråga om automobil, där de föregående reglerna icke äro tillämpliga, skall det nyttiga hästkraftantalet bestämmas av besiktningsmannen efter bästa förstånd.»

Avgivna yttranden.

Allmänna synpunkter.

Mot den grund, kommissionen föreslagit för skattens beräknande, har från åtskilliga håll gjorts invändningar. Man har i huvudsak framhållit följande. Då, såsom kommissionen framhållit, automobilens slitning å vägarna berodde icke endast av dess tyngd och körhastighet utan därjämte av den tid, varunder den varit i trafik, vore det ej riktigt att låta uteslutande hästkraftantalet bestämma skattens storlek, då därigenom för en automobil, som under året framförts en mycket kort vägsträcka eller kanske till och med av en eller annan anledning ej alls varit i trafik, skulle få betalas lika stor skatt som för en automobil med samma hästkraftantal, vilken måhända tillryggalagt mångdubbelt längre vägsträcka än den förra. Det har därför ifrågasatts att låta skatten utgå i form av stämpelavgift på någon för automobiltrafiken nödvändig förbrukningsartikel, som kunde utgöra en mätare på automobilens vägförslitande verkan med avseende jämväl å den längre eller kortare vägsträcka, densamma tillryggalagt.

Därvid har tanken närmast fallit på skatt å det vid automobildriften använda bränslet. Bränsleåtgången vore nämligen beroende på såväl tyngden och körhastigheten som väglängden.

I detta sammanhang må erinras, att kommissionen såsom skäl mot en bränslebeskattning har framhållit huvudsakligen följande. Det torde möta svårigheter att begränsa skatten så, att den träffade endast det bränsle, som användes vid automobildrift, varför en dylik konsumtionsskatt skulle drabba ej allenast automobiler utan även t. ex. motorbåtar, flygmaskiner och maskiner med stående motorer och i följd härav i verkligheten bliva en skatt på vissa samfärdsmedel och industrier. För övrigt skulle en beskattning efter denna linje icke drabba automobiler med elektrisk drift.

Vidare har från åtskilliga håll framkommit förslag om en skatt å en annan för biltrafiken nödig förbrukningsartikel, nämligen automobilgummiringarna. Man har framhållit, att nämnda förbrukningsartikel hade sin användning endast i och för automobiltrafiken, varför en skatt

härå icke skulle besväras av de olägenheter, som skulle vidlåda en bränsleskatt därutinnan, att densamma även skulle drabba andra maskiner än automobilerna. Dessutom kunde man anse, att ringförbrukningen vore en i allmänhet mycket god mätare på ej allenast tyngd och körhastighet utan även den tillryggalagda väglängden och således en i stort sett rättvis grund för beräknandet av den slitning å vägbanan, som automobilen orsakade.

Mot sistnämnda förslag har emellertid erinrats, bland annat, följande. Då gummiringar slitas i mycket högre grad vid trafik å dåliga vägar med djupa hjulspår än å fasta och jämna vägar, skulle med en sådan beskattningsform en stor orättvisa vederfaras de automobilägare, som hade att trafikera vägar i dåligt skick. Skattens storlek skulle bestämmas icke endast av slitningen på vägarna utan även av det mer eller mindre dåliga skick, i vilket de automobiltrafikerade vägarna befunne sig. En gummiringsbeskattning skulle därför leda till ett slags premiering av ett dåligt vägväsen. För kontrollerandet av att icke beskattade ringar användes skulle säkerligen erfordras en omständlig och dyrbar organisation. Utbytet av en gummiringsskatt skulle dessutom med tiden bliva allt mindre och mindre allt eftersom ringarna förbättrades och i följd härav slitningen å desamma minskades. Härtill komme, att automobilägarna skulle frestas att låta ringarna vara i bruk under längre tid än som vore förenligt med trafiksäkerheten.

För att få skatten bestämd icke blott efter hästkraftantalet såsom mätare på automobilens tyngd och körhastighet utan även efter den tillryggalagda väglängden har framkastats den tanken, att å varje automobil skulle uppsättas en av kontrollerande myndighet plomberad vägmätare, eller att varje automobilägare skulle förpliktas att för viss tid i en på heder och samvete avgiven deklaration uppgiva väglängden.

Såsom skäl mot dylika anordningar har framhållits, att det ej lärer finnas att tillgå någon fullt tillförlitlig vägmätare, varjämte för avläsandet av mätarna och dessas plombering skulle erfordras en allt för vidlyftig organisation, som säkerligen skulle bliva mycket kostsam, samt att deklarationsplikt för automobilägarna antagligen skulle befinnas allt för betungande för dessa, varförutom det troligen skulle bliva praktiskt omöjligt att kontrollera riktigheten av de lämnade uppgifterna.

Från några håll har hemställts, att såsom norm för skattens beräknande skulle bestämmas storleken av automobilens tyngd eller tyngd och lastningsförmåga, kombinerad med en skatt antingen efter hästkraftantalet eller på gummiringarna. Man har framhållit, att det visserligen vore riktigt, såsom vägkommissionen påpekat, att automobilens tyngd och kör-

hastighet utövade en förstörande inverkan på vägarna, samt att förty hästkraftantalet såsom grund för den föreslagna skatten kunde hava sitt berättigande, men, då den högsta tillåtna hastigheten här i landet vore 40 kilometer i timmen och denna hastighet torde uppnås även av personautomobiler med jämförelsevis ringa kraft, vore det påtagligen orättvist att tillmäta hästkraftantalet den stora betydelse för hastigheten, som vägkommissionen antagit. Riktigare vore därför att vid bestämmandet av en automobils vägförstörande inverkan, om man bortsåge från den tid, den varit i trafik, endast taga hänsyn till automobilens tyngd.

Yttranden av myndigheter, som förordat gummiringsbeskattning.

De flesta över förslaget hörda myndigheterna hava, därest de yttrat sig angående normen för skattens beräknande, förordat antingen helt och hållet en gummiringsbeskattning eller också en sådan beskattning, kombinerad med en efter annan norm beräknad skatt.

Då Kungl. automobilklubben utförligast motiverat skälen för att delvis lägga skatten på gummiringarna, vill jag till en början andraga automobilklubbens yttrande härutinnan.

[Kungl. automobilklubben.]

Automobilklubben anför, sedan klubben medgivit det berättigade uti att automobiltrafiken påfördes en avgift såsom bidrag till och gottgörelse för den kostnadsökning, som nämnda trafik medförde för vägnätets förnyande och vidmakthållande, följande:

»Om sålunda klubben i princip uttalar sin anslutning till att avgift erlägges av automobiltrafiken, kan klubben däremot icke godtaga det utformande, sagda princip erhållit i det av vägkommissionen avgivna förslaget till förordning om automobilskatt. Härvid är först att märka, att klubben icke finner det vare sig rättvist eller lämpligt, att, såsom vägkommissionen föreslagit, en skatt lägges på blotta innehavet av automobil, med storleken i det enskilda fallet normerad av det s. k. nyttiga hästkrafttal, som motorn utvecklar. Det är ju alldeles givet, att en uteslutande användning av denna norm för uttagande av ett bidrag måste leda till för den allmänna rättsuppfattningen stötande konsekvenser, i all synnerhet då man betänker, att jämväl vägkommissionen ansett, att förslaget till skatten huvudsakligen bör motiveras genom den ökade kostnad i vägunderhållet, som automobiltrafiken medför. Utgående härifrån kan det omöjligen betecknas som rättvist, att den, som under året med sin automobil färdats en vägsträcka, vilken endast utgör exempelvis en tiondel av den, som en annan person tillryggalagt med sin automobil och som sålunda kan antagas åstadkomma blott en tiondel av den slitning å vägar och gator som den senare orsakat, skall drabbas av en lika hög vägavgift som denne. Om man förutsätter, att den senare personen med den av honom erlagda avgiften täcker den ökning i vägunderhåll, som hans automobil under året vållat, får ju den förre vidkännas ett bidrag till vägunderhållet, som tio gånger överstiger vad han rätteligen bort utgiva. Klubben fruktar, att en dylik prin-

cip för avgiftens beräkning icke kommer att uppfattas som rättvis och billig av dem, som drabbas av avgiften ifråga.

Det skulle nu kanske kunna göras gällande, att en person, som mycket litet använder sin automobil, icke har något egentligt behov av densamma, och att hållandet av automobil i detta fall kan betraktas som lyx och att det icke ligger något så särdeles upprörande i att beskatta lyxen. Häremot vill dock klubben invända, dels att det icke är innehavet av ett visst lyxföremål, som givit upphov till vägkommissionens förslag till förordning om automobilskatt, och dels att det i regel är orsaker, som icke alls hava något med lyxbegreppet att göra, som vålla att en automobil under några år endast helt obetydligt tagits i anspråk.

En annan grund för beräkning av vägavgift, som möjligen skulle kunna komma ifråga, är att göra densamma beroende av en förbrukningsartikel, vilken kan sägas utgöra en mätare av automobilens vägförslitning. De förbrukningsartiklar, som härvid kunna komma i åtanke, äro bränslet och ringarna, om dessa utgöras av gummi.

Denna beräkningsgrund för vägavgiften skulle vara berättigad, om man som årskostnader för en väganläggning enbart hade att räkna med underhållskostnaderna, d. v. s. kostnaderna för slitage och reparation. Så är emellertid icke förhållandet. Även ränta och amortering å anläggningskostnaderna böra rätteligen medräknas i årskostnaderna. Nu är emellertid förhållandet det, att ju bättre en väg bygges, dess större bliva engångskostnaderna, d. v. s. ränta och amortering, men dess mindre underhållskostnaderna. Man kommer sålunda med ovan angiven beräkningsgrund för avgifterna till den oegentligheten att just för de vägar, som med stora engångskostnader äro särskilt anlagda för automobiltrafik, skulle minsta bidraget lämnas till vägarna från automobiltrafiken, då däremot bidraget skulle bliva större ju sämre vägarna äro, vilket icke kan vara riktigt.

Som exempel kan anföras:

En viss väg förorsakar på grund av sin dåliga beskaffenhet enligt denna beräkningsgrund en ringslitning, som tillför en vägavgift av t. ex. 50,000 kronor per år. Sättes därefter denna väg genom anlitande av allmänna medel, som säkerligen uppgå till miljoner, i bästa möjliga skick för automobiltrafik, kommer förbrukningen av samma artikel att så minskas, att avgiften nedgår till 5 à 10,000 kronor per år. Härigenom kommer automobiltrafiken tydligen icke att lämna skäligt bidrag till amortering av den just för denna trafik iståndsatta vägen.

Då sålunda vägkostnaderna helt naturligt dela upp sig i tvenne delar, en motsvarande en engångskostnad och en motsvarande årlig slitage, förefaller det klubben naturligt att även vid uppställande av grunder för avgiftens beräknande man bör taga hänsyn härtill, och kan man då, enligt klubbens mening, lämpligen fördela bidraget i en del beräknad med hänsyn till innehav och en del beroende av någon för automobiltrafiken nödvändig förbrukningsartikel.

Proportionen mellan dessa båda avgifter borde enligt klubbens åsikt lämpligen vara den, att vardera skulle bidraga med hälften av det belopp, som kan anses lämpligt att uttaga.

Beträffande då först vägavgiften för innehavet av automobil har jämväl klubben tänkt sig, att densamma bör sättas i förhållande till varje automobils hästkrafttal. Däremot har klubben icke funnit tillräckliga skäl föreligga att låta avgiften — i överensstämmelse med vägkommissionens förslag — utgå efter en hastigare stigande skala än i proportion till hästkrafttalet. Det motiv, som vägkommissionen härför angiver, nämligen att de kraftigare vagnarnas förstörande inverkan på vägbanan skulle vara mer än proportionellt större än de svagares, kan möjligen vara riktigt, men detta förhållande regleras i tillräcklig grad genom att avgift uttages å viss förbrukningsartikel, vilket här föreslagits. Klubben anser därför, att beloppet bör bestämmas lika för varje hästkraft, oberoende av huruvida antalet hästkrafter är större eller mindre, och som klubben därvid med utgångspunkt dels från sitt eget förslag, att hälften av vägbidraget skulle på denna väg uttagas, dels ock från storleken av den av vägkommissionen föreslagna skattesatsen, kommit till det resultat, att en avgift av fyra kronor per hästkraft skulle inbringa hälften av det belopp, som enligt vägkommissionens förslag skulle erhållas, har klubben funnit sig böra i underdånighet förorda, att vägavgiften i denna del måtte bestämmas utgå med fyra kronor per hästkraft och på sådant sätt, att det totala avgiftsbeloppet blir direkt proportionellt mot hästkrafttalet.

Vad angår beräknandet av det hästkrafttal, som för varje automobil skall läggas till grund för den därå utgående avgiften, anser klubben i likhet med vägkommissionen, att närmare bestämmelser i detta hänseende böra meddelas av Eders Kungl. Maj:t i särskild författning. Däremot måste klubben underkänna den av vägkommissionen rekommenderade metoden för fastställandet av hästkrafttalet för en automobil, försedd med en fyrtakts explosionsmotor av normal konstruktion. Vägkommissionen utgår nämligen ifrån att kraftbeloppet endast skall beräknas ur cylindervolymen och tager därvid icke någon hänsyn till varvantalet, vilket har till följd, att motorer med högre varvantal skulle gynnas på bekostnad av sådana med lägre varvantal, något, som i sin tur betyder, att de lätta personvagnarna skulle bliva ur beskattningssynpunkt bättre ställda än de tyngre lastvagnarna. Klubben anser för sin del, att sagda hästkrafttal bör bestämmas på sätt som angives i nedanstående not,[1] därvid dock det genom formeln bestämda maximikraftbeloppet bör reduceras med en tredjedel, så att endast två tredjedelar av det hästkrafttal, som enligt

---

[1]) För beräkning av kraftbeloppet användes formeln

$$N = \frac{z \cdot d^2 \cdot s \cdot n}{C}$$

där z = antal cylindrar
d = cylinderdiameter i cm.
s = kolvslag i cm.
n = varvantalet hos motorn,

då denna är direkt kopplad till drivaxeln eller med minsta utväxlingstal mellan motor och drivaxel samt automobilen går med högsta lagenliga fart.

$$C = \begin{cases} 180{,}000 \text{ för 2 takt-motor, bensin eller fotogen} \\ 220{,}000 \text{ » 4 » » bensin} \\ 240{,}000 \text{ » 4 » » fotogen.} \end{cases}$$

denna formel beräknats, lämpligen bör läggas till grund för beräkningen av det antal hästkrafter, efter vilket avgift i varje särskilt fall skall utgå. Orsaken till reduktionen ifråga är den, att ur en automobilmotor i allmänhet icke uttages full effekt, utan endast en bråkdel. Tilläggas kan för övrigt att genom denna reduktion kommer det för avgiftsberäkningen föreslagna hästkrafttalet i nära överensstämmelse med vägkommissionens förslag vid normala varvantal.

Vidkommande därefter den av klubben föreslagna vägavgiften å någon för automobiltrafiken nödvändig förbrukningsartikel har klubben efter en ingående prövning av samtliga objekt, som överhuvudtaget kunna tänkas komma ifråga, stannat vid den bestämda uppfattningen, att förbrukningen av gummiringar otvivelaktigt torde vara att anse som det lämpligaste föremålet för en dylik beskattning. Här föreligger bland annat ej den svårighet, som måste sägas gälla beträffande en vägavgift uttaxerad på exempelvis motorbränsle, vilket annars skulle kunna tänkas utgöra ett lämpligt objekt, nämligen att begränsa avgiften till att uteslutande träffa den kvantitet av ifrågavarande konsumtionsartikel, som är avsedd att tagas i bruk för automobiltrafiken. Automobilgummiringar äro tvärtom en sådan förbrukningsartikel, som endast har sin användning i och för automobiltrafiken, varför en avgift härå icke besväras av de praktiska olägenheter, som i nyss angivet hänseende vidlåda en förbrukningsavgift å motorbränsle. Härtill kommer också, att ringförbrukningen måste sägas vara en i allmänhet mycket god mätare av den väglängd en automobil tillryggalagt och således en i stort sett rättvis grund för beräknandet av den slitning å vägbanan med ty åtföljande kostnadsökning i vägunderhållet, som varje automobil orsakar. Med hänsyn till här framförda synpunkter och jämväl av andra grunder är det klubbens åsikt, att vägavgiften bör läggas å förbrukningen av automobilringar och att, då sagda avgift enligt ovanstående är avsedd att inbringa hälften av det belopp, som genom den tilltänkta automobilbeskattningen skulle inflyta, densamma, med utgångspunkt från storleken av de skattemedel, som enligt vägkommissionens förslag skulle erhållas, bör fastställas att utgå med 75 öre per kilogram av till riket utifrån införda eller här i landet tillverkade automobilringar.

Emot sistnämnda förslag, d. v. s. emot påläggandet av en konsumtionsavgift å gummiringar, kan enligt klubbens mening endast en allvarlig invändning göras, nämligen att i så fall skulle de automobiler, som äro försedda med ringar av järn i stället för med sådana av gummi, helt och hållet befrias från den hälft av vägavgifterna, som är tänkt att drabba gummiförbrukningen. Då i vissa delar av landet ett antal automobiler av detta slag för närvarande äro i användning och det ingalunda är uteslutet, att i framtiden denna automobiltyp kan vinna ytterligare utbredning särskilt i form av traktorer, har klubben ansett, att, då lämplig form för beräknande av nu omnämnda avgift knappast torde finnas, densamma bör bliva föremål för en avvikande taxering så till vida, att för automobiler, vilkas hjul icke äro försedda med gummiringar, avgiften helt och hållet bör läggas på innehavet och att alltså, på det att dessa automobiler må bliva föremål för ett lika kraftigt bidrag till vägnätet som övriga automobiler, avgiften för dem måtte bestämmas att utgå med dubbelt så högt belopp eller med åtta kronor per hästkraft, beräknad på sätt ovan angivits. Härför finnes så mycket större skäl, som automobiler av denna typ säkerligen

icke under avsevärd tid lämnas oanvända, utan av varje ägare utnyttjas så effektivt som möjligt. Måhända bör avgiften av detta skäl sättas t. o. m. något högre än ovan föreslagits.»

Då det mot en gummiringsbeskattning, bland annat, även gjorts den invändningen, att det skulle möta synnerligen stora svårigheter att kunna på ett tillfredsställande sätt uttaga en dylik skatt, är det av vikt att redan i detta sammanhang framhålla, huru automobilklubben tänkt sig skattens uttagande.

Automobilklubben anför härutinnan följande:

»Vidkommande sättet för uttagande av vägavgiften å förbrukningen av automobilringar torde det enklaste vara att låta densamma utgå i form av en stämpelavgift, vilken beträffande importerade ringar lämpligen borde uppbäras av tullverket i samband med förtullningen, därvid vederbörande tulltjänstemän jämväl skulle hava att förse ringarna med stämpel utvisande, att sådan avgift erlagts. Vad angår vägavgiften å här i riket tillverkade gummiringar, har klubben tänkt sig, att det vid försäljningen av desamma skulle åligga fabrikanten att åsätta ringarna stämpel. Det skulle vid straffansvar förbjudas att försälja eller saluhålla automobilringar, som icke voro försedda med stämpel.

Vad angår de ringar, som den dag förordningen träder i kraft finnas tillgängliga i den allmänna handeln, skulle det åligga vederbörande försäljare att anbringa stämpel å desamma.»

[Överståthållarämbetet.]

Överståthållarämbetet anser, att automobilklubbens förslag är förtjänt av beaktande, men att konsumtionen av gummiringar icke kan vara någon fullt tillförlitlig mätare å den skada på vägarna, som en automobil kan anses hava gjort. Överståthållarämbetet framhåller vidare, att, då särskilt de tunga last- och personautomobiler, som gå i regelbunden trafik å vissa bestämda sträckor, skada vägarna, utövarna av sådan trafik borde åläggas att utöver en eventuell skatt utgiva visst bidrag till underhållet av de vägar, som beröras av en dylik trafik.

Länsstyrelsen i Stockholms län yttrar:

[Länsstyrelsen i Stockholms län.]

Vid övervägande av olika möjligheter till förändrade grunder för automobilskattens anordning har länsstyrelsen funnit det av automobilklubben framförda förslaget vara byggt på en tillfredsställande princip. Länsstyrelsen kan alltså förorda, att skatten uppdelas i en grundavgift på varje automobil, efter dess hästkrafttal, och en stämpelavgift på gummiringarna, vilken praktiskt taget komme att verka proportionellt till varje automobils användning — detta senare under förutsättning, att tillfredsställande kontroll vid stämpelbeläggningen kan anordnas, vilket icke bör erbjuda några oövervinneliga svårigheter. Rörande avvägningen mellan dessa olika skatteformer och skattesatsernas storlek

inskränker sig länsstyrelsen till att uttala, att automobilklubbens förslag torde kunna tjäna såsom utgångspunkt.

[Länsstyrelsen i Uppsala län.] Länsstyrelsen i Uppsala län anser, att vägkommissionens förslag i huvudsak kan anses acceptabelt, ehuru, om och när man avser en tyngre skattebörda, en del av skatten torde böra utgå i förhållande till den trafiken utvisande förbrukningen av vissa artiklar.

[Länsstyrelsen i Södermanlands län.] Länsstyrelsen i Södermanlands län förordar införandet av en skatt, i huvudsak överensstämmande med den av automobilklubben föreslagna.

[Länsstyrelsen i Östergötlands län.] Länsstyrelsens i Östergötlands län yttrande innehåller i huvudsak följande:

Vägkommissionens förslag beträffande normen för skattens utgående är varken rättvist eller överensstämmande med de principer, på vilka kommissionens förslag i övrigt är byggt. Det kan uppenbarligen ej vara riktigt att lägga samma skatt på en automobil, vilken mera sällan användes, som på en automobil, vilken under regelbunden trafik så gott som dagligen utsätter vägarna för nötning. Ett dylikt tillvägagångssätt skulle kunna försvaras endast om det vore praktiskt ogörligt att utmäta skatten efter andra mera rättvisa grunder, men så torde knappast vara förhållandet, då man, genom att, på sätt automobilklubben föreslagit, uttaga en del av skatten genom stämpelavgift på automobilringar, kan antagas få en skatt, byggd på automobilernas förnötande inverkan på vägarna.

[Länsstyrelsen i Jönköpings län.] Länsstyrelsen i Jönköpings län framhåller svårigheten att finna en skatt, byggd på fullt rättvis grund. Det synes dock länsstyrelsen, som om automobilklubbens förslag skulle mera tillfredsställa rättvisa och billighet än vägkommissionens förslag.

[Länsstyrelsen i Kalmar län.] Länsstyrelsen i Kalmar län erinrar mot vägkommissionens förslag i förevarande hänseende, att icke blott hästkraftantalet utan även den större eller mindre trafikintensiteten hos automobilerna borde läggas till grund för beskattningen.

[Länsstyrelsen i Gottlands län.] Länsstyrelsen i Gottlands län förordar med i huvudsak samma motivering som automobilklubben skattens utgående dels med en grundavgift efter antalet hästkrafter och dels i form av stämpelavgift å gummiringarna.

[Länsstyrelsen i Blekinge län.] Länsstyrelsen i Blekinge län påpekar, att vägkommissionens förslag, att vid skattens beräknande hänsyn skall tagas till hästkraftantalet men ej till den tid, under vilken automobilen är i bruk, icke överensstämmer med kommissionens förklaring, att skatten uteslutande vore avsedd att utgöra gottgörelse för den förslitning å vägarna, som automobilerna åstadkomma. Genom automobilklubbens förslag synes länssty-

relsen ett bättre avvägt förslag hava framkommit, varför detsamma förordas.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anför, bland annat: [Länsstyrelsen i Malmöhus län.]

»Det har sagts, att hästkraftantalet såsom beskattningsgrund komme att verka orättvist och obilligt, i det att denna beskattningsgrund komme att medföra skatt på själva innehavet och således utgå jämväl för biler, som icke begagnades. Särskilt med vägkommissionens motivering för skattens behörighet såsom avsedd att täcka merutgifterna för vägunderhållet genom bilernas skadegörelse å vägarna bleve det icke överensstämmande att taga lika stor skatt å en bil, vilken kanske hela året stått obegagnad, som å en bil, vilken dagligen varit i gång. Denna anmärknings befogenhet lärer icke kunna helt underkännas. Ehuru mera sällan, kan det ju förekomma, att en bil långa tider står obegagnad. Någon hänsyn till bilernas större eller mindre befarande av vägarna synes böra tagas vid skattläggningen. Att vissa svårigheter skola möta för åstadkommande av rationella beskattningsgrunder med ett dylikt hänsynstagande är ju visserligen uppenbart, men måhända kan den tanke, som automobilklubben framkastat om läggande av skatten dels på hästkraftantalet och dels på åtgången av hjulringar, visa sig innefatta en god lösning av frågan. Måhända skulle man också kunna tänka sig ett delklarationssystem, varigenom uppgifter erhölles rörande varje månad, varunder bilen varit i gång.»

Länsstyrelsen i Hallands län förordar i huvudsak automobilklubbens förslag men framhåller dessutom följande: [Länsstyrelsen i Hallands län.]

För lastautomobilers hästkrafter bör erläggas högre skatt än för personautomobilers. De förra automobilerna äro i regel betydligt tyngre än de senare och dessutom merendels synnerligen tungt lastade. Lastautomobilerna nöta därför vägarna avsevärt mera än personautomobilerna. För de sistnämnda spelar hästkraftantalet såsom mätare å vägslitningen ingen nämnvärd roll. För dessa är nämligen hastigheten den mest avgörande faktorn i avseende å automobilens vägslitande inverkan, men, då maximihastigheten är bestämd i lag, är den hastighet, varmed automobilen framföres, i verkligheten oberoende av motorstyrkan. Det kan därför även ifrågasättas, om icke för personautomobiler ett maximum av det beskattningsbara hästkraftantalet bör föreskrivas.

Länsstyrelserna i Älvsborgs, Västmanlands och Gävleborgs län ansluta sig till det av automobilklubben framställda förslaget. [Länsstyrelserna i Älvsborgs, Västmanlands och Gävleborgs län.]

Länsstyrelsen i Kopparbergs län ifrågasätter, om ej annan norm för skattens utgående än den av vägkommissionen föreslagna bör ifrågakomma, och hänvisar i sådant hänseende till automobilklubbens förslag. Under alla förhållanden anser länsstyrelsen, att den av kommissionen föreslagna skatten vore alldeles för högt tilltagen, åtminstone beträffande de inom de nordligare länen registrerade automobilerna, vilka på grund av [Länsstyrelsen i Kopparbergs län.]

väderleksförhållandena ej kunna användas i trafik annat än under en kortare tid av året.

[Länsstyrelsen i Jämtlands län.] Länsstyrelsen i Jämtlands län kan ej finna det riktigt, att beträffande normen för skattens utgående hänsyn ej tages till den trafik, vari automobilen användes, varigenom t. ex. automobiler, som användas i yrkesmässig trafik och i vida högre grad än t. ex. en privatautomobil verka till vägarnas förslitning, skulle drabbas allenast av samma skatt som privatautomobiler.

[Länsstyrelsen i Västerbottens län.] Länsstyrelsen i Västerbottens län framhåller det omöjliga i att beräkna den skada å vägarna, som varje särskild automobil åstadkommer, men anser, att vid skattens bestämmande någon hänsyn måste tagas till den tid, under vilken automobilen är i trafik. Länsstyrelsen ifrågasätter, om icke skattens uppdelning på hästkraftantalet och på ringarna skulle åstadkomma en utjämning, som skulle mera närma sig en rättvis fördelning av bidraget till vägunderhållet.

[Länsstyrelsen i Norrbottens län.] Länsstyrelsen i Norrbottens län ifrågasätter, om icke för skattens beräknande en rättvisare och lämpligare norm än den av vägkommissionen föreslagna bör kunna utfinnas. Länsstyrelsen anser, att de synpunkter, som framkommit i automobilklubbens förslag, böra i detta avseende kunna vinna beaktande.

[Övriga myndigheter.] Övriga över förslaget hörda myndigheter, som förordat en gummiringsbeskattning, hava såsom skäl för en sådan skatteform i huvudsak framhållit automobilklubbens synpunkter.

Yttranden, där vägkommissionens förslag förordats.

Vägkommissionens förslag att bestämma skatten efter hästkraftantalet har förordats från åtskilliga håll. Man har framhållit metodens enkelhet och dess lämplighet från kontrollsynpunkt. Ur yttranden från de myndigheter m. fl., som, vissa med tvekan, uttalat sig till förmån för vägkommissionens förslag i denna del, må framhållas följande.

[Länsstyrelsen i Kronobergs län.] Länsstyrelsen i Kronobergs län framhåller, att en automobils förslitande inverkan på vägarna visserligen är beroende av ej allenast dess tyngd och den hastighet, varmed den framföres, utan jämväl av den omfattning, vari automobilen användes i trafik, men att det torde vara synnerligen svårt att i detta hänseende även taga sistnämnda faktor i betraktande. En bränslebeskattning kan på av kommissionen anförda skäl ej gärna komma i fråga. Likaså torde en gummiringsbeskattning ej vara ändamålsenlig. Det torde nog vara omöjligt att anordna skatten så, att full rättvisa ernås, d. v. s. att skatten noga motsvarar den vägslitning, de olika automobilerna åstadkomma. Man får nöja sig med en viss relativitet i

rättvisan. Man bör i skattehänseende kunna göra skillnad mellan å ena sidan automobiler, vilka nästan ständigt äro i trafik, och å andra sidan sådana, som mera sparsamt äro i användning. Gränsen är visserligen icke lätt att uppdraga. Dock torde det vara tydligt, att till den förra gruppen böra hänföras åtminstone automobiler, vilka användas i yrkesmässig trafik, och att följaktligen dessa senare böra med hänsyn till ifrågavarande beskattningsgrund och syfte hemfalla under en högre taxa.

[Länsstyrelsen i Kristianstads län.]

Länsstyrelsen i Kristianstads län förordar vägkommissionens förslag.

[Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län.]

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anför:

Av de olika sätt för beräkningen av skatten, som erbjuda sig, synes det av vägkommissionen föreslagna vara det ojämförligt enklaste såväl för skattebetalarna som för de myndigheter, vilka skola handhava skattens debitering, uppbörd och redovisning. Ehuru automobilklubbens förslag torde vila på en rättvisare grund än vägkommissionens, enär vid skattens beräknande hänsyn därvid i viss mån tagits till den tid, automobil varit i verksamhet, anser sig länsstyrelsen likväl icke kunna förorda detsamma. Kostnaden för kontroll m. m. beträffande stämpelavgiften skulle nämligen enligt länsstyrelsens förmenande bliva alltför stor i förhållande till skattebeloppet. En annan grund för beskattningen är den använda kvantiteten motorbränsle. Då emellertid skatten i sådant fall synes böra utgå i form av tullavgift och upptagas genom tullverket och därigenom drabba *all* motordrift, är denna väg icke framkomlig. Länsstyrelsen anser nämligen att vid beskattningen deklarationsförfarandet beträffande det av automobil använda bränslet icke bör komma i fråga. Med stöd av vad sålunda anförts och då någon annan mera rättvis och på samma gång praktiskt användbar beskattningsgrund icke synes kunna åstadkommas, anser sig länsstyrelsen, ehuru med tvekan, böra instämma i vägkommissionens förslag beträffande grunderna för skattens beräknande.

[Länsstyrelsen i Värmlands län.]

Länsstyrelsen i Värmlands län anser, att, då kommissionens förslag torde vara det enda tänkbara samt detsamma i stort sett överensstämmer med utländsk lagstiftning på området, detsamma bör godtagas. Automobilklubbens förslag kan ej anses tillfredsställande, då därmed alltid en mera invecklad kontroll måste förknippas, vartill kommer det förhållandet, att åtskilliga automobiler äro försedda med ringar av annat ämne än gummi.

[Stockholms droskägareförening.]

Stockholms droskägareförening påpekar omöjligheten uti att, huru än skatten lägges, avpassa densamma så, att den för varje automobil motsvarar den å densamma belöpande vägslitningen för viss tid. De härvid

inverkande omständigheterna äro allt för många och svåra att bestämma. Om skatten skulle läggas på bränslet, skulle densamma ej bliva fullt effektiv med mindre allt flytande bränsle beskattades. Skatten skulle härigenom även drabba lantbruket, sjöfarten m. fl. områden, vilka ej rättvisligen böra bidraga till vägunderhållet. Vad angår gummiringsbeskattningen, kan nog förbrukningen av gummiringarna anses som en mätare av den väglängd, en automobil tillryggalagt, men en given följd av en sådan beskattning måste bliva, att större delen av skatten skulle falla på de minst bärkraftiga av automobilägarna, nämligen dem, som för sitt yrkes bedrivande äro innehavare av automobiler för att med desamma ombesörja personbefordran. Då alltså på grund av skilda orsaker skatten ej lämpligen bör läggas på förbrukningsartiklarna, förordar föreningen, att skatten lägges på automobilen och beräknas efter det nyttiga hästkraftantalet.

[Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.]

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påpekar till en början, att med den grund för skattens beräknande, som vägkommissionen föreslagit, hänsyn tages endast till två av de faktorer, på vilka ett motorfordons vägslitande inverkan beror, nämligen fordonets tyngd och den hastighet, varmed det framdrives. Däremot ger hästkraftantalet intet mått på den väglängd, automobilen framföres, med vilken vägslitningen är direkt proportionell. Härefter anför styrelsen följande:

»Om skatten skall utgå med ett belopp, som fullt motsvarar den åverkan automobilen gör på vägarna, torde nog sistberörda faktor, eller den väglängd automobilen framföres, böra givas tillfälle att öva inflytande på skattebeloppet. Automobilklubben har följt denna tankegång, då den föreslagit, att skatten skulle utgå med omkring halva beloppet som grundavgift, beräknad i direkt proportion till hästkraftantalet och med den andra hälften som en tilläggsavgift i form av stämpelskatt å automobilgummiringar. Automobilringarnas slitning skulle nämligen vara en i allmänhet mycket god mätare av den väglängd en automobil tillryggalagt och således en i stort sett rättvis grund för beräknandet av den slitning på vägbanan med ty åtföljande kostnadsökning i vägunderhållet, som varje automobil orsakar. För automobiler med hjulringar av järn har automobilklubben föreslagit, att endast grundavgiften skulle utgå, ehuru med dubbla beloppet.

Den enda framkomliga vägen, på vilken man kan införa sistberörda vägslitningsfaktor i beskattningen, torde sannolikt för närvarande vara att till grund för avgiftsberäkningen helt eller delvis lägga någon av de vid automobiltrafiken använda konsumtionsartiklarna såsom exempelvis bränslet eller gummiringarna. Det torde nämligen vara troligt, att ett införande av självregistrerande vägmätare på alla i trafik gående motorfordon skulle bliva alltför opraktiskt och kostsamt med hänsyn till de möjligheter, som lära finnas till obehöriga ingrepp i dessa apparater samt det besvär och den kostnad, som deras avläsning och kontroll skulle medföra.

Såväl bränslet som gummiringarna hava emellertid den egenskapen att deras åtgång ökas ju sämre vägarna äro. En skattläggning på dessa föremål skulle följaktligen kunna anses innebära en principiell premiering av dåliga vägar.

Ehuru åtskilligt alltså talar för en tillämpning av en dylik beskattningsform, varigenom en rättvisare taxering av automobiltrafiken borde kunna ske, har dock väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under frågans övervägande trott sig finna, att automobilbeskattningen därigenom skulle bliva vidlyftig och komplicerad i sin praktiska tillämpning. Man bör enligt styrelsens mening undvika att vid tillkomsten av dessa automobilavgifter skapa ett skatteinstitut med särskilda kontrollorgan m. m., vilka äro mer eller mindre främmande för det vägförbättringsändamål, som med avgifterna eftersträvas. I detta avseende erbjuder den av vägkommissionen föreslagna taxeringen efter det nyttiga hästkraftantalet en avgjord överlägsenhet genom en enkelhet, som — ehuru icke fri från invändningar — ändock ej kan anses avsevärt åsidosätta rättvisans krav. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förutsätter därvid givetvis, att fullt betryggande metoder användas för att utröna automobilernas hästkraftantal. Med enkelhet förenar denna norm i sådant fall en tillförlitlighet, som är dubbelt värdefull på ett område, där den snabba utvecklingen oupphörligt tillhandahåller nya uppfinningar, som måhända skulle kunna rubba de grunder, på vilka en konsumtionsskatt av ovanberörda slag skulle vila. Någon sådan fara föreligger icke i fråga om en avgift på den kraft, som varje fordon behöver för sin rörelse. En automobilskatt lagd på gummiringar har ej heller veterligt vunnit tillämpning i utlandet.

Om den av vägkommissionen uppställda skatteskalan kunna olika meningar göra sig gällande, men någon mera vägande anmärkning mot densamma torde svårligen kunna göras. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen får dock för sin del i underdånighet framhålla, att det torde finnas fog för det av flera distriktstjänstemän gjorda yrkandet att något stegra proportionen för avgifterna med stigande hästkraftantal utöver vad vägkommissionen föreslagit, då de därav träffade automobilerna ofta torde skada vägarna i avsevärt högre grad än vad den föreslagna skatteskalan utvisar. I motsats härtill synes däremot en beskattning av motorcyklar med 50 kronor vara väl hög. Detta fordon representerar i regel ett vida mindre kapital än en automobil och har därför även i stort antal spritt sig till de bredaste lager. Det torde då också vara skäligt, att man tar någon hänsyn härtill vid skattebeloppets fastställande, åtminstone för motorcykel, som begagnas enbart. Försedd med sidvagn är den i alla avseenden mera jämförbar med egentliga automobiler. En årsavgift av 25 kronor för enkel motorcykel och samma avgift för sidvagnen synes därför mera närma sig billighetens krav.»

[1920 års automobilsakkunniga.]

Även 1920 års automobilsakkunniga förorda det av vägkommissionen framlagda förslaget angående skattens beräknande och kritisera andra framkomna förslag.

De sakkunniga anföra:

»Automobilklubben har föreslagit, att avgiften för importerade gummiringar, vilka utgöra det överväldigande flertalet av de automobilringar, som förbrukas i vårt land, skulle uttagas i samband med förtullningen. Detta skulle innebära, att, sedan själva förtullningen ägt rum, en särskild behandling genom tullmyndigheternas försorg erfordrades i syfte att bestämma den för ett visst parti ringar utgående vägavgiften. Härvid yppar sig till en början den svårigheten, att endast ytterringarna, de s. k. däcken, ingå i gällande tulltaxa såsom särskild rubrik, medan innerringarna, de s. k. slangarna, hänföras till övrigt mjukt gummi. Förutsatt emellertid att man lyckas komma förbi denna svårighet, inställer sig frågan: huru skola ringarna märkas, så att det tydligt må framgå, att den föreskrivna skatten (vägavgiften) erlagts? Det torde icke bli lätt att genom något stämplingsförfarande eller på annat sätt förhindra, att insmugglade ringar givas sken av att vara försedda med sådan stämpel.

Vad åter angår de inom landet tillverkade gummiringarna, skulle en beskattning, sådan automobilklubben föreslagit, nödvändiggöra en omständlig och dyrbar kontroll till förhindrande av att ringar, för vilka stadgade avgifter icke betalats, komme ut i marknaden.

Om både de importerade och de svenska ringarna gäller det, att det torde bli vanskligt att skydda sig mot att den stämpel på en ring, som utvisar, att skatt har erlagts, flyttas över på en ring, för vilken skatt ej blivit erlagd. Väl skulle detta i allmänhet kunna förebyggas genom att stämpeln inbrändes i ringen; men mot en dylik åtgärd föreligga å andra sidan vissa betänkligheter; särskilt lärer den möjlighet ej vara utesluten, att ringen därav kunde taga skada.

Men även andra olägenheter vidlåda den av automobilklubben föreslagna skatteformen. Därest statsmakterna skulle besluta sig för beskattning av gummiringar, skulle säkerligen automobilägarna i god tid dessförinnan fylla sina behov av ringar för så lång tid framåt, som av praktiska och ekonomiska skäl läte sig göra, och härigenom skulle tiden för skattens effektiva ikraftträdande väsentligt fördröjas. Och en anordning, varigenom för alla vid automobilskattens ikraftträdande befintliga ringar skulle medelst en avstämpling av ringen betalas automobilskatt efter vissa grunder med avseende å ringens beskaffenhet, skulle tvivelsutan bliva synnerligen besvärlig att genomföra i praktiken. Alldeles obeaktad kan ej heller lämnas farhågan att automobilägare, kanske i ej ringa utsträckning vad vissa delar av landet beträffar, reste med sina vagnar över till exempelvis Danmark eller Norge och där bytte ut de gamla ringarna på automobilerna mot nya, varvid betalningen av skatten undginges. Mot dylika möjligheter behövde man alltså skydda sig genom särskilda förfoganden eller bestämmelser, vilka säkerligen ej bleve lätta att få tillräckligt effektiva.

Även för försäljarna av gummiringar skulle olägenheter uppkomma. Frånsett svårigheterna med inventering av inneliggande lager av ringar, skulle dessa försäljare nödsakas betala skatt för ringar, som de kanske icke finge sålda på länge. Risken att icke alls få sälja ringar, som på grund av långvarig lagring tilläventyrs nedgått i kvalitet, bleve också ekonomiskt känn-

barare på grund av den utgift, försäljaren fått vidkännas genom erläggande av skatten.

En ytterligare viktig omständighet vid bedömande av ifrågavarande skattemetod må framhållas. Genom en skatt på gummiringar skulle utövarna av den yrkesmässiga biltrafiken bliva särskilt hårt beskattade. Det gummislitage, som vid denna trafik uppstår, är flera gånger större än vid annan trafik; särskilt gäller detta städernas drosktrafik, som ofta pågår nästan hela dygnet. Men det är föga tilltalande att hårdast beskatta just den automobiltrafik, som för den stora allmänheten och för hela landet är av det största gagnet, och som just givit denna trafik dess särskilda betydelse i ett land som vårt. Med en automobilbeskattning efter gummiringsslitaget bleve en höjning av taxorna för den yrkesmässiga trafiken också ofrånkomlig.

Det torde ock böra framhållas, att införande av skatt på gummiringar i vissa fall kan komma att föranleda till att anskaffning av nya ringar fördröjes längre än som är förenligt med klok omsorg om motorfordonets hållbarhet och trafiksäkerheten. Erfarenheten — särskilt från krigsåren, då importen av gummi tidvis var alldeles stoppad och man således allmänt var tvungen att köra med ytterst dåliga ringar — har lärt, att vägbanan skadas mera av slitna ringar än av nya, vadan under nämnda förutsättning vägunderhållet blir dyrare och besvärligare samt de influtna skattemedlen otillräckligare att ersätta den ökade vägunderhållskostnaden.

Slutligen må ej lämnas oanmärkt, att utfallet av en automobilskatt, lagd å gummiringsförbrukningen, blir rätt så oberäkneligt och medelst förbättrade ringkonstruktioner och därav minskat slitage kan avsevärt nedgå.

En del av de praktiska svårigheter, som, enligt sakkunnigas mening, äro förknippade med en beskattning av automobilerna efter gummiringsförbrukning, undgås, om skatten lägges å det allmännast använda bränslet för automobiler eller bensinen. En dylik form för uttagande av automobilskatten vore också så till vida rationell, som förbrukningen av bensin även utgör en ganska tillförlitlig mätare på den av automobilen tillryggalagda väglängden och på slitningen av vägen. Men här inställa sig en del andra svårigheter. Bensinen användes ju också för en del tekniska ändamål, för drift av motorbåtar m. m., allt utan minsta betydelse för det som är grundläggande för en automobilskatt. Att för beskattningen av automobiler välja en form, som också skulle drabba helt andra kategorier och ändamål, kan icke vara lämpligt. Och att skilja på samma vara, när den användes för ett ändamål, och då skattelägga denna, men låta den vara skattefri, när den användes för ett annat ändamål, är uppenbart ogörligt. Ett avgörande skäl mot automobilskattens upptagande efter bensinförbrukningen är också, att automobiler, drivna med sprit, fotogen, elektricitet eller ånga, vilka fordon visserligen för närvarande äro mycket fåtaliga i vårt land, icke skulle träffas av en på detta sätt lagd skatt utan måste göras till föremål för ett skatteupptagande i annan särskild ordning.

Härjämte må framhållas, att jämväl en beskattning efter bensinförbrukningen kommer, liksom den efter gummiringsslitaget, att hårdast drabba den yrkesmässiga automobiltrafiken.

Vad nu anförts om olägenheterna av en skatt på bensin gäller i huvudsak även om motorsprit (sulfitsprit), ett bränsle, som för närvarande visserligen är av mindre betydelse för automobildrift, men dock kan tänkas komma till ökad användning i framtiden.

Anser man sig böra strängt fasthålla vid att en automobilbeskattning i görligaste mån bör läggas efter den slitning, som automobilerna orsaka vägbanan, ligger den tanken nära till hands att låta automobilskatten utgå efter den av en automobil med viss vikt under året tillryggalagda väglängden, upptecknad av en registrerande vägmätare, vars anbringande skulle vara obligatorisk för varje automobil. Men denna form för automobilskattens uttagande kräver, att tillgång finnes till en tillförlitlig vägmätare. En sådan saknas emellertid för närvarande, och ovisst torde vara, om och när en dylik kan uppfinnas och praktiskt utexperimenteras. Anordningen kräver vidare ett omfattande kontrollsystem med talrika funktionärer (plombering av vägmätare m. m.). Svårigheterna äro härvid så stora och uppenbara, att varje försök att utforma ett beskattningssystem efter nu förevarande grund lärer vara lönlöst.

Efter noggrant övervägande av de olika linjer, efter vilka en automobilbeskattning lämpligen bör läggas, hava sakkunniga, som i anslutning till vad förut anförts icke ansett sig kunna tillstyrka vare sig skatt å någon för motorfordon nödvändig förbrukningsartikel eller skatt efter vikt och tillryggalagd väglängd, sådan denna angives av obligatoriskt införda, självregistrerande vägmätare, stannat vid vägkommissionens förslag om skattens utgående efter fordonets motorstyrka. Denna grund för uttagande av en automobilskatt är också, även om vissa invändningar, kanske huvudsakligen av teoretisk innebörd, kunna göras däremot, förenad med så stora praktiska fördelar, att den enligt sakkunnigas mening bör antagas.

Samma grund för automobilbeskattningen har också blivit följd i nära nog alla länder, där särskild automobilbeskattning finnes införd.

I och för sig ligger det onekligen också något mera betryggande och bärande i att hänföra denna beskattning till storleken av den *kraft*, varmed ett motorfordon framdrives, än att lägga beskattningen efter en i fordonets utrustning ingående detalj, som för visso är av den allra största vikt *för närvarande*, men som den framtida utvecklingen måhända kommer att beröva större betydelse.»

Beträffande frågan om hästkraftantalets beräkning anse de sakkunniga den av automobilklubben föreslagna metoden vara att föredraga framför den av vägkommissionen förordade.

[Kammarrätten.] Kammarrätten anser på huvudsakligen samma skäl, som av andra myndigheter anförts mot en skatt å någon för automobilerna nödvändig förbrukningsartikel, att en dylik skatt ej bör komma i fråga. Då ej heller någon annan metod att bestämma skatten även efter tillryggalagd väglängd kunnat utfinnas, anser sig kammarrätten böra förorda det av kommissionen framlagda förslaget, trots dess brister både därutinnan, att för skattens beräknande hänsyn ej tages till den tillryggalagda

väglängden, och däri, att formeln för beräkningen av hästkraftantalet icke är tillämplig för alla slag av automobiler. Ett visst stöd för förslagets ståndpunkt i denna del ligger enligt kammarrättens förmenande i den omständigheten, att ett dylikt beräkningssätt kommit till användning i ett flertal utländska automobilskatteförordningar.

Jag övergår härefter till att i korthet redogöra för en del andra yttranden, som kunna vara av intresse för nu föreliggande frågas bedömande.

Övriga förslag till beskattningsnorm.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län framhåller, att ett fordon genom sin tyngd och körhastighet verkar förslitande på vägarna, varför den av vägkommissionen föreslagna skattegrunden synes hava sitt berättigande. Men, då det ingalunda är visst, att en automobil med högre hästkraftantal under alla omständigheter är tyngre än en sådan med lägre antal hästkrafter och tvärtom, samt tvekan dessutom mången gång kan råda rörande innebörden av begreppet hästkraftantal i detta sammanhang, så ifrågasätter länsstyrelsen, huruvida icke enbart motorfordonets tyngd, som med lätthet torde kunna utrönas, skulle utgöra en både säkrare och rättvisare grund för skattens beräknande. Dessutom förordar länsstyrelsen, att en del av skatten lägges på gummiringarna. En dylik skatt skulle nämligen komma att drabba den verkliga automobiltrafiken.

[Länsstyrelsen i Skaraborgs län.]

Länsstyrelsen i Örebro län anför, bland annat:

[Länsstyrelsen i Örebro län.]

Enär frågan om beräknande av det belopp, som bör för en automobil erläggas i skatt, utgör ett huvudsakligen tekniskt spörsmål, äger länsstyrelsen icke möjlighet att med någon säkerhet yttra sig om vad som härutinnan må vara rättvisast eller lämpligast. Tydligt synes emellertid vara, att anordnande i form av en stämpelskatt å automobilringar skulle verka rättvist så till vida, som skatten därigenom komme att stå i förhållande till de särskilda automobilernas användande och därigenom också till deras vägslitande verkan. Den i det föreliggande förslaget upptagna bestämmelsen om skattens beräknande efter hästkraft och sålunda utan hänsyn till automobilernas större eller mindre användning kommer däremot att förhållandevis hårdare drabba lyxautomobiler eller i allmänhet sådana, som endast mera tillfälligt eller under kortare tider årligen äro i bruk. En sådan påföljd står visserligen icke i god överensstämmelse med det av kommissionen åberopade, tydligen också riktiga motivet för ifrågavarande beskattning, nämligen att denna skall utgöra en ersättning för den skada, som genom automobiltrafiken orsakas å vägarna. Men å andra sidan torde det heller icke

kunna anses olämpligt, att huvudsakligen för nöjes- eller sportändamål använda automobiler, ehuru de komma till mindre användning, drabbas av skatt efter enahanda beräkningsgrund som de egentliga trafikautomobilerna. Däremot synes anledning föreligga därtill, att lastautomobiler, likasom i allmänhet automobiler med hårda ringar böra, på grund av sin vägförstörande verkan draga högre skatt än med luftringar försedda automobiler.

[Styrelsen för tekniska högskolan.] Styrelsen för tekniska högskolan hade anmodat högskolans lärarekollegium att inkomma med utlåtande i ärendet. Med anledning härav uppdrog lärarekollegiet åt en kommitté att avgiva sådant utlåtande. Sedan nämnda kommitté fullgjort detta uppdrag, har styrelsen till Kungl. Maj:t insänt utlåtandet.

I utlåtandet anföres, bland annat, följande:

»Någon tillförlitlig utredning angående automobilers och hästfordons relativa åverkan å en väg har enligt vårt förmenande ännu ej utförts, varför något stöd genom siffror att bestämma automobilers vägförstörande verkan i jämförelse med hästfordons synes oss omöjligt att åstadkomma. Emellertid har erfarenheten otvivelaktigt givit vid handen dels att våra nuvarande vägar i allmänhet äro för svaga för trafik med tunga lastbiler, och således genom dessa överansträngas eller förstöras, dels att vid persontransport genom personautomobiler vägarna slitas mer per personkilometer än genom hästfordon, samt dels att den bekväma och snabba biltrafiken föranleder långt flera och längre resor utanför de resandes hemort, således åstadkommande ett avsevärt större slitage på vägarna utanför det egna väghållningsdistriktet och därigenom större kostnader för dessa vägdistrikt än genom hästfordonen.

En automobilskatt, vilkens avkastning användes till vägarnas underhåll och förbättring, synes oss fördenskull befogad.

Enligt vägkommissionens förslag skulle man kunna påräkna för år 1923, d. v. s. det första året, för både automobiler och motorcyklar ett sammanlagt skattebelopp av cirka 3,000,000 kronor. Nu finnes tyvärr ingen utredning angående den verkliga kostnaden för vårt nuvarande vägunderhåll, såväl det kontant betalda som det in natura presterade, och således är det ej heller möjligt att ens ungefärligen beräkna, huru stort procentuellt tillskott den nämnda automobilskatten skulle utgöra till den förutvarande vägunderhållskostnaden, d. v. s. i vilken mån skatten skulle tjäna till att lätta väghållningsbördan respektive bidraga till vägnätets inom riket förbättring. *Något* bidrag innebär emellertid alltid denna skatt och erfarenheten får väl sedermera angiva om och i vilken mån skatteskalan behöver ändras.

I § 5 angives själva skatteskalan i en viss proportion till bilens 'nyttiga hästkraftantal', vilket, dess maximalvärde nämligen, tvivelsutan ger ett rätt så träffande uttryck för bilens vägförstörande förmåga, antingen den krossar vägen genom sin tyngd, såsom vid lastbiler, eller den sliter vägen genom sin hastighet såsom vid personbiler. Beträffande själva paragrafens avfattning, liksom tillsvidare själva skatteskalan, vilja vi ej göra någon erinran, men i stället emot det av vägkommissionen föreslagna sättet för beräkning av

bilmotorns nyttiga hästkraftantal, vilket, trots att det vedertagits i såväl Tyskland som Danmark och Norge, är principiellt felaktigt och ledande till orättvis beskattning av lastbilerna gentemot personbilerna, vilket från synpunkten av den nytta de respektive bilerna göra, knappast kan anses berättigat, ävensom av med fyrtaktmotorer drivna automobiler gentemot värmemotorer av annat slag och elektromotordrivna vagnar.

Motorns verkliga maximaleffekt, som rättvisligen bör läggas till grund för beräkning av dess nyttiga hästkraftantal på drivhjulen, kan ej konstateras utan rätt vidlyftiga prov. Däremot kan medelst en formel uträknas den effekt motorn, om den är lämpligt konstruerad, *kan* utveckla. Den av kommissionen föreslagna formeln för vanliga fyrtaktmotorer $HK = 0.3 \cdot i \cdot d^2 \cdot s$ leder emellertid på grund av dess ofullständighet i regel till felaktiga resultat, enär i formeln ingår motorns slaglängd men ej dess omloppstal, vilket för olika stora motorer är avsevärt olika. Då på grund av en del tekniska och ekonomiska orsaker produkten av slaglängden och omloppstalet vid fyrtaktmotorerna i allmänhet är mycket litet varierande, under det att dessa båda faktorer var för sig kunna variera avsevärt (vid bilmotorer, slaglängden från 8 till 20 centimeter och omloppstalet samtidigt i ungefärligen omvänd proportion från 2,000 till 800 varv per minut) inses lätt att, om såsom i kommissionens formel endast slaglängden insättes, formeln kan visa riktigt vid ett visst omloppstal, i förslaget 800 varv per minut, men måste vara felaktig och giva för små värden vid motorer med högre omloppstal, d. v. s. för alla snabbgående lätta personbilmotorer. Uteslutes däremot både slaglängd och omloppstal ur formeln, kommer densamma, om koefficienten vederbörligen avpassas, att närmare angiva det verkliga hästkraftantalet, för såväl stora, långsamtgående som för smärre snabbgående motorer. I anslutning till vad vi här ovan anfört, anse vi att formeln för beräkning av fyrtaktmotorns nyttiga hästkraftantal bör hava följande utseende: $HK = 0.055\ i\ d^2$ då i = antalet cylindrar och d = cylinderdiametern i centimeter.

Enär indicering av hastigt gående motorer alltid ger mycket osäkra resultat, användes fördenskull denna metod aldrig annat än för rent vetenskapligt ändamål, utan måste effekten, där den ej såsom vid fyrtaktmotorerna kan approximativt beräknas, bestämmas genom bromsningsprov, varvid motorns omloppstal bör vara det varmed den skall arbeta i automobilen, d. v. s. det för motorn ifråga mest ekonomiska. I fråga om automobil, försedd med tvåtakts explosionsmotor, med fyrtakts explosionsmotor av annan än normal konstruktion eller med ångmotor, bör därför det nyttiga hästkraftantalet bestämmas till 75 procent av motorns bromsade hästkraftantal vid det för motorn mest ekonomiska omloppstalet, enligt certifikat från vederbörande fabrik.»

[Sveriges trafikbilägares riksförbund.]

Sveriges trafikbilägares riksförbund vänder sig till en början mot en gummiringsbeskattning och framhåller därvid, att, om en dylik skatt komme till stånd, säkerligen dessförinnan stora partier gummiringar skulle upplagras hos enskilda automobilägare, i synnerhet rika privatpersoner och större bolag. En privat automobilägare skulle säkerligen skaffa sig flera automobildäck och begagna desamma någon kortare tid för att på så sätt kunna undgå dessas beskattande, när skatten infördes. I många fall

skulle han på så sätt säkerligen vara försedd med obeskattade ringar för minst 3 à 4 år framåt. En skatt på gummiringar skulle sålunda genast och hårdast träffa dem, vilka för sin existens vore tvungna att föra automobil. Dessutom skulle automobilägarna komma att i stor utsträckning reparera sina gamla däck, varigenom säkerligen utbytet av skatten icke skulle bliva det beräknade. Genom skatt på pneumatiska gummiringar, vilka erkänt skada vägarna mindre än något annat ringämne, skulle kanske andra materialier kunna komma till användning, och på så vis skulle en gummiskatt kunna motarbeta användandet av det för vägarnas bestånd bästa ringmaterialet, nämligen gummit. Införandet av en bensinbeskattning skulle också stöta på stora svårigheter. Även om man skulle kunna ordna saken så, att såväl skattepliktig som skattefri bensin skulle kunna säljas, så vore frågan ej därmed löst. En lantbrukare t. ex. använde bensin både för sina lantbruksmaskiners drift och för sin automobil och en fabrik använde kanske för sin fabrikation bensin och hade dessutom kanske en eller flera automobiler. Huru skulle det nu kunna kontrolleras vilka kvantiteter, som användes för olika ändamål. Förbundet ansåge också, att användandet av vägmätare för skattens beräknande icke borde komma i fråga, och framhölle därvid, att mångårig erfarenhet visat, att de på automobiler använda vägmätarna på grund av sin känsliga och klena konstruktion icke hölle någon längre tid utan ofta mitt under en körning komme ur funktion. Förbundet förordar slutligen automobilskattens beräknande efter automobilens egen vikt med skattens stigande efter antalet hästkrafter samt hästkraftantalets bestämmande efter automobilklubbens formel.

[Övriga yttranden.] Skattens läggande på det för automobildriften nödiga bränslet förordas av bland andra Blekinge samt Göteborgs och Bohus läns landstings förvaltningsutskott, magistraterna i Trälleborg och Askersund, stadsstyrelsen i Mjölby samt stadsfullmäktige i Falköping och Nora.

Särskilt magistraten i Trälleborg har närmare angivit, huru den tänkt sig en skatt å bensin anordnad. Mot invändningen att industrin, motorbåtar och flygmaskiner m. m. kräva bensin för sin drift, framhåller magistraten, att de kvantiteter bensin, som härför åtgå, utgöra en relativt liten del i förhållande till vad automobildriften kräver. I de fall, där det kunde påvisas, att bensinen skulle användas för icke automobildrift, kunde det givas restitution och ett lägre pris hållas. Restitution skulle kunna erhållas antingen efter en på heder och samvete avgiven deklaration angående bensinens användning, ett förfaringssätt, som tillämpades i betydligt viktigare ekonomiska förhållanden, eller genom tillståndsbevis, meddelade för industrier av yrkesinspektör eller annan lämplig

person för viss tid, och för övriga avnämare av annan myndighet, t. ex. av magistrater eller landsfiskaler.

Skatteskalan.

Beträffande skattens storlek har från åtskilliga håll anmärkts, att den av vägkommissionen föreslagna skatten vore för högt tilltagen. Särskilt har man ansett, att motorcyklarna bleve för högt beskattade. Man har framhållit, att motorcyklar användas allt mer och mer av mindre bemedlade personer, vilka, boende kanske på avsevärda avstånd från sina arbetsplatser, begagna sig av desamma för att komma till och från sitt arbete. Från myndigheter i Norrland har framhållits, att det vore orättvist, att man för de automobiler, som användes i Norrland, skulle betala lika hög skatt som för dem i övriga delar av landet. De norrländska automobilerna kunde nämligen, har man förmenat, ej tagas i bruk mera än under halva året, under det att övriga automobiler vore i trafik hela året om, i följd varav, därest skatten skulle beräknas efter samma norm för alla automobiler, de norrländska bleve dubbelt så hårt beskattade som landets övriga automobiler. Några myndigheter hava ansett, att automobiler i yrkesmässig persontrafik skulle enligt kommissionens förslag bliva för högt beskattade. Andra hava uttalat, att lyx- eller privatautomobiler borde beskattas högre än andra. Från många håll har även påpekats den stora skada, som lastautomobilerna förorsaka å vägarna, varför dessa automobiler borde beskattas högre än andra.

Departementschefen.

Det torde utan tvivel vara riktigt, att, såsom vägkommissionen framhållit, automobilens hästkraftantal utgör ett gott uttryck för automobilens tyngd och den hastighet, varmed automobilen kan framföras, det vill säga de egenskaper hos automobilen, som kunna inverka förslitande å vägarna. Om alla automobiler vore i trafik under lika lång tid, och om man vid framförandet av en automobil finge beträffande körhastigheten fullt utnyttja dess hästkrafter, vore det därför riktigt att för bestämmandet av den förslitande inverkan, en automobil åstadkommer å vägbanan, lägga hästkraftantalet till grund. Nu har det emellertid från flertalet av dem, som yttrat sig över förslaget i denna del, påpekats, att en automobil under året tillryggalägger en måhända mångdubbelt längre vägsträcka än en annan. Då skatten, har det vidare framhållits, skulle utgå såsom ersättning för den merkostnad, som åsamkades landets vägkommuner för vägunderhållet, och denna merkostnad givetvis vore beroende av ej allenast automobilens tyngd och körhastighet utan jämväl den vägsträcka, som den tillryggalagt, vore det stridande mot principen

för skattens utgående att vid bestämmandet av densamma uteslutande taga hänsyn till hästkraftantalet.

Jag delar de framkomna betänkligheterna mot kommissionens förslag i nu föreliggande fråga. En skatt, lagd efter de grunder, som kommissionen föreslagit, skulle otvivelaktigt i viss mån bliva en lyxskatt för de personer, som endast obetydligt använda sina automobiler. Såsom redan förut framhållits, anser jag mig emellertid icke böra i detta sammanhang föreslå en lyxbeskattning av automobiler. Genom en skatt å någon för automobilen nödig förbrukningsartikel, såsom bensinen eller gummiringarna, skulle i huvudsak de faktorer, som äro av betydelse för bestämmandet av en automobils vägförslitande inverkan, nämligen tyngd, körhastighet och tillryggalagd vägsträcka, komma att beaktas. Åtgången av bensin och gummiringar är nämligen beroende på såväl tyngden och körhastigheten som vägsträckan. För att få skatten bestämd ej blott efter hästkraftantalet såsom mätare på automobilens tyngd och körhastighet utan också efter den tillryggalagda väglängden har man även ifrågasatt, att vägmätare skulle anbringas å varje automobil, eller att varje ägare i en på heder och samvete avgiven deklaration skulle angiva den väglängd, som under viss tid tillryggalagts. Då emellertid, såsom det från åtskilliga håll framhållits, bensin användes för drivandet av ej allenast automobiler utan jämväl andra maskiner samt det torde möta oöverstigliga hinder att anordna en bensinskatt så, att den endast komme att drabba automobildriften, kan jag ej förorda en dylik beskattningsform. Ej heller anordningar med vägmätare eller deklaration av tillryggalagd väglängd böra komma i fråga. Någon fullt tillförlitlig vägmätare lärer ej finnas att tillgå, och deklarationsplikt för automobilägarna skulle säkerligen leda till många trakasserier, varförutom det nog skulle visa sig praktiskt omöjligt att kontrollera uppgifternas riktighet. Däremot anser jag, att man genom en beskattning av gummiringarna — varmed jag förstår de s. k. ytterdäcken i de fall, då dubbla ringar användas — bör kunna erhålla en lämplig beskattningsform.

De mera vägande skäl, som framkommit mot en dylik beskattningsform, äro följande. Då ringarna slitas mera ju sämre vägarna äro, skulle en gummiringsbeskattning leda till ett slags premiering av ett dåligt vägväsende. Det skulle möta synnerligen stora svårigheter att på ett tillfredsställande sätt kunna uttaga en gummiringsskatt. För att förhindra, att inom landet tillverkade ringar komme ut i marknaden utan att skatt för dem erlades, skulle erfordras en omständlig och dyrbar kontroll. Dessutom skulle med sannolikhet automobilägarna begagna

sina ringar under längre tid, än som vore förenligt med klok omsorg om motorfordonets hållbarhet och trafiksäkerheten.

Dessa skäl mot en gummiringsbeskattning finner jag för min del ej avgörande. Visserligen torde det vara riktigt, att ringarna slitas mera vid trafik å dåliga vägar än å goda vägar, men å andra sidan har erfarenheten lärt, att automobilerna slita de dåligt byggda vägarna betydligt mera än de vägar, som befinna sig i gott skick. Då skatten skall utgå såsom ersättning för av automobilerna förorsakad vägslitning, är det därför icke utan skäl, om för de automobiler, som trafikera dåliga vägar, kommer att utgå större belopp i skatt än för dem, som framföras å goda vägar. Skattens uttagande bör kunna antagas bliva ordnad på ett fullt tillfredsställande sätt, om den beträffande importerade ringar uttages i samband med tullen av tullverket och beträffande här i landet tillverkade ringar erlägges till vederbörande länsstyrelse av tillverkaren, t. ex. kvartalsvis i samband med avlämnande av en på heder och samvete avgiven deklaration angående vikten å under kvartalet levererade ringar. För kontrollen bör länsstyrelsen kunna tillsätta tillsyningsmän, som böra äga rätt att genomgå tillverkarens böcker för granskning av deklarationens riktighet. I detta sammanhang vill jag nämna, att enligt de upplysningar, jag kunnat förskaffa mig, för närvarande ej lärer finnas mera än två fabriker inom landet, som tillverka automobilgummiringar, nämligen gummifabrikerna i Trälleborg och Gislaved. Avväges gummiringsskatten på ett lämpligt sätt, så att ej den skatt, som kommer att belöpa på varje ring, blir för betungande, torde ingen automobilägare finna med sin fördel förenligt att använda sina ringar under längre tid, än som redan under nuvarande förhållanden kan anses förenligt med klok omsorg och eftertanke.

För att undvika de olägenheter, som man å vissa håll förmenat skulle bliva förenade med en gummiringsbeskattning, torde det emellertid visa sig nödvändigt att ej uttaga automobilskatten uteslutande på detta sätt.

Man får därför söka en annan grund, efter vilken automobilerna kunna bliva ytterligare beskattade. Såsom jag redan framhållit, kan en bränsleskatt ej lämpligen komma i fråga. Återstår då ej annat än att, såsom vägkommissionen föreslagit, beskatta själva automobilerna. För en sådan beskattning lär väl knappast annan form stå till buds än antingen en skatt efter hästkraftantal eller en skatt efter automobilens tyngd. Genom en beskattning i vare sig den ena eller andra formen kommer man visserligen att, såsom redan framhållits, i viss mån bryta

mot den av vägkommissionen uttalade principen, att skatten borde utgå såsom ersättning för den merkostnad, automobildriften förorsakar väghållarna för vägunderhållet. I stället bleve det själva innehavet av en automobil, som beskattades. Då man emellertid enligt min mening vid bedömande av frågan om det berättigade i automobilismens beskattande även synes böra anlägga den synpunkten, att det må anses rimligt, att automobilägarna få sig ålagt att i skatteväg särskilt bidraga till erhållandet av för biltrafik lämpade, väl byggda och underhållna vägar, finner jag det — även om jag bortser från den likvisst synnerligen viktiga praktiska hänsynen — ej opåkallat, att även själva innehavet av automobil i viss mån beskattas.

Vad vidare beträffar frågan, huruvida skatten bör bestämmas efter automobilens hästkraftantal eller efter dess tyngd, finner jag mig böra föreslå den sistnämnda beskattningsformen. Visserligen är hästkraftantalet i viss mån en mätare på en automobils två vägförslitande egenskaper, tyngden och körhastigheten. Av den föregående redogörelsen framgår emellertid, att om sättet för hästkraftantalets beräkning yppat sig synnerligen olika åsikter, varför ett visst osäkerhetsmoment måste anses vidlåda även en beräkning efter hästkraftantalet. Då det därjämte ej är tillåtet att färdas med större hastighet än 40 kilometer i timmen och åtminstone de flesta personautomobiler, oavsett hästkraftantalet, vid färd å slät väg komma upp till denna hastighet, anser jag, att man utan att träda rättvisan för nära kan bortse från hästkraftantalet och hålla sig till automobilens vikt såsom mätare för skatten. Denna utväg erbjuder fördelen av en påtaglig enkelhet, då uppgift angående vikten redan förefinnes i automobilregistret.

En automobilskatt, beräknad efter de grunder och till det belopp, som vägkommissionen föreslagit, motsvarar, enligt vad 1920 års automobilsakkunniga framhållit, i genomsnitt 200 kronor per automobil och 50 kronor per motorcykel. Den 1 december 1921 funnos i riket inregistrerade 27,466 automobiler och 18,979 motorcyklar. Enligt nyssnämnda beräkningsgrund skulle alltså skatten komma att giva bortåt 6,500,000 kronor om året.

Efter inhämtade upplysningar dels rörande importen och exporten av automobilgummiringar under åren 1919, 1920 och 1921 och dels rörande ungefärliga årliga tillverkningen av sådana ringar har jag beräknat, att årliga gummiringsförbrukningen här i landet för närvarande kan antagas uppgå till i runt tal 1,200,000 kilogram. För att en gummiringsskatt, vilken enligt mitt förmenande lämpligen bör beräknas efter

vikt, skulle ensamt för sig giva ett årligt utbyte av 6,500,000 kronor, måste man å varje kilogram gummi lägga en skatt av över 5 kronor. Efter en skattesats av 5 kronor per kilogram skulle skatten komma att för vissa slag av biler verka på följande sätt. För en Fordautomobil med ringar av små dimensioner begagnas vanligen framhjulsringar med en vikt av 4.7 kilogram och bakhjulsringar med en vikt av 5.9 kilogram. För en uppsättning ringar skulle således i skatt erläggas 106 kronor. En dylik uppsättning kostar för närvarande omkring 348 kronor. Andra mycket i bruk varande ringar, som användas på Chevrolet- och Overlandautomobiler, väga 8.3 kilogram. En dylik ring kostar för närvarande cirka 145 kronor. Skatten för en uppsättning sådana ringar skulle således uppgå till 166 kronor för ett nuvarande inköpspris av 580 kronor. För vanliga droskautomobiler begagnas ringar, vägande omkring 12 kilogram. Det har ansetts, att en dylik automobil i regel försliter minst 10 ringar om året. En droskautomobil skulle således i allmänhet betungas av en årlig skatt på minst 600 kronor. För de flesta 2 till 3 tons lastautomobilerna begagnas massiva ringar, vägande 56.3 kilogram per styck. En fullständig uppsättning dylika ringar utgör 6 stycken; för varje bakhjul åtgå nämligen 2 ringar. Man kan antaga, att under normala förhållanden en dylik automobil försliter två uppsättningar om året. För en lastautomobil skulle således få betalas en årlig skatt av icke mindre än närmare 3,400 kronor. En skatt av 5 kronor per kilogram gummi skulle alltså påtagligen bliva så hög, att automobilägaren lätteligen skulle frestas att låta ringarna vara i bruk under längre tid, än som vore förenligt med god omsorg om automobilens hållbarhet och trafiksäkerheten, varjämte drosk- och lastautomobilerna skulle bliva oskäligt högt beskattade särskilt med hänsyn till deras nytta såsom samfärdsmedel. Jag anser mig ej kunna förorda en högre skatt å automobilgummiringar än 1 krona 50 öre per kilogram. Årliga inkomsten av en gummiringsskatt kan med denna skattesats antagas bliva omkring 1,800,000 kronor.

Vad vidare angår storleken av en å själva automobilen lagd skatt, anser jag, att man till att börja med bör gå fram med ganska stor försiktighet, så att skatten ej blir alltför tung och därigenom kommer att verka hämmande på automobilismens utveckling. Jag föreslår en årlig skatt efter följande regler, nämligen för motorcykel utan bivagn (en motorcykel väger i genomsnitt omkring 125 kilogram) 10 kronor, för motorcykel med bivagn 20 kronor, för vanlig automobil, försedd med gummiringar, 8 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av

automobilens egen vikt samt för vanlig automobil, försedd med ringar av annat ämne än gummi, 50 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens egen vikt. Kan denna höga skattesats bidraga till att användandet av andra ringar än gummiringar upphör, finner jag detta endast innebära en fördel.

I detta sammanhang vill jag nämna, att jag haft under övervägande att även föreslå beskattning av släpvagnar till automobiler. Sådana vagnar lära, om ock i ringa utsträckning, hava börjat komma till användning här och var på landsbygden. Emellertid anser jag, att med frågan om dylika vagnars beskattande bör anstå, till dess användningen av desamma vunnit ökad spridning.

Innan jag lämnar frågan om skattenormen, vill jag nämna något angående det antagliga årliga utbytet av skatten å själva automobilerna. De i riket den 1 december 1921 inregistrerade automobilernas (motorcyklarna därvid ej medräknade) egen vikt uppgick till sammanlagt 35,755,181 kilogram. För de egentliga automobilerna kan således påräknas en skatt av i runt tal 2,860,000 kronor årligen. Antalet inregistrerade motorcyklar utgjorde den 1 december 1921 18,979. Om man antager, att hälften av dessa äro försedda med bivagn, skulle den årliga skatteinkomsten av motorcyklarna kunna antagas uppgå till i runt tal 280,000 kronor.

Medräknar man gummiringsskatten, skulle alltså den årliga skatteintäkten från motorfordonen kunna antagas komma att uppgå till närmare 5 miljoner kronor.

Skattemedlens fördelning.

Jag övergår nu till frågan angående fördelningen av de medel, som komma att inflyta genom en automobilskatt och en gummiringsskatt.

Vägkommissionens förslag.

Vägkommissionen har ansett, att städerna icke i någon mån borde erhålla delaktighet i automobilskattemedlen, utan att desamma borde oavkortade tilldelas landsbygdens vägkommuner. Till stöd för denna sin ståndpunkt har kommissionen anfört i huvudsak följande. Genom den livliga motortrafiken i städerna vore visserligen därvarande vägar i högre grad än vägarna på landet utsatta för slitning genom nämnda trafik, och likaledes vore städernas gator trots sin starkare byggnad i viss mån påverkade av automobilerna, särskilt de tyngre, vilka framför allt rörde sig just inom städerna, men å andra sidan betydde städernas vägghållning i jämförelse med landsbygdens kvantitativt föga. Emellertid vore det framför allt ur en annan synpunkt, som saken beträffande

städerna låge på annat sätt än för landsbygden. Någon fråga om lindring i städernas väg- och gatuhållningsbesvär förelåge icke; det hade aldrig gjorts gällande, att dessa besvär skulle vara så tryckande, att statsmakternas mellankomst med särskilda anordningar i dylikt syfte vore erforderlig. Bekant vore däremot, hurusom just väghållningen på landet, såsom en erkänt tyngande börda, sedan länge varit föremål för statsmakternas särskilda uppmärksamhet och omsorger. Dessutom skulle — därest man ville tillerkänna städerna andel i skattemedlen — frågan om fördelningen av dessa medel framkalla särskilda svårigheter. I de städer, där gatu- och vägunderhållet ålåge städerna själva, mötte härutinnan inga svårigheter. Medlen behövde endast inflyta i respektive städers kassor. Men i ett stort antal städer sköttes underhållet av vissa kategorier av stadens invånare antingen ensamma eller ock i förening med staden. Att efter en rättvis grund på dessa enskilda gatu- och väghållare fördela skattemedlen skulle bliva betydligt vanskligt. Mot invändningen, att den nya skatten, i vad den drabbade vederbörande inom städerna, komme att framstå som en beskattning av städerna till landsbygdens förmån, erinrade kommissionen, att städerna redan nu i själva verket finge vidkännas en beskattning för landsbygdens vägväsen, nämligen genom statens betydande bidrag till väghållningen på landet.

Ej heller landsbygdens stadsliknande samhällen, d. v. s. de samhällen, å vilka stadsplanelagen ägde tillämpning, borde enligt kommissionens mening komma i åtnjutande av några skattemedel för nämnda samhällens enskilda väghållningsbesvär.

Yttranden.

Kommissionens förslag till fördelning har mött så gott som enhällig opposition från de över förslaget hörda myndigheterna. Särskilt hava städer, köpingar och municipalsamhällen framhållit den orättvisa, som kommissionens förslag innehölle därutinnan, att ej dessa samhällen finge del av skattemedlen; och hava de därvid i huvudsak framhållit samma synpunkter, som Svenska stadsförbundet närmare utvecklat i sitt utlåtande över kommissionens förslag.

Svenska stadsförbundet.

Svenska stadsförbundet anför i sitt utlåtande, bland annat, följande:

»Kommissionen gör till en början gällande, att gatu- och väghållningen i stadssamhällena icke i någon avsevärd grad försvåras genom automobiltrafiken. Dessa samhällens starkare byggda gator vore icke på långt när i samma omfattning som landsbygdens svagare vägnät utsatta för särskild påfrestning

av de motordrivna fordonen. Någon anledning att kräva vederlag för försvårad gatuhållning funnes sålunda icke. Vad återigen *väghållningen* anginge, vore denna inom stadssamhällena kvantitativt så obetydlig i jämförelse med landsbygdens, att bilskattemedlens utdelande jämväl bland dessa samhällen i deras egenskap av väghållningskommuner icke kunde anses vara av förhållandena påkallat.

Den utredning, som från kommissionens sida förebragts till styrkande av nyss återgivna påståenden, är anmärkningsvärt knapphändig och bristfällig.

Även om det vore riktigt, att gator av bättre byggnadstyp i följd av sin större härdighet äro jämförelsevis litet utsatta för slitning genom motortrafiken, återstår att visa, att stadsgatorna i allmänhet kunna hänföras till denna bättre byggnadstyp. Utan närmare undersökning synes kommissionen hava utgått ifrån, att så är förhållandet. Detta överensstämmer emellertid ingalunda med verkligheten. Uttömmande uppgifter rörande den tekniska beskaffenheten av stadssamhällenas gatunät finnas visserligen ej samlade, men det material, som i detta hänseende föreligger i Kommunaltekniska föreningens gatustatistik och de större kommunala gatuförvaltningarnas årsberättelser, medger dock en ganska god överblick av det faktiska läget. Av detta material kan med stor grad av säkerhet slutas, att icke ens i de största städerna, vilkas gatuväsen givetvis står högst, arealen av s. k. bättre gator [1] överstiger 60 procent av gatunätets hela körbaneareal, medan återstoden av gatunätet — 40 procent eller mera — utförts med s. k. sämre beläggning. [2] I medelstora och mindre städer användes den sämre beläggningen i betydligt större utsträckning, och det skulle icke möta några svårigheter att uppräkna en hel rad av städer och stadssamhällen med ett till omfattningen ganska ansenligt gatunät, där ännu icke en enda gatusträcka kunnat påkostas gedignare utförande än de vanliga vägarna på landsbygden. Antages det, att av städernas och de stadsliknande samhällenas samtliga gator genomsnittligen 30 procent tillhöra den bättre byggnadstypen, har man säkerligen snarare räknat för högt än för lågt. Med avseende å återstående 70 procent kan den av kommissionen anförda synpunkten om automobiltrafikens relativa oskadlighet omöjligen äga giltighet. Därest, såsom allmänt erkännes, motortrafiken utgör en försvårande faktor vid vägunderhållet på den egentliga landsbygden, så måste självfallet svårigheterna bliva ännu mera kännbara i fråga om underhållet av stadsgator av svagare typ, då ju dessa gator i regeln äro föremål för långt intensivare automobiltrafik än någonsin landsbygdens vägnät.

Härtill kommer, att vägkommissionen helt visst underskattat den förslitande inverkan, som motortrafiken utövar även å bättre byggda gator. Den dag för dag ökade användningen av lastautomobiler medför otvivelaktigt en stark ökning jämväl av utgifterna för dylika gators underhåll, att ej tala om de kostnader och obehag, som denna tunga automobiltrafik visat sig kunna för-

---

[1] Belagda med asfalt, träkubb, betong, huggen eller tuktad sten, smågatsten eller impregnerad makadam.

[2] Fältsten, vanlig makadam eller grus.

orsaka i form av skador å äldre broar och å mindre solitt utförda husbyggnader invid livligt trafikerade gator. Erfarenheter av detta slag hava i många städer framtvingat särskilda ordningsföreskrifter med förbud mot framförande av lastautomobiler på vissa gator och broar, som i annat fall skulle utsättas för faran att helt och hållet förstöras. Ehuru på sådant sätt olägenheterna av den tyngre motortrafiken i någon mån kunnat begränsas, kvarstår dock alltid det faktum, att de gator, som äro upplåtna för dylik trafik, kräva ett proportionsvis dyrbarare underhåll än eljest skulle vara behövligt. I detta sammanhang bör ock uppmärksammas, att den bättre utrustning, som vissa av stadssamhällenas gator erhållit, väsentligen tillkomma i syfte att bereda trafiken, ej minst automobiltrafiken, lättnad och bekvämlighet, samt att dessa gator just i följd av sin högre kvalitet ställa sig synnerligen dyrbara ej blott i anläggning utan även i underhåll.

Såsom i inledningen till kommissionens betänkande erinras, är en särbeskattning av det slag, varom nu är fråga, principiellt lika berättigad vare sig det gäller att åstadkomma vederlag för olägenheter och merkostnader, som en viss rörelse åsamkar kommunen, eller ersättning för kommunens utgifter för någon anläggning eller anordning, varav samma rörelse kan påvisas draga särskild nytta. Ur bägge dessa synpunkter, av vilka den ena företrädesvis äger giltighet i avseende å de svagare byggda och den andra i avseende å de starkare byggda gatorna, måste det, enligt vad styrelsen ovan framhållit, anses skäligt, att vid automobilskattemedlens fördelning hänsyn tages jämväl till stadssamhällenas gatuhållningskyldighet. Med så mycket större fog kan detta krav framställas, som det ju är väl känt, att den alltmer tilltagande biltrafiken förorsakar dessa samhällen icke oväsentliga merkostnader även för andra ändamål än underhållet av gatorna. Särskilt må erinras om storstädernas växande utgifter för den specialgren av ordningspolisen, som gatutrafikens fullständiga omvandling genom automobilerna nödvändiggjort, samt om kostnaderna för gators och vägars bevattning under sommartiden. Sistnämnda kostnader äro framför allt kännbara i de mindre stadssamhällena med deras klent byggda gator och i regeln ansträngda ekonomi. Exempel kunna anföras, då dylika samhällen, belägna vid en knutpunkt för landsvägstrafiken, årligen nödgats offra efter deras förhållanden högst ansenliga summor för att i någon mån neutralisera dammplågan, vilken ju aldrig helt kan undgås vid livlig biltrafik på enklare belagda gator och naturligtvis vållar större skada och obehag i ett tättbebyggt samhälle än på öppna landsbygden.»

Sedan stadsförbundet därefter, bland annat, framhållit, att längden av städernas (de stadsliknande landsbygdssamhällena därvid ej medräknade) gatu- och vägnät kunde antagas utgöra omkring 18 procent av längden utav landsbygdens för automobiltrafik upplåtna vägnät, yttrar stadsförbundet slutligen:

»Sist i raden bland de skäl, som ansetts tala emot stadssamhällenas delaktighet i automobilskattemedlen, anföres, att man genom ett motsatt förfa-

rande skulle inveckla sig i särskilda svårigheter med avseende å själva fördelningen. Utan risk att taga alltför mycket fel kan man nog våga det påståendet, att dessa svårigheter, vilkas förhandenvaro ingalunda skall bestridas, för kommissionen torde hava framstått såsom det egentliga och avgörande hindret för städernas likställighet med landsbygden på ifrågavarande beskattningsområde. Hur bekvämt det än må vara att så mycket som möjligt förenkla ett besvärligt ekonomiskt problem, lär väl dock en sådan förenkling te sig tämligen värdelös, därest den ernås på bekostnad av någon parts rättmätiga intressen. Och det är detta, som enligt styrelsens mening skett, då man velat frånkänna stadssamhällena varje andel i automobilskattens avkastning.

Kommissionens erinran, att någon absolut oomtvistlig grund för automobilskattemedlens utskiftning mellan landsbygden, å ena, och stadssamhällena, å andra sidan, icke kan utfinnas, är naturligtvis alldeles riktig. Men det är icke heller härpå det kommer an, utan huvudsaken i detta som i andra liknande fall måste anses vara, att den delningsgrund, som väljes, leder till ett i stort sett rättvist och förnuftigt resultat. Enligt styrelsens uppfattning skulle detta anspråk väl fyllas, om folkmängdsförhållandet lades till underlag för den primära delningen, så att landsbygden och stadssamhällena årligen bekomme så stor del av skattens totala avkastning, som svarar emot folkmängdens procentuella fördelning dem emellan enligt senaste tillgängliga officiella befolkningsstatistik. Med nuvarande befolkningssiffror skulle stadssamhällena genom en sådan anordning erhålla omkring 32 procent av inflytande bilskattemedel, vilket lärer få anses innefatta en synnerligen blygsam fordran i betraktande av att det långt övervägande flertalet motorfordon är hemmahörande i dessa samhällen och att i följd härav och av andra orsaker, på vilka det torde vara överflödigt att nu närmare ingå, biltrafiken i särskild grad koncentrerats till städerna och samhällena. Såsom redan framhållits, måste därför olägenheterna av denna trafik där bliva proportionsvis mycket större än på den egentliga landsbygden. Om landsbygden det oaktat tillerkännes huvudparten eller mera än $^2/_3$ av de särskilda skattebidragen från ifrågavarande trafik, torde åtminstone ej med fog kunna göras gällande, att dess intressen blivit på något sätt eftersatta.

För fördelningen mellan stadssamhällena inbördes av dem kollektivt tillkommande belopp kunna flera metoder ifrågasättas. Styrelsen har efter övervägande av olika möjligheter stannat vid den meningen, att denna sekundära fördelning lämpligast bör ske efter folkmängdsförhållandet och efter förhållandet mellan vederbörande samhällens landareal, samt att dessa båda faktorer, av vilka den ena företrädesvis kan sägas vara ett uttryck för motorfordonens kvantitativa förekomst, den andra för gatu- och väghållningsskyldighetens omfattning, böra få göra sig i lika mån gällande. I praktiken skulle fördelningen alltså tillgå på det sättet, att halva den på stadssamhällena belöpande summan utskiftades i förhållande till samhällenas folkmängd och den andra hälften i förhållande till deras landareal, allt i överensstämmelse med den officiella statistikens senaste siffror. En sådan delningsgrund synes vara väl ägnad att skipa rättvisa de olika kommunerna emellan, samtidigt som den är enkel och lätt att tillämpa.»

Vad därefter de av vägkommissionen påtalade svårigheterna att finna någon lämplig form, genom vilken enskilda gatu- och väghållare i städerna, där sådana funnes, skulle kunna beredas den med automobilskatten avsedda lättnaden i underhållskyldigheten, framhåller stadsförbundet, att i 69 av 101 städer, angående vilkas vägunderhåll stadsförbundet skaffat sig upplysning, enskild vägunderhållsskyldighet överhuvudtaget icke förekomme, och att, på några få undantag när, denna skyldighet vore av synnerligen ringa omfattning och betydelse i de återstående 32 städer, där den ännu gällde. Härefter fortsätter stadsförbundet:

»På samma sätt förhåller det sig med *gatuhållningsskyldigheten.* Det äldre systemet att sköta stadssamhällens gatu- och vägväsen genom naturaunderhåll eller därmed jämförliga prestationer från enskildas sida är nära nog överallt ställt på avskrivning, och, där det understundom fortfarande förekommer, bestrider samhället såsom sådant städse ett supplementärt underhåll, som i regeln torde vara det ur ekonomisk synpunkt ojämförligt viktigaste. Några betänkligheter behöva därför icke möta mot att låta stadssamhällenas andelar av bilskattemedlen ingå i kommunens gemensamma kassa. I de fall, då billighetshänsyn kunna anses kräva, att ifrågavarande inkomst till större eller mindre del användes för nedbringande av enskilda personer åvilande gatu- eller väghållningsbesvär, skola samhällena helt visst låta sig angeläget vara att självmant vidtaga härför lämpliga åtgärder. Särskilda föreskrifter i detta syfte torde sålunda få anses obehövliga.»

[Överståthållarämbetet.]

Överståthållarämbetet: Skattemedlen borde så fördelas, att hälften utginge till de väghållningsdistrikt, vilkas vägar särskilt skadades av automobiltrafiken, och den andra hälften användes för anläggande av goda vägar. Den första hälften borde icke fördelas mellan samtliga vägdistrikt utan endast emellan dem, som i avsevärd mån lede av automobiltrafiken, t. ex. de distrikt, som inom sina områden hade de stora stråkvägarna i landet samt övriga vägar emellan städerna eller de stadsliknande samhällena. Vägdistrikt, som saknade dylika vägar, borde icke erhålla medel av ifrågavarande slag, liksom de vägdistrikt, vilka på angiven grund borde erhålla tilldelning, endast borde komma i åtnjutande därav, i den mån de hade inom sitt område vägar av nämnda beskaffenhet. Länsstyrelserna borde för t. ex. varje femårsperiod till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insända uppgift å de vägar, som borde ifrågakomma. Styrelsen borde därefter bestämma de grunder, efter vilka de under varje år av femårsperioden inflytande medlen borde fördelas, samt därefter årligen verkställa fördelningen. Den andra hälften borde användas för anläggandet av verkligt goda automobilvägar. Länsstyrelserna borde även beträffande användandet av denna hälft inkomma med förslag till

väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varefter styrelsen skulle årligen fördela jämväl dessa belopp.

[Länsstyrelsen i Stockholms län.] Länsstyrelsen i Stockholms län: Därest av medlen en del skulle komma till användning för nyanläggningar och mera genomgripande vägförbättringar, särskilt anpassade efter automobiltrafikens behov, vore det önskligt, att de belopp, som disponerades härtill, sammanfördes i en för hela landet gemensam fond, och att utdelning ur denna fond ägde rum först efter enhetlig prövning av de framställningar, som kunde inkomma till Kungl. Maj:t från skilda landsdelar. Rätt att göra framställningar borde tillkomma vägstyrelserna, länsstyrelserna samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Över vägstyrelsernas framställningar borde yttranden avgivas av vederbörande länsstyrelse samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. En liknande anordning förefunnes för närvarande i fråga om utanordningen av statsbidrag till väganläggningar och vägförbättringar. Den del av medlen, som skulle utgå till vägunderhållet, borde först fördelas mellan stadssamhällena å ena sidan och landsbygdens vägdistrikt å den andra. Länsstyrelsen kände sig emellertid ej övertygad om att den av stadsförbundet föreslagna procentsatsen för stadssamhällenas andel vore den riktiga. Det torde knappast vara riktigt att bestämma storleken av städernas totala andel enbart enligt förhållandet mellan landsbygdens och städernas folkmängd. Länsstyrelsen ifrågasatte, om icke vid fördelningen jämväl hänsyn borde tagas till omfattningen av väghållningsskyldigheten samt folkmängdssiffrorna.

[Länsstyrelsen i Uppsala län.] Länsstyrelsen i Uppsala län: I avbidan på en reviderad väglagstiftning borde medlen avsättas till en vägförbättringsfond. Eventuellt kunde en dylik bestämmelse förbindas med tillägg om rätt för Konungen att ur fonden utdela bidrag till vägunderhåll eller vägförbättring i sådana fall, då behovet uppkommit i följd av motortrafik och väghållningsbördan vore synnerligen betungande.

[Länsstyrelsen i Östergötlands län.] Länsstyrelsen i Östergötlands län: Beträffande fördelningen syntes vägkommissionens förslag i två hänseenden vara mindre tillfredsställande. Dels innefattade förslaget icke några garantier, att skatten komme att åvägabringa någon mot automobilernas försämrande inverkan å de allmänna vägarna svarande verklig förbättring av samma vägar, utan skulle skatten säkerligen i många fall endast komma att medföra en direkt lindring i väghållningsbesväret, dels innebure städernas och de stadsliknande samhällenas uteslutande från all delaktighet av medlen en orättvisa mot dessa samhällen, för vilken vägkommissionen icke haft att åberopa några mera vägande skäl.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: Det syntes länsstyrelsen skäligt och lämpligt, att skattemedlen användes även såsom bidrag dels till underhåll av sådana vägar, som användas för automobiltrafik, och dels till byggande av automobilvägar. Beträffande kommissionens förslag om fördelningen av skattemedlen mellan väghållningsdistrikten på landet framhölles, att, därest skattemedlen skulle komma att fördelas på sätt kommissionen föreslagit, medlen måhända till allra största delen skulle tilldelas väghållningsdistrikt, som i mycket ringa grad vore lidande av automobiltrafiken, varförutom skatten icke skulle, åtminstone i full utsträckning, komma vägunderhållet till godo, då ju skatten enligt förslaget skulle utdelas till de väghållningsskyldiga. Enligt länsstyrelsens förmenande borde därför skattemedlen ingå till statsverket och ställas till Kungl. Maj:ts disposition för att på ansökan efter Kungl. Maj:ts prövning utlämnas såsom bidrag till underhåll av vägar, som vore utsatta för slitning genom automobiltrafiken, samt till byggande av goda automobilvägar. [Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län.]

Länsstyrelsen i Skaraborgs län: Genom att utdela automobilskattemedlen till de väghållningsskyldiga i enlighet med kommissionens förslag vunnes ingalunda det åsyftade ändamålet med skattens utgående, nämligen att skatten skulle utgöra ett bidrag till vägars underhåll och förbättring. De väghållningsskyldiga skulle endast erhålla lindring i vägskatten, utan att någon egentlig förbättring av vägarna härigenom med visshet åstadkommes. Lämpligare syntes det därför vara, att skatten användes till förbättring av vägunderhållet, och att skatten fördes till en fond, från vilken medel utlämnades för angivna ändamålet. Genom en sådan åtgärd kunde vägarna så småningom förbättras. [Länsstyrelsen i Skaraborgs län.]

Länsstyrelsen i Gävleborgs län uttalar önskvärdheten av att skattemedlen icke utbetalades direkt till väghållarna utan överlämnades till vägstyrelserna respektive städerna för att uteslutande användas till förbättrat vägunderhåll på de vägar, som vore särskilt utsatta för påkänning av automobiltrafiken. [Länsstyrelsen i Gävleborgs län.]

Länsstyrelsen i Jämtlands län: Medlens fördelning mellan väghållningsskyldiga i förhållande till deras vägfyrktal, såsom kommissionen föreslagit, skulle icke bringa någon hjälp åt själva vägunderhållet. Lättnaden för de väghållningsskyldiga skulle ej heller bliva för dem särdeles märkbar eller av någon större betydelse. Skattemedlen borde så fördelas, att de tillgodogjordes för vägarnas förbättring. Skattemedlen borde visserligen fördelas mellan väghållningsdistrikten men ej för att utdelas till de väghållningsskyldiga utan för att av vägstyrelsen användas efter plan, som av länsstyrelsen godkändes till vägarnas grundförbättring. Endast i den mån, som det vore fråga om områdena utanför stadsplanen [Länsstyrelsen i Jämtlands län.]

och där underhållna vägar, borde städerna erhålla del av skattemedlen. Såsom fördelningsgrund borde tjäna längden av städernas allmänna vägar utanför stadsplanen i förhållande till de allmänna vägarna å landsbygden. Vad de stadsliknande samhällena anginge, borde dessa komma i åtnjutande av medlen i förhållande till längden av de samhällets vägar, som inginge i allmänna vägnätet såsom allmänna vägar.

[Länsstyrelsen i Norrbottens län.] Länsstyrelsen i Norrbottens län hölle före, att en fördelning, på sätt vägkommissionen föreslagit, mellan samtliga väghållare av automobilskattemedlen varken skulle i någon kännbar grad lätta deras väghållningsbesvär eller bidraga till åstadkommande av några avsevärda vägförbättringar, och att det bästa sättet för att göra automobilskattemedlen fruktbärande vore, att desamma överlämnades exempelvis till länsstyrelsen eller annan lämplig myndighet, som hade att efter undersökning använda dem till erforderliga vägförbättringar inom länet, särskilt å sådana sträckor, där automobiltrafiken vore livligast, och där det alltså kunde antagas, att trafiken direkt förorsakat de uppkomna bristerna.

[Kungl. automobilklubben.] Kungl. automobilklubben anför:

»Beträffande slutligen den synnerligen viktiga frågan om användningen av de vägmedel, som genom automobiltrafiken inflyta, har vägkommissionen i sitt förslag till förordning om automobilskatt föreslagit (§ 18), att de i den ordning, Konungen närmare föreskriver, under det nästföljande året fördelas mellan väghållningsdistrikten på landet till lindrande av kostnaden för väghållningen. Till grund för denna fördelning skall läggas förhållandet mellan de belopp, som för nästföregående år tillkommit de särskilda distrikten såsom statsbidrag till allmänna vägunderhållet. Vad sålunda på varje distrikt belöper skall utbetalas till vägstyrelsen för att på lämpligt sätt tillgodokomma de väghållningsskyldiga i förhållande till deras vägfyrktal'.

Detta förslag motiveras ytterligare i vägkommissionens betänkande, där det beträffande de olika synpunkterna på automobilskatten bland annat anföres: 'Efter kommissionens åskådning skall automobilbeskattningen hämta sitt berättigande ur samma intresseprincip, som redan under nuvarande förhållanden kan sägas i viss mån vara och än mer efter kommissionens förslag till vägbeskattningens definitiva ordnande skulle bliva ledande för vägunderhållningsbördans fördelning. Kommissionen föreslår nu alltså införande av en bilbeskattning, anordnad såsom en på intresseprincipen grundad speciell bidragsskyldighet till det allmänna vägväsendet'. Den av kommissionen tillämpade intresseprincipen behandlas senare ytterligare i motiven, där det framhålles, att 'bidragsskyldigheten skall läggas icke allenast efter skatteförmågan, utan även med hänsyn till de olika beskattningsföremålens olika gagn av kommunens anordningar och inrättningar'.

I detta uttalande liksom även på andra ställen i betänkandet framhäves såsom huvudsynpunkt, att automolbilägarna böra drabbas av en särskild skatt på grund av den merkostnad användandet av automobil medför för vägunderhål-

let. Först i andra rummet framhålles, att skatten skall användas för att i högre grad än eljest tillfredsställa motortrafikens krav på goda vägar.

Vägkommissionen påpekar sålunda, att det icke kan bliva tal om att utföra några särskilt dyrbara arbeten, sådana, som i utlandet anses tillhöra en fullt automobilmässig vägstandard, och nämner därvid såsom exempel vägbanor av betong och tjärmakadam, vilka givetvis hos oss i regel icke kunna ifrågakomma. Kommissionen underlåter däremot att omtala sådana fullt genomförbara och nödvändiga vägförbättringar som förstärkande av väggrunden med makadam. Att endast nämna de avskräckande omöjligheterna synes vara så mycket mer olämpligt, som det senare i betänkandet talas om 'merkostnad, som verkligen ligger inom ramen för distriktens skyldighet', vilken merkostnad åtminstone delvis borde ersättas genom en automobilbeskattning.

Om det alltså av betänkandet tydligt framgår, att vägkommissionen tolkar intresseprincipen huvudsakligen så, att väghållarna skola erhålla vederlag för den ökade väghållningen, under det att automobilägarnas intresse att få bättre vägar som resultat av bidragen från automobiltrafiken endast är en sekundär fråga, så har dock även detta intresse, enligt vad betänkandet giver vid handen, åtminstone i en viss grad, beaktats av vägkommissionen, varför det vill förefalla, som om den ovan citerade § 18 erhållit en lydelse, som icke kan anses vara ett riktigt uttryck för de motiv, som av vägkommissionen anförts för det framlagda lagförslaget. I sagda paragraf nämnes sålunda intet om bättre vägar, endast 'om åstadkommandet av lindrande av kostnaden för väghållningen'.

Får det emellertid anses fastslaget, att kravet på bättre vägar icke endast för automobiltrafikens utan för all vägtrafiks skull är berätigat, vilket även kommissionen i sina övriga betänkanden och förslag med styrka har framhållit, förefaller det självklart, att användningen av automobilskattemedlen skulle hava angivits att avse i första hand åstadkommande av vägförbättringar. Även om vägkommissionen med sitt lagförslag åsyftat detta, bleve säkerligen resultatet i sagda hänseende obetydligt, om kommissionens förslag till fördelning emellan väghållningsdistrikten komme till genomförande. Lagförslaget ifråga är ju avsett att omedelbart efter antagandet träda i kraft och således gälla även under de närmaste åren, innan en eventuell ny väglag kan tillämpas. Under dessa år skulle automobilskattemedlen kontant utdelas till vägdistrikten i samma ordning som statsunderstödet till väghållningen. Varje enskild väghållare skulle således vara berättigad att erhålla sin procentuella andel av dessa medel och detta oberoende av om inom distriktet i fråga automobiltrafik förefunnes eller icke eller t. o. m. om vägen icke är upplåten för automobiltrafik, då endast vägunderhållsbördans storlek skulle vara avgörande för fördelningen.

I glest befolkade bygder med lätt och obetydlig trafik, men med stor vägunderhållskostnad för den enskilda väghållaren, beroende på den glesa befolkningen, skulle en stor andel av vägmedlen från automobiltrafiken komma att utdelas till de enskilda lantbrukarna för lindrande av vägunderhållsbördan, utan att förbättringar där vore trängande, och, även om så vore fallet, utan att man hade någon som helst säkerhet för att vägarna därefter skulle komma att hållas bättre. Ett sådant förfaringssätt kan omöjligt betecknas som vare sig

praktiskt eller rättfärdigt, såvida man icke helt lämnar åsido alla tankar på att med hjälp av vägmedlen åstadkomma bättre och mer lättrafikerade vägar.

Vid fördelningen böra enligt klubbens åsikt uteslutande hänsyn rättvisligen tagas *dels* till förekomsten av automobiler inom orten i fråga, *dels* till behovet av vägförbättringar därstädes och *dels* slutligen till den större eller mindre förmåga att bära kostnaderna för dessa vägförbättringar, som de olika orterna kunna hava. I detta sammanhang kan påpekas, att någon bärande motivering för städernas uteslutning från delaktighet i de influtna vägmedlen icke torde kunna åvägabringas. Städerna hava ju en omfattande väghållning, som intensivt påverkas av automobiltrafiken.

Vidkommande de inflytande vägavgifterna torde det lämpligaste vara, att dessa överfördes till en särskilt förvaltad vägförbättringsfond, i likhet med vad fallet är exempelvis i England, att disponeras till förmån för de förvaltningsområden, som skulle erhålla bidrag direkt ur fonden ifråga, och vilka lämpligen torde böra utgöras av de olika länen jämte Stockholms stad, varvid dock fördelningen icke behöver ske direkt i proportion till de från respektive län inflytande medlen, utan efter sådana grunder, som angivits i föregående stycke. Inom länen borde dessa vägmedel efter ansökan till Konungens befallningshavande fördelas av denne emellan städer och vägdistrikt för bestämt angivna vägförbättringar, vilkas erforderlighet och tjänlighet prövades av Konungens befallningshavande och, sedan desamma blivit godkända, komme till utförande under vederbörlig kontroll.

Som klubben redan ovan framhållit, kunna endast på detta sätt nämnvärda förbättringar genomföras och bestående resultat uppnås genom de från automobiltrafiken influtna vägmedlen. Godtages däremot vägkommissionens förslag i denna del, skulle visserligen väghållarna erhålla en ring och tillfällig lindring i sina underhållskostnader, men, som sagt, bestående resultat erhållas icke.»

[1920 års automobilsakkunniga.] Sedan 1920 års automobilsakkunniga redogjort för kommissionens förslag till fördelning samt för en del av de skäl, som kommissionen anfört för att allenast landsbygdens vägväsende borde komma i åtnjutande av automobilskattemedlen, vilka skäl av mig förut omnämnts, anföra de sakkunniga i denna fråga följande:

»Detta resonemang synes sakkunniga vara alltför formellt eller 'opportunistiskt' lagt. Det må, vid förevarande spörsmåls bedömande, först uppmärksammas, att här är fråga om en särskild skatt eller avgift, utgående vid begagnande av ett särskilt slag av fordon, vars allmännare användande medfört viss vid vägars och gators anläggande icke beräknad inverkan på underhållet. Det kan då knappast vara rättvist och billigt att förmena städerna för sitt gatu- och vägunderhåll rätt till viss delaktighet i automobilskattemedlen. Med avseende härå må först framhållas, att även städernas gator och de inom städernas ägoområden eller jurisdiktion belägna vägarna (stadsvägarna) röna inverkan av automobiltrafiken, och att därmed kostnaderna för gatu- och vägunderhållet också ökats. Detta gäller särskilt för de större städernas vidkommande. Att denna slitning av städernas gator och vägar måste vara avsevärd, inses lätteligen därav, att det överväldigande flertalet av automobilerna i landet

tillhöra städernas invånare, samt att trafiken i och omkring städerna är ojämförligt mycket starkare än på landsbygden.»

De sakkunniga redogöra därefter för huvudsakliga innehållet i Svenska stadsförbundets utlåtande i ärendet och fortsätta därefter:

»Även om invändningar mot vad styrelsen för svenska stadsförbundet sålunda anfört kunna i vissa detaljer göras, finna sakkunniga emellertid alldeles uppenbart, att vägkommissionens motiv till att förbehålla hela automobilskatten för landsbygdens vägväsende icke äro hållbara och att det icke kan vara med rättvisa och billighet överensstämmande att helt utesluta städerna från delaktighet i denna skatt eller vägavgift. Å andra sidan vilja sakkunniga framhålla, att gatorna, särskilt om de äro stensatta, röna mindre menlig inverkan av en omfattande automobiltrafik än vad fallet är med flertalet landsvägar och att städerna jämväl för annan trafik än den med automobiler måste räkna med att i största möjliga omfattning anlägga och underhålla sina gator och trafikvägar efter annan måttstock än landsbygden. Det är därför ej rimligt, att städerna i samma proportion eller efter samma grunder som landsbygden komma i delaktighet av nu ifrågavarande skattemedel.

Efter ingående överväganden och beräkningar efter de olika grunder, som härvid kunna ifrågasättas, hava sakkunniga kommit till den uppfattningen, att av de årligen inflytande automobilskattemedlen 15 procent skäligen böra tillgodokomma städerna i gemen.»

Beträffande fördelningen av automobilskattemedlen mellan städerna anföra de sakkunniga till en början:

»Frågan om huru denna kvot sedan skall fördelas mellan städerna är lika svår att rationellt lösa som spörsmålet om storleken av städernas andel över huvud i automobilskattemedlen. De fördelningsgrunder, som huvudsakligen stå till buds, äro efter 1) folkmängden, 2) sammanlagda kostnaden för gatu- och vägunderhållet, 3) antalet i vederbörande städer bosatta ägare av registrerade automobiler och 4) längden av vägar och stadsvägar, antingen var för sig eller tillsammantagna. Ävenså kunna olika kombinationer mellan dessa faktorer tänkas. Vid uträkning huru beloppen för olika städers vidkommande skulle ställa sig efter var och en av de nämnda fördelningsgrunderna hava sakkunniga kommit till den uppfattningen, att en fördelning vare sig efter sammanlagda kostnaden inom respektive städer för gatu- och vägunderhållet eller efter antalet i vederbörande städer registrerade automobiler eller efter längden av vägar och stadsvägar icke bör ifrågakomma, då härigenom i många fall orättvisa eller obilliga resultat skulle framkomma. Mot en fördelning efter sammanlagda kostnaden för gatu- och vägunderhållet talar också dels det olika sätt, varpå dessa trafikleders underhåll sker, dels beskaffenheten inom olika stadssamhällen av dessa gator och vägar (stensatta, belagda med asfalt, makadamiserade etc.), vilket föranleder, att kostnaderna bli mycket varierande, och dels att ett enhetligt bokföringssätt, varigenom en kontrollerad och kontrollerbar årlig summa för städernas utgifter för gatu- och vägunderhåll kan erhållas, för närvarande saknas och för övrigt är svår att åstadkomma. Mot denna fördelningsgrund kan åtminstone delvis också riktas samma anmärkning, som mot en fördelning efter längden av gator och stads-

vägar, eller att underhållet av dessa senare i en del städer till större delen åligger, icke staden, utan enskilda väghållningsskyldiga.»

Vidare anföra de sakkunniga härom:

»En fördelning efter antalet registrerade automobiler, tillhörande i respektive städer bosatta ägare, ger också ett resultat, som i tillämpningen skulle bliva ganska orimligt och i hög grad gynna de större städerna, särskilt Stockholm. Härjämte är det ju uppenbart, att en hel mängd automobiler i städerna, framförallt i de mindre städerna, huvudsakligen eller åtminstone i lika mån användas för trafik å landsbygden som i städerna. Möjligen skulle en kombination av de nämnda fördelningsgrunderna kunna tänkas, men, då det icke är fråga om större summor än här är fallet, har en dylik kombination synts inveckla förhållandena mera än sakens vikt kräver.

Sakkunniga hava därför stannat vid att föreslå, att *folkmängden inom respektive städer* lägges till grund för fördelningen av den städerna tillkommande delen av automobilskattemedlen. Ehuru sakkunniga ansett denna fördelningsgrund under nu rådande förhållanden mest överensstämmande med rättvisa och billighet, är det givet, att ej heller detta sätt går fritt för anmärkningar och invändningar. Särskilt kan ej utan fog göras gällande, att de större städerna bliva gynnade på de mindres bekostnad. Denna invändning har dock ej synts böra verka ändring av förslaget, särskilt med hänsyn till att trafiken med automobiler är så mycket större i storstäderna än i de mindre städerna. Kan efter en lagstiftning om stadsvägar eller eljest en mera rationell grund utfinnas för fördelning mellan de olika städerna av den städerna tillkommande delen av dessa medel, är ju en ändring rörande fördelningsgrunden lätt att åstadkomma och inverkar ej på de viktigaste spörsmålen rörande denna skatts upptagande och användning.»

Beträffande fördelningen av landsbygdens andel i automobilskattemedlen anföra de sakkunniga, sedan de först uttalat önskvärdheten av och det berättigade i att automobilskattemedlen icke endast användes såsom ersättning för den merkostnad, som automobiltrafiken förorsakade i vägunderhållet, utan även till vägförbättringar, såsom grundförbättringar av befintliga vägar, broförstärkningar, sänkning av backar, borthuggande av buskar och träd, som skymma den fria utsikten över vägbanan m. m. — de sakkunniga föreslå, att hälften användes till ersättning för merslitning och hälften till vägförbättringar — följande:

»De grunder för fördelning av skattemedlen mellan länen, som kunna erbjuda sig, torde huvudsakligen vara följande, nämligen 1) fördelning efter folkmängd, 2) fördelning efter *verkliga* kostnaden för vägväsendet inom de olika länen, 3) fördelning efter längden av de allmänna vägarna inom varje län samt 4) fördelning efter det antal automobiler, som i varje län är inregistrerat. Sakkunniga hava anställt beräkningar i syfte att få utrönt, huru stora andelar av de beräknade automobilskattemedlen, som efter varje av dessa fördelningsgrunder för sig skulle tillfalla de olika länen. Av dessa beräkningar hava emellertid, enligt sakkunnigas mening, otvetydigt framgått, att knappast någon av dessa fördelningsgrunder *ensam för sig* bör läggas till

grund för nu ifrågavarande fördelning. Sakkunniga hava därför kommit till den uppfattning, att en fördelning, väsentligen baserad på de sammanlagda kostnaderna inom länen för vägväsendet i sin helhet, modifierad med tagen hänsyn till antalet inom länet registrerade biler, ger det praktiskt bästa och riktigaste resultatet.

Denna fördelning har synts böra så utformas, att av de 85 procent av automobilskattemedlen, som skulle tillfalla landsbygdens vägväsende, 70 procent böra mellan länen fördelas efter den totala kostnaden föregående år för hela vägväsendet i länet, sådan denna kostnad framgår av den statistik över allmänna väghållningsbesväret på landet, som årligen hittills utarbetats i jordbruksdepartementet och ingått i meddelanden från detta departement, men numera torde åligga kommunikationsdepartementet. Återstående 30 procent skulle mellan länen fördelas efter antalet inom länet vid föregående års slut registrerade automobiler och motorcyklar.»

Slutligen föreslå de sakkunniga, att de länen tillkommande skattemedlen borde av länsstyrelsen efter vederbörande vägstyrelsers hörande fördelas mellan väghållningsdistrikten för olika företag och ändamål, att de till vägförbättringar avsedda medlen borde ingå till vederbörande vägkassa för att genom vägstyrelsens försorg komma till användning, samt att de för vägunderhållets direkta lättande avsedda medlen icke borde, såsom vägkommissionen föreslagit, fördelas mellan samtliga naturaväghållare i distriktet utan likaledes ingå till vägkassan och av vederbörande vägstyrelse disponeras för förbättring av underhållet å de vägar, som av automobiltrafiken väsentligen skadats.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordar, efter det styrelsen redogjort för Svenska stadsförbundets utlåtande, städernas delaktighet uti skattemedlen och anför härom följande: [Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.]

»Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansluter sig för sin del till de skäl, som stadsförbundets styrelse andragit för en delning av automobilskattemedlen mellan landsbygd och stadssamhällen. Då städernas automobilägare i största utsträckning komma att bidraga till nu ifrågavarande medel, är det nämligen för dem av stor betydelse att också någon del därav kommer deras egna samhällen tillgodo, på det att de vägar, som de själva oftast och kanske uteslutande trafikera, även må kunna förbättras med anlitande av dessa vägbidrag.

Huruvida stadssamhällenas andelar böra uppgå till den av stadsförbundets styrelse angivna höga procenten, torde däremot vara tvivel underkastat. Även om någon statistisk grund skulle kunna åberopas för en sådan beräkning, synes det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som om en praktisk och på verkliga behov inriktad fördelning snarare skulle komma att stanna vid hälften av den angivna procenten.

Det sätt, som stadsförbundets styrelse föreslagit för stadssamhällenas disposition av ifrågavarande medel, kan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke godtaga. Dessa medel böra för att komma till avsett gagn användas i överensstämmelse med vad styrelsen här nedan föreslagit för användningen av de medel, som skulle tillgodokomma väghållningsdistrikten på landet.»

Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därefter framhållit, att vägkommissionens förslag, att de till väghållningsdistrikten utgående andelarna av automobilskattemedlen skulle ingå i respektive vägkassor och därefter komma de väghållningsskyldiga till godo i form av minskad vägskatt eller utdelning till naturaväghållarna, visserligen skulle medföra en ekonomisk lättnad för de väghållningsskyldiga och i följd därav möjligen också på ett eller annat ställe en något bättre väghållning, men säkerligen icke medföra, att vägnäten sattes i ett för automobiltrafiken bättre skick, anför styrelsen vidare:

»Under övervägande av den form, som borde väljas för att de genom automobilskatten inflytande medlen skola på bästa sätt kunna användas till vägarnas underhåll och förbättring, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kommit till den slutsatsen, att detta ändamål skulle bäst främjas genom att av dessa medel skapa en fond, från vilken anslag skulle utgå till förbättringsarbeten på bestämda, av automobiltrafiken hårt slitna vägdelar, särskilt till grundförstärkningar genom utförande av bärlager, för hårdgörningar genom makadamisering, till utbyten av trätrummor mot sten- eller betongtrummor m. fl. liknande arbeten. Genom ett sådant förfaringssätt skulle dessa medel komma till direkt och verklig nytta för samfärdseln med motorfordon, på vilka skatten vilar, men därjämte även till nytta för alla andra vägtrafikanter, som begagna samma vägar. Detta resultat skulle ernås icke minst genom att undvika medlens splittring i smådelar på ett mycket stort antal lottägare, vilka var och en i sin stad voro oförmögna att med sina ofta ganska små andelar åstadkomma en märkbar förbättring, utan att medlen i stället sammanhölles till en fond, eventuellt efter bestämda grunder uppdelad på länen, ur vilken ordentliga anslag kunde utgå för att effektivt avhjälpa brister på sådana vägsträckor, som vore för trafiken kännbart dåliga.

De skäl, som tala för vägbidragsmedlens användning på detta sätt, gälla enligt styrelsens mening också de delar därav, som skulle tillfalla stadssamhällena. Om dessas andelar skulle direkt ingå i respektive stadskassor, är det nämligen fara värt att mångenstädes ingen skillnad mot förut komme att märkas i det stadsamhällena åliggande vägunderhållet. Städernas andelar torde därför böra fonderas på samma sätt som landsbygdens och anslag på liknande sätt utgå till av automobiltrafiken särskilt ansträngda, inom stadsområdena belägna vägar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förbiser visserligen icke, att det föreligger större svårigheter att rättvist och anmärkningsfritt utdela anslag ur denna 'stadsfond' än ur ovan omnämnda 'landsortsfond', men har tänkt sig, att den i Sverige rätt försummade frågan om städernas utfartsvägar, vilka i stadssamhällenas vägnät hava den största allmänna betydelsen och dessutom särskilt flitigt begagnas av automobiltrafiken, skulle företrädesvis komma i åtanke beträffande anslag till utförandet av förstärknings- och förbättringsarbeten av det slag, som i det föregående avsetts för landsbygdens vägar.

En fördelning mellan länen av ifrågavarande vägbidrag synes kunna ske med hänsyn till länens verkliga eller beräknade utgifter för vägväsendet

samt jämväl med hänsyn till antalet motorfordon i de olika länen, varigenom det länet tillkommande beloppet skulle ställas i proportion dels till motsvarande skada på vägarna, dels till det belopp, med vilket länets motorfordon bidraga till fonden.

Vid tilldelning av anslag till städerna bör en ungefärlig fördelning mellan dem kunna ske exempelvis efter folkmängden, då städernas vägbesvär torde vara svårt att lägga till grund för en rättvis fördelning dem emellan.

Dessa två olika fonder synas böra förvaltas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på samma sätt som denna styrelse redan förut handhaver de fonder, till vilka anslag utgå till väganläggningar och vägförbättringar, bro- och hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder. Gången för anslagens beviljande torde kunna i väsentliga drag ordnas på motsvarande sätt, som gäller för anslag från dessa nybyggnadsfonder. Anslagen böra alltså på ansökan av väghållningsdistrikt och stadsstyrelser efter förord av respektive länsstyrelser beviljas av Eders Kungl. Maj:t på förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som synes böra tekniskt granska samtliga förslag, vilka utarbetas till förstärkningsarbeten av nu ifrågavarande slag, samt på vanligt sätt utöva kontrollen över medlens rätta användning på ett till samfärdselns fromma tekniskt riktigt sätt.»

Kammarrätten anför: [Kammarrätten.]

»De skäl, kommissionen anfört för städernas uteslutande från delaktighet i skattemedlen, finner kammarrätten icke övertygande. Såsom kommissionen själv medgivit, utsättas städernas vägar för en större förslitning genom automobiltrafik än landsbygdens, då det ju är just inom städernas områden, som den ojämförligt största biltrafiken är tillfinnandes. Även gatuläggningen i städerna torde röna en betydligt starkare påfrestning av biltrafiken än vad kommissionen räknat med. Visserligen är det sant, att gatorna på grund av sin starkare byggnad i mycket högre grad än vägarna kunna motstå bilernas förslitande verkan, men dels måste man taga hänsyn till den i städerna så mycket livligare trafiken, som i synnerhet å de makadamiserade och asfaltsbelagda gatorna verkar högeligen förslitande, och dels måste tagas i beräkning den dag för dag i synnerhet uti städerna ökade tyngre automobiltrafiken genom lastbiler, vilken trafik otvivelaktigt medför en stark ökning av utgifterna för gatornas underhåll. Dessutom bör bemärkas, att i åtskilliga mindre städer gatorna knappast äro kraftigare byggda än en hel del utav landsbygdens vägar. Då härtill kommer, att, såsom svenska stadsförbundet framhållit, de större städerna till följd av den ökade automobiltrafiken fått underkasta sig ökade utgifter för gatutrafikens reglerande, samt att många städer på grund av bilernas framfart sommartiden fått vidkännas dryga kostnader för gators och vägars bevattning, torde vara till fullo ådagalagt, att städernas ökade kostnader i anledning av biltrafiken äro av sådan betydenhet, att städerna lika väl som vägdistrikten på landsbygen kunna hava anspråk på bidrag av automobilskattemedel. Den av kommissionen förutsedda anmärkningen, att den nya skatten, i vad den drabbade vederbörande inom städerna, komme att framstå som en beskattning av städerna till landsbygdens fördel, synes vara av allvarligare innebörd än kommissionen velat medgiva. Den ojämförligt största

delen av automobilskatten skulle komma att träffa bilägare i städerna, och kommissionens jämförelse med statsbidraget till väghållningsdistrikten saknar egentligt bevisvärde, då det åberopade förhållandet icke lärer kunna tagas till intäkt för en beskattning av särskilda kategorier bland städernas invånare. I detta sammanhang må ihågkommas, hurusom en stor del vanliga droskbiler, paketbiler och mindre lastbiler särskilt i de större städerna så gott som aldrig köras utanför respektive stads område. Det förefaller mindre rimligt, att för dessa biler skulle erläggas skatt, vilken endast skulle tillgodokomma landsbygdens väghållare men ej i någon mån den stad, som faktiskt ensam lede skadan av trafiken med desamma. — Vad slutligen angår kommissionens uttalande att det skulle möta stora svårigheter att få städerna eventuellt tillerkända skattemedel fördelade mellan de gatu- och väghållningsskyldige, har svenska stadsförbundet framhållit, att det enskilda gatu- och vägunderhållet i Sveriges städer numera vore av ganska ringa omfattning. I 69 av 101 städer förekomme ej enskild vägunderhållsskyldighet och i så gott som samtliga återstående 32 städer vore nämnda skyldighet av föga betydelse.

Något skäl, varför de landsbygdens stadsliknande samhällen, vilka självständigt handhava sin gatu- och väghållning, skulle uteslutas från delaktighet i skattemedlen, har kommissionen ej anfört. Kammarrätten anser, att dessa samhällen, vilka förutom eget väghållningsbesvär deltaga i underhållet av landsbygdens vägar, om möjligt i än högre grad än städerna kunna hava anspråk på del i automobilskattemedlen.

Vad härefter angår frågan om grunden för eventuell fördelning av skattemedlen mellan stad och landsbygd, hava härutinnan framställts förslag av svenska stadsförbundet och 1920 års automobilsakkunniga. Svenska stadsförbundet förordar, att såsom fördelningsgrund skulle tagas förhållandet mellan stadssamhällenas och landsbygdens invånarantal. Med nuvarande folkmängdssiffror skulle stadssamhällena efter en sådan fördelningsgrund erhålla omkring 32 procent av skattemedlen. 1920 års automobilsakkunniga, med vilka väg- och vattenbyggnadsstyrelsen synes instämma, anse, närmast med hänsyn till vägväsendets i stadssamhällena starkare konstruktion, att städerna icke borde i samma proportion och efter samma grund som landsbygden erhålla delaktighet i de influtna skattemedlen. De sakkunniga hava kommit till den uppfattningen, att 15 procent av medlen borde tilldelas städerna och resten landsbygden.

Enligt kammarrättens förmenande bör i betraktande av den starkare biltrafiken inom stadssamhällena och dessa samhällens proportionsvis betydligt större utgifter för biltrafiken den av stadsförbundet föreslagna fördelningsgrunden tillerkännas företräde framför de bilsakkunnigas förslag; och anser kammarrätten i närmaste överensstämmelse med stadsförbundets förslag, att fördelningen av automobilskattemedlen mellan städer och stadsliknande samhällen å ena samt landsbygden å andra sidan bör ske på det sätt, att en tredjedel av medlen tillfaller de förra och två tredjedelar landsbygden.

För fördelningen av skattemedlen mellan stadssamhällena kunna åtskilliga olika fördelningsgrunder tänkas, såsom folkmängd, areal, antalet inregistrerade biler samt längden av gator och vägar. Kammarrätten anser, att ingen av nämnda fördelningsgrunder ensam bör komma i fråga. En fördel-

ning efter enbart folkmängden kan ej anses rättvis. En stad med relativt liten folkmängd i förhållande till stadens område, såsom Sala, skulle erhålla en alltför liten andel av skattemedlen. Ej heller kan en fördelning efter allenast arealen vara riktig. En stad med relativt liten areal i förhållande till folkmängden, såsom Stockholm, skulle komma i en alltför ogynnsam ställning i förhållande till exempelvis Sala. Efter en dylik fördelning skulle storleken av Salas andel i skattemedlen överstiga hälften av Stockholms andel. Vid en fördelning efter antalet inregistrerade biler skulle måhända en liten stad med ytterst få inregistrerade biler men belägen i en starkt biltrafikerad trakt, såsom vid en livlig turisttrafikled, få en i förhållande till storleken av den slitning, bilerna förorsaka stadens gator och vägar, allt för liten andel av bilskattemedlen. Otvivelaktigt skulle en fördelning efter längden av städernas gator och vägar bliva mera rättvis, men en sådan fördelning torde bliva allt för svår att verkställa. Däremot anser kammarrätten, att man genom en kombination utav några av de nu omnämnda fördelningsgrunderna skulle kunna erhålla en nöjaktig lösning av denna fråga. Måhända skulle en fördelning efter bilantal samt längden av gator och vägar vara den mest rättvisa, men då sådan fördelning, på sätt kammarrätten ovan framhållit, icke lärer kunna komma ifråga, har det synts kammarrätten, som om en fördelning efter folkmängd och areal skulle kunna anses tillfredsställande. Man kan nämligen antaga, att antalet biler står i direkt förhållande till invånarantalet samt att längden av vägar och gator är i huvudsak beroende av vederbörande samhälles ytinnehåll. Kammarrätten finner sig därför kunna förorda ett av svenska stadsförbundet framlagt förslag, att fördelningen bör ske i förhållande till vederbörande samhällens folkmängd och areal på det sätt, att ena hälften av stadssamhällenas andel i skattemedlen fördelas mellan samhällena efter folkmängden och den andra hälften efter arealen.

Återstår härefter frågan, huru de landsbygden tillkommande medlen skola fördelas. Kommissionen har föreslagit, att till grund för fördelningen skulle läggas förhållandet mellan de belopp, som året näst före det, under vilket skattemedlen influtit, tillkommit de särskilda väghållningsdistrikten på landet såsom statsbidrag till allmänna vägunderhållet, varefter medlen skulle utbetalas till respektive vägstyrelser för att på lämpligt sätt tillgodokomma de väghållningsskyldiga i förhållande till deras vägfyrktal. Kammarrätten håller före, att den av kommissionen föreslagna fördelningen varken är rättvis eller står i överensstämmelse med grunderna för den föreslagna automobilskatten. Vad först angår fördelningen mellan de olika väghållningsdistrikten, så skulle, därest kommissionens förslag vunne beaktande, distrikt, som erhålla stora statsbidrag men hava ringa biltrafik, såsom distrikten i Norrbottens län, kunna erhålla allt för stora andelar av skattemedlen, under det att distrikten i t. ex. Malmöhus län med intensiv biltrafik skulle erhålla ringa andel i förhållande till slitningen å vägarna därstädes. Därest kommissionens princip, att medlen skola tilldelas var och en väghållningsskyldig i förhållande till den merkostnad för vägunderhållet, som genom biltrafiken åsamkas honom, skall upprätthållas, kan det ej heller vara i sin ordning, att de medel, som tillkomma ett väghållningsdistrikt, fördelas mellan de väghållningsskyldiga i förhållande till deras vägfyrktal. En fördelning efter denna grund vore vis-

serligen riktig, därest vid nu gällande vägdelningar hänsyn tagits till biltrafiken. De flesta vägdelningar hava emellertid ägt rum i slutet av 1890-talet eller början av 1900-talet och sålunda innan biltrafiken fått någon nämnvärd utbredning, vadan hänsyn då icke kunnat tagas till den genom bilerna ökade trafiken. Då enligt kommissionens förslag även de väghållare, som underhölle vägar, å vilka biltrafik ej vore tillåten, skulle erhålla utdelning av bilskattemedlen, skulle således följden bliva den, att även en väghållare, som ej åsamkades den ringaste merkostnad genom biltrafiken, skulle erhålla andel av nämnda medel.

Enligt kammarrättens förmenande skulle en rättvisare fördelning kunna ernås, om densamma verkställdes länen emellan efter antalet skattepliktiga biler samt inom varje län mellan väghållare, som hava att underhålla till biltrafik upplåten allmän väg, i förhållande till dem tillkommande statsbidrag för det allmänna vägunderhållet. Kammarrätten anser nämligen, att antalet av de inom ett län inregistrerade bilerna, för vilka skatt skall erläggas, utgör en ganska god måttstock å den genom biltrafiken ökade väghållningstungan för länets landsbygd. Visserligen kan man göra den invändningen emot medlens fördelning mellan länen på sätt nu föreslagits, att ett stort antal biler, på grund av dessas rörlighet, icke trafikera landsvägarna inom endast ett län, men härutinnan torde väl i stort sett en utjämning av förhållandena äga rum. Möjligen kunde sättas i fråga att låta en del av de länen tillkommande medlen disponeras av landstingen för grundförbättringar av vägar med starkare automobiltrafik. Med hänsyn till de jämförelsevis obetydliga belopp, som för detta ändamål kunde avses, har emellertid kammarrätten ej velat väcka förslag i denna riktning.

Med hänvisning till vad kammarrätten här ovan anfört beträffande skattemedlens fördelning, får kammarrätten alltså föreslå, att medlen måtte fördelas och disponeras på följande sätt, nämligen *att* en tredjedel av medlen tilldelas städerna och landsbygdens stadsliknande samhällen för att fördelas mellan dem på det sätt, att halva beloppet fördelas efter folkmängden och halva beloppet efter arealen, *att* de städer och stadsliknande samhällen sålunda tillkommande medlen utbetalas till respektive samhällens kassor för att användas till gatu- och vägväsendets underhåll och förbättrande, *att* två tredjedelar av automobilskattemedlen tilldelas landsbygden för att fördelas mellan länen i förhållande till antalet inom länet inregistrerade biler, för vilka skatt skall erläggas, *samt att* den på varje län kommande andelen utbetalas till väghållare av för biltrafik upplåtna vägar i förhållande till dessa väghållare tillkommande statsbidrag.»

Departementschefen.

De skäl, som vägkommissionen anfört för städers uteslutande från delaktighet i automobilskattemedlen, finner jag ej övertygande. Att städernas gator på grund av sitt starkare byggnadssätt slitas betydligt mindre genom automobiltrafiken än landsbygdens vägar, är visserligen ostridigt. Emellertid måste man ihågkomma de stora anläggningskostnader, som städerna fått vidkännas för anläggningen av sina gator. Därjämte är att beakta, dels att åtskilliga städer under de

senare årtiondena genom inkorporering med sig införlivat betydliga landområden och därigenom fått ett synnerligen vidsträckt vägnät att underhålla, och dels att det är inom städernas områden, som den livligaste trafiken är tillfinnandes. Man erinre sig de stora utgifter, städerna måste vidkännas för underhållet av de stora inkörsvägarna till städerna, vilka vägar mer än andra slitas genom automiltrafiken. Genom de tunga lastautomobilerna skadas också städernas gator i betydande grad, varförutom åtminstone de större städerna få vidkännas, tack vare automobiltrafiken, avsevärda utgifter för ordningspolis. De mindre städernas gator äro ofta icke starkare byggda än landsbygdens vägar. Jag tillåter mig även hänvisa till vad de myndigheter m. fl., vilka yttrat sig över förslaget i denna del, framhållit gent emot de skäl, vägkommissionen anfört mot städernas delaktighet i automobilskattemedlen. Jag finner det för min del vara rättvist och billigt, att även städerna komma i åtnjutande av dessa medel. I förslaget hava också inrymts bestämmelser, varigenom städerna erhålla sådan andel.

Vad de stadsliknande samhällena beträffar, tillåter jag mig däremot erinra, att enligt det förslag till väglag, som nyligen förelagts riksdagen, dessa i viss utsträckning skola erhålla bidrag från landstingen för underhåll av just de vägar, som kunna antagas i största utsträckning trafikeras av automobiler. Jag finner för min del dylika samhällen icke för närvarande böra erhålla särskild andel i automobilskattemedlen.

Beträffande storleken av den andel, städerna och de stadsliknande samhällena borde erhålla av automobilskattemedlen, innebär kammarrättens förslag, att en tredjedel av medlen tilldelas städerna och de stadsliknande samhällena samt två tredjedelar landsbygden. Med hänsyn därtill att de stadsliknande samhällena, såsom jag nyss nämnt, enligt min mening ej böra erhålla särskild andel i berörda medel, finner jag det rättvist, att en fjärdedel därav tilldelas städerna och tre fjärdedelar landsbygden.

Vidkommande därefter fördelningen mellan städerna av deras andel i skattemedlen, så lärer det knappast visa sig möjligt att utfinna en fullt rättvis grund för denna fördelning. Det synes mig emellertid, att fördelningen lämpligen bör kunna ske i förhållande till den skatt, som erlägges för de inom vederbörande städer befintliga automobiler. Härigenom kommer såväl antalet automobiler som dessas beskaffenhet att öva inflytande på fördelningen. För att möjliggöra en sådan fördelning måste i automobilregister intagas uppgift om den plats, varest varje automobil bör anses höra hemma. Någon nämnvärd svårighet torde en dylik fördelning ej erbjuda.

En i stort sett likartad fördelningsgrund anser jag böra tillämpas vid fördelningen emellan landstingen av de medel, som skola tillkomma landsbygden. Härvid uppstår emellertid den frågan, huruvida de automobiler, som höra hemma i de inom länen belägna städerna skola vid fördelningen medräknas eller om därvid hänsyn skall tagas endast till automobiler, som äro stationerade å landsbygden. Mig förefaller det förra alternativet vara rättvisast. Det är nämligen framför allt vägarna i närheten av åtminstone de större städerna, som utsättas för en intensiv slitning genom trafiken av automobiler från städerna.

Emellertid torde även med en fördelning efter nu angivna linjer vissa län komma att få för små andelar av skattemedlen i förhållande till den slitning, som automobiltrafiken förorsakar. Särskilt torde detta komma att gälla i fråga om Stockholms län på grund av dess grannskap till huvudstaden. Det synes mig därför lämpligt, att viss del av skattemedlen icke utdelas enligt nu angivna grunder utan innehålles för att av Kungl. Maj:t fördelas mellan de landstingsområden, som eljest skulle bliva allt för ogynnsamt lottade. Det torde vara tillräckligt, om 10 procent av samtliga nu ifrågavarande skattemedel — d. v. s. två femtondelar av landstingens hela andel — innehållas för detta ändamål. Närmare bestämmelser rörande fördelningen torde ankomma på Kungl. Maj:t.

Jag vill i detta sammanhang framhålla, att, sedan man vunnit praktisk erfarenhet om huru nu angivna fördelningsgrunder komma att verka, det torde böra tagas under övervägande i vad mån jämkning bör ske i fråga om desamma. Därest det förslag till ny väglag, som framlagts för riksdagen, blir upphöjt till lag, är någon fördelning mellan väghållningsdistrikt och väghållare ej behövlig.

Beträffande medlens användning anser jag, att några uttryckliga bestämmelser icke böra avfattas, men förutsätter jag, att medlen användas dels för det ökade underhåll av vägarna, som genom automobiltrafiken nödvändiggöres, och dels för erhållande av väl byggda, för sådan trafik lämpade vägar.

Skatteuppbörden.

Vägkommissionen.

Vad slutligen angår frågan om uppbörden av automobilskatten, innehåller vägkommissionens förslag i huvudsak följande. Vederbörande länsstyrelse skulle årligen efter den 1 oktober med ledning av automobilregistret upprätta en automobilskattelängd, upptagande samtliga inregistrerade för löpande året skatteplikt underkastade automobiler. Genom länsstyrelsens försorg skulle därefter till en var skattskyldig automobilägare avsändas utdrag av skattelängden, i vad den anginge honom. Skatten skulle debiteras, uppbäras och redovisas i sammanhang

med kronouppbörden. Över länsstyrelsens beslut, varigenom någon blivit i skattelängden uppförd till beskattning för automobil, skulle han äga att inom viss tid hos kammarrätten anföra besvär. Den, som icke åtnöjdes med kammarrättens utslag, skulle äga rätt att däröver anföra besvär hos Kungl. Maj:t.

I betänkandet diskuterar kommissionen till en början ett annat system beträffande skatteuppbörden. Kommissionen undersöker möjligheten av den anordningen, att skatten skulle erläggas i förskott, innan automobilen finge användas, och ifrågasätter därvid, att ägaren skulle till vederbörande länsstyrelse, utan något åtgörande från länsstyrelsens sida, erlägga skatten för den tid — helt år eller del av år — under vilken automobilen vore avsedd att användas. Vid skattens betalande skulle ägaren erhålla ett tillståndsbevis för den tid, för vilken skatten vore betald, eller kvitto, utvisande att skatten blivit betald för viss tid, varjämte man kunde tänka sig att ett skattemärke anbragtes å automobilen. Innan skatten betalats, skulle automobilen icke få tagas i bruk. För den händelse den ändock toges i bruk, skulle ägaren eller föraren kunna dömas till ansvar ävensom förpliktas att utgiva skatten eller måhända någon multipel av densamma.

Att kommissionen icke velat förorda detta förslag, trots dess enkelhet i förhållande till det nu framlagda, har berott av hänsyn till de kontrollbestämmelser, som enligt kommissionens förmenande måste förbindas med förskottsbetalningssystemet, därest detsamma skulle kunna ernå tillbörlig effektivitet, samt till vissa olägenheter i övrigt, som detta system skulle draga med sig. Såsom anordningar för kontrollen hade kommissionen tänkt sig:

1) upprättande och publicerande över hela riket av uppgifter å alla skattskyldiga automobiler, för vilka skatten icke blivit erlagd;

2) skyldighet för förare att under färd medhava och på polismans anmaning uppvisa bevis, att skatten blivit erlagd, eller ock hava automobilen försedd med skattemärke;

3) delaktighet för icke blott åklagare utan även angivare i böter, som ådömts för brukande av automobil, för vilken skatt icke blivit betald.

I avseende å dessa kontrollanordningar har kommissionen anfört i huvudsak följande. Upprättandet av de under 1) anmärkta uppgifterna skulle medföra allt för stort besvär med ideligen återkommande justeringar, och, frånsett det mindre tilltalande i att upprätta sådana »svarta listor», skulle anordningen ställa allt för stora anspråk på vederbörandes vaksamhet. Skyldigheten för automobilförare att medföra skattekvitto eller skattemärke skulle säkerligen väcka starkt missnöje bland trafikan-

terna, vilka när som helst under färden kunde bliva hejdade för visitering, varförutom anordningen med sådana kvitton eller märken icke skulle utesluta möjligheten till underslev. Vidare skulle anordningen med bötesandelar åt åklagare och angivare vara mindre lycklig. Ett förhatligt spioneri- och angivaresystem skulle lätt komma till stånd. Slutligen skulle enligt detta system möjligheten att utfå felande skatt bliva beroende på ett domstolsförfarande, något som enligt kommissionens mening icke kunde anses tillfredsställande.

Avgivna yttranden.

Från flera håll har framhållits, att vägkommissionens förslag vore allt för invecklat och att man på ett mycket enklare sätt skulle kunna uppbära skattemedlen. Så har från en del håll förordats ett förslag, gående ut därpå, att skattemedlen skulle uppbäras vid en årligen skeende registrering av automobilerna, därvid varje automobil skulle tilldelas en nummerplåt med viss färg för varje år.

[Kammarrätten.]

Sedan kammarrätten redogjort för vägkommissionens förslag och för det av kommissionen diskuterade förslaget angående förskottsuppbörd samt för de av kommissionen anförda skälen mot förskottsuppbörd, anför kammarrätten följande:

Vid en jämförelse mellan de nu omnämnda två systemens fördelar och nackdelar vore förskottssystemet med avseende å enkelhet och lämplighet vida överlägset. Gent emot de av kommissionen gjorda anmärkningarna mot förskottssystemet ville kammarrätten framhålla, att varken upprättande av så kallade »svarta listor» eller åklagare- och angivareandelar i böter vore en nödvändig konsekvens av förskottssystemet, samt att hejdande av bilerna för kontrollering av kvitton eller märken ej heller kunde behöva ifrågakomma. Vad mot förskottssystemet i övrigt anmärkts ansåge kammarrätten icke böra komma i betraktande. Ur det allmännas synpunkt medförde förskottssystemet påtagliga fördelar, då därigenom skatten komme att inflyta tidigare och restantierna säkerligen bleve mindre.

Kammarrätten övergår därefter till att redogöra för, huru kammarrätten tänkt sig uppbörden av automobilskattemedlen böra anordnas, därvid kammarrätten, bland annat, anför följande:

Den, som i automobilregistret stode såsom ägare av bilen vid årets början, skulle vara skattskyldig för densamma. Länsstyrelsen skulle vid början av varje år med ledning av automobilregistret uppgöra en förteckning å alla biler, för vilka skatt skulle erläggas, jämte uppgift på bilens ägare, bilens nyttiga hästkraftantal samt det belopp, som för året skulle utgå i skatt för bilen. Det skulle därefter åligga den skattskyldige att utan anmaning från länsstyrelsen före januari månads utgång till länsstyrelsen i det län, där bilen den 1 januari vore inregistrerad, inbetala skattebeloppet. Vid skattens

betalande skulle erhållas ett kvitto, vilket bilföraren alltid skulle medföra för framvisande för polismyndighet, därest sådant påfordrades. För under året nyinregistrerad bil, vilken ej förut under året varit inregistrerad inom annat län, skulle skatt erläggas vid inregistreringen och då utgå till belopp, motsvarande vad av skatten för hela året belöpte å det eller de kvartal, skatteplikten gällde. Skulle bil under året förstöras eller bliva skattefri eller av någon anledning bliva avförd ur registret utan att införas i annat läns register, skulle bilägaren efter ansökan hos länsstyrelsen kunna erhålla restitution å en del av skatten.

Departementschefen.

Jag gillar de anmärkningar, som framkommit mot vägkommissionens förslag angående skatteuppbörden. Kammarrättens förslag i vad det av mig nu berörts, utmärker sig däremot för sin enkelhet, samtidigt som det i kontrollavseende måste anses vara effektivt, varför detsamma i huvudsak av mig förordas. Dock synas bestämmelser i anslutning till vägkommissionens förslag böra införas angående klagorätt över länsstyrelses åtgärd i fråga om skattskyldigs upptagande i automobilskattelängd, varjämte underrättelse om skattebelopp m. m. bör meddelas skattskyldig.

Inom finansdepartementet utarbetade förslag.

Föredragande departementschefen uppläser därefter inom finansdepartementet enligt förut angiva allmänna grunder utarbetade förslag till *dels* förordning om automobilskatt, *dels* förordning om särskild skatt å automobilgummiringar, *dels ock* förordning om fördelning av automobilskattemedel m. m., och anför där efter vidare:

Förslag till förordning om automobilskatt.

Jag övergår nu till att under de särskilda paragraferna redogöra för förslagens innebörd, varvid jag gör början med *förordningen om automobilskatt.*

1 §.

§ 1.

1 § innehåller det allmänna stadgandet om skatteplikt för den kategori av automobiler som förslaget avser att träffa, nämligen de, som blivit eller bort bliva här i riket registrerade. Därutöver finnas följande grupper.

1:o) Automobiler, som av fabrikanter och försäljare föras i lager utan att hava tagits i bruk. Om dessa kan självfallet här icke bliva fråga.

2:o) Automobiler, som, utan att vara registrerade, i vissa fall få enligt § 5 mom. 2 i automobilförordningen tillfälligtvis framföras med beteckningen »provvagn». Icke heller dessa böra rimligtvis underkastas beskattning.

3:o) Automobiler, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts. Beträffande dessa hänvisas till 18 § i förslaget.

4:o) Staten tillhöriga, för speciella militära ändamål konstruerade automobiler (§ 45 automobilförordningen). För dessa är staten icke inregistreringspliktig. Att sådana automobiler icke böra underkastas beskattning, torde vara självfallet.

2 §.

§ 2. *Vägkommissionen.*

Enligt vägkommissionens förslag skulle från skatteplikt frikallas automobil, som ägdes av medlem av konungaätten, av staten, av kommun eller av väghållningsdistrikt, ävensom, under villkor av ömsesidighet, av främmande makts härvarande beskickning eller konsulat tillhörande person. Vidare skulle undantagas enskild person, bolag, förening eller sällskap tillhörig automobil, som vore inrättad uteslutande för brandväsen eller för transport av sårade eller sjuka.

Att staten, kommun och väghållningsdistrikt böra frikallas från skatt, har vägkommissionen sökt motivera på följande sätt:

»Såsom skattefria upptager nu förslaget endast fem grupper av motorfordon, flertalet av ringa betydelse. Den viktigaste torde väl vara den, som utgöras av staten tillhöriga automobiler, omfattande huvudsakligen två slag, militärbiler och sådana, som användas av statens affärsdrivande verk.

Varken för det ena eller andra slaget kan skattefriheten motiveras därmed, att staten icke bör beskatta sig själv — eftersom skatten icke skall tillgodokomma staten utan väghållningsdistrikten. Att emellertid de militära statsbilerna frikallas från skatteplikten, torde få anses skäligt. Vissa av dem, nämligen de för *speciella* militära ändamål konstruerade, såsom ambulansvagnar, traktorer, ballongvagnar m. fl., äro enligt § 45 i automobilförordningen särskilt undantagna från förordningens tillämpning; de äro alltså ej underkastade registrering och skulle följaktligen redan på denna grund vara skattefria. Mera tveksam kan man ställa sig ifråga om biler, tillhörande statens affärsdrivande verk. I betraktande likväl av statens så väsentliga bidrag till vägväsendet ävensom den omständighet, att enligt förslaget staten skall utan kostnad för väghållningsdistrikten besörja upptagandet och utdelningen av hela den till deras förmån utgående automobilskatten, har kommissionen trott sig med skäl kunna under skattefriheten inrymma även denna grupp av statsbiler.

Att, såsom förslaget vidare avser, väghållningsdistrikten, till vilkas förmån skatten upptages, skola få åtnjuta frihet från skatt för sina egna biler, anskaffade som de äro just för vägväsendets ändamål, torde få anses fullt i sin ordning. Däremot skulle det ju kunna vara en fråga, huruvida, på sätt förslaget jämväl medgiver, de egentliga kommunerna för sina biler borde tillerkännas sådan förmån. Frågan torde väl egentligen än så länge gälla endast stadskommunerna eller nogare räknat endast de större av dessa. Eftersom

begreppet väghållningsdistrikt enligt nu gällande lagstiftnings terminologi hänför sig endast till landsbygden, skulle bestämmelsens inskränkande allenast till 'väghållningsdistrikt' hava medfört den oegentlighet, att städerna, vilka ju också bilda egna vägsamfälligheter, finge erlägga skatt även för sina till väghållningen anskaffade motorfordon. I övrigt synes frågan kunna röra sig allenast om de så att säga i eminent mening kommunala bilerna — för brandväsen och sjukvård — vilka under alla förhållanden synts böra från beskattning fritagas. Om sedermera här ifrågakomna förmån i kraft av förevarande bestämmelse skulle tillgodokomma några tilläventyrs för andra än nu angivna ändamål anskaffade kommunala motorfordon, har detta förhållande säkerligen alltför ringa praktisk betydelse för att behöva motivera undantag från samma bestämmelse.»

Från flera håll har påyrkats skattefrihet eller skattelindring för automobiler, tillhörande vissa grupper av medborgare. Så har man framhållit det rättvisa uti att drosk- och lastautomobiler, vilka vore att betrakta såsom uteslutande nyttiga, bleve underkastade lägre skatt än andra automobiler.

Chefen för generalstaben har ifrågasatt, huruvida icke medlemmar av frivilliga automobilkåren borde erhålla lindring i eller befrielse från automobilskatt. Detta skulle innebära ett medel att hålla intresset för kåren uppe. Generalstabschefen framhåller den vikt, som kåren hade för krigsväsendet. På grund av arméns ringa tillgång å egna automobiler hade arméns myndigheter för fält- och fälttjänstövningar nästan uteslutande och så långt, tjänstgöringsskyldigheten för kårens medlemmar det medgivit, tagit nämnda kårs automobiler och motorcyklar i anspråk. Därest kåren icke stode till förfogande, skulle det svårligen låta sig göra att vid sådana tillfällen anskaffa erforderligt antal automobiler till skälig kostnad.

Medicinalstyrelsen har översänt en skrivelse från förste provinsialläkaren G. Stéenhoff och därvid hemställt, att densamma måtte i sammanhang med utredning om skatt å automobiler tagas i övervägande. Stéenhoff ifrågasätter, om icke skattefrihet eller skattelindring kunde erhållas för tjänsteläkares egna automobiler samt andra i sjukvårdens tjänst befintliga automobiler.

Allmänna svenska prästföreningens centralstyrelse har påpekat, att det för prästerna för närvarande mötte svårigheter att anskaffa hästskjuts, varför det på sina håll varit enda utvägen för prästerna för att över huvud taget kunna bestrida med tjänsten förenade skjutsar att skaffa sig motorfordon. Då den i löneresolutionerna för en gång bestämda skjutsersättningen redan nu på ett flertal ställen vore allt för obetydlig för att motsvara utgifterna för tjänsteresor, särskilt sedan den

allmänna prisförhöjningen inträtt, kunde det icke vara med billighet överensstämmande, att utgifterna för tjänsteresor skulle ytterligare ökas genom beskattning å för tjänstens upprätthållande erforderliga motorfordon. Styrelsen hemställer därför, att motorfordon, som användas för prästerlig tjänsts upprätthållande, icke måtte varda underkastade skatteplikt.

Föreningen Sveriges landsfiskaler hemställer, att landsfiskal måtte befrias från erläggande av automobilskatt för automobil eller motorcykel, som han begagnade vid utförandet av tjänstegöromål. Föreningen framhåller till stöd för sin hemställan, bland annat, följande. I de fall, då landsfiskal vore i tillfälle att inköpa automobil eller motorcykel, vore det staten, som droge största fördelen därav, särskilt då det gällde dylika fordons användande för resor i polisärenden, vilka i regel fordrade större skyndsamhet. Men jämväl rörande andra tjänsteresor hade användande av automobil eller motorcykel ett statligt intresse, i det att landsfiskalen därigenom finge mera tid över för det krävande kontorsarbete, som numera påvilade honom.

Departementschefen. I likhet med vad kammarrätten i sitt utlåtande uttalat, anser jag icke tillräckligt skäl finnas, varför staten, kommuner och väghållningsdistrikt skulle undantagas från den nu ifrågasatta skattskyldigheten. Vad staten angår, kommer frihet från skatteplikt att äga rum för densamma tillhöriga, för speciella militära ändamål konstruerade automobiler, då ju staten enligt automobilförordningen icke är inregistreringspliktig för desamma.

Däremot torde den av vägkommissionen föreslagna skattefrihet för automobil, som äges av medlem utav konungaätten, böra bibehållas.

Personer, tillhörande främmande makts härvarande beskickning eller konsulat, torde — såsom kammarrätten även anfört — icke böra vara frikallade från skatt, därest de äro svenska undersåtar.

Att i andra stycket av denna paragraf omförmälda automobiler icke böra vara underkastade skatteplikt, torde ligga i sakens natur.

Däremot lära tillräckliga skäl icke förefinnas att medgiva skattefrihet i andra fall. Såväl med hänsyn till skattens natur och avsikten med densamma som på grund av att en för visst syfte anskaffad automobil ofta kommer till användning för andra ändamål, bör skattskyldigheten upprätthållas i största möjliga utsträckning.

3 §.

3 §. 3 § innehåller vissa bestämmelser, som äro erforderliga för reglerande av tiden för inträdande och upphörandet av den skatteplikt, som skall åvila beskattningsobjektet, den registrerade automobilen.

I detta sammanhang torde en erinran vara på sin plats, huru enligt automobilförordningen registreringsinstitutet i huvudsak är anordnat.

Registreringen utgör i regel förutsättningen för att en automobil skall få tagas i bruk (förordningen § 5 mom. 1). Autotomobilregistret föres länsvis. Automobil skall vara registrerad hos länsstyrelsen i det län, där ägaren är mantalsskriven. Skall automobilen företrädesvis användas utom det län, där ägaren är mantalsskriven, eller äro ägarna flera och mantalsskrivna inom olika län, eller har ägaren sitt hemvist utom riket, eller tillhör automobilen ägare, som icke är mantalsskriven, skall den registreras hos länsstyrelsen i det län, där den företrädesvis skall brukas (§ 6 mom. 1). Har automobil förstörts eller kommer den av annan anledning icke vidare att användas i riket, skall ägaren inom fjorton dagar från det automobilen, ägaren veterligen, upphörde att brukas, därom göra anmälan hos länsstyrelsen i det län, där automobilen är registrerad (§ 7 mom. 2). Automobilen blir då ur registret avförd. Inträffar sådan förändring beträffande äganderätten till automobil eller dess användningsområde, att densamma enligt § 6 mom. 1 bör registreras i annat län, än där registrering förut skett, skall ansökan om ny registrering göras hos länstyrelsen i det län, där registreringen bör ske, inom viss tid, i regel en månad från det förändringen inträdde. Denna ansökan skall innehålla uppgift om, bland annat, den förra registreringen; och skall i övrigt i fråga om sådan registrering i tillämpliga delar gälla vad som stadgats om registrering av automobil, som icke förut registrerats (§ 7 mom. 4). Har hos länsstyrelse registrerats automobil, som förut är i annat län registrerad, har länsstyrelsen att om registreringen göra anmälan hos länstyrelsen i det län, där den föregående registreringen skett (§ 7 mom. 5). Automobilen avföres då ur det sistnämnda länets register.

Paragrafens bestämmelse angående tidpunkten för skattepliktens inträdande har vid jämförelse med innehållet i näst sista stycket av 5 § betydelse för skattebeloppets storlek för registreringsåret. Skatten för nämnda år skall nämligen utgå med allenast så stor del, som proportionellt svarar mot den del av året, då skatteplikten varit för handen. Även bestämmelsen angående tidpunkten för skattepliktens upphörande är av betydelse därutinnan, att enligt 13 § restitution kan erhållas å så stor del av för året erlagd skatt, som belöper å tiden efter det skatteplikten upphört. Strängt taget skulle måhända, med hänsyn till registreringens betydelse för skattepliktens inträdande och upphörande, data för införandet i och avförandet ur registret beträffande varje automobil också beteckna respektive skattepliktens inträdande och dess upphörande. En dylik

anordning har emellertid icke synts mig nödig eller praktiskt lämplig, utan har jag stannat för att i enlighet med vägkommissionens förslag förorda en kvartalsbeskattning.

4 §.

4 §. 4 § innehåller bestämmelser angående den subjektiva skattskyldigheten. Skattskyldigheten skall åligga automobilens ägare. Vem som skall anses såsom ägare, avgöres genom uppgifterna i automobilregistret. Automobilförordningen innehåller härutinnan följande bestämmelser. Beviljas registrering av automobil, skall länsstyrelsen i registret införa, utom dag för registreringen och annat, ägarens namn, yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift (§ 6 mom. 6). Anmäles ändring i förhållande, varom inskrivning i registret skett, eller varder sådan ändring eljest för länsstyrelsen veterlig, skall denna ändring anmärkas i registret (§ 6 mom. 7). Övergår registrerad automobil till ny ägare, skall, där icke ny registrering bör ske inom annat län, den nye ägaren inom fjorton dagar, sedan förvärvet skedde, därom göra anmälan hos länsstyrelsen i det län, där automobilen är registrerad; dock att, om äganderätten övergår genom arv eller testamente, tiden för anmälan räknas, där boskifte erfordras, från det detta hölls, men i annat fall, vid arv, från det bouppteckningen efter arvlåtaren avslutades och, vid testamente, från det detta blev beståndande. Har den nye ägaren icke sitt hemvist här i riket, och har automobilen förvärvats genom köp, byte eller gåva, åligger anmälningsskyldighet, som nyss sagts, förre ägaren (§ 7 mom. 1).

Enligt förevarande paragraf skall, även om automobilen under året byter ägare en eller flera gånger, endast en av ägarna betala skatten för hela året, nämligen den, som vid årets ingång är automobilens ägare, eller, därest automobilen under året första gången registreras, den, som vid registreringen antecknas såsom dess ägare. Enligt min mening kan det knappast ligga någon obillighet däri, att hela skatten uttages hos den först registerförde ägaren. I händelse av överlåtelse utav automobilen lärer utan tvivel genom avtal så ordnas, att vardera kontrahenten i verkligheten får vidkännas skatten i vad den belöper på hans tid. Därest registret icke innehåller vederbörliga anteckningar angående äganderättens övergång och på grund härav automobilskatt påföres äldre ägare, kan denne genom besvär erhålla rättelse.

5 §.

5 §. För bestämmelserna i 5 § har förut redogjorts.

Av de uppgifter, som erfordras för skattens bestämmande, finnes

för närvarande i automobilregistret endast angiven automobilens egen vikt. Ändring bör därför ske i automobilförordningen av innehåll, att vid registrering av automobil i registret skall införas uppgift om vikten med tyngsta till automobilen hörande karosseri, ävensom uppgift om huruvida motorcykel är försedd med bivagn eller ej samt uppgift om automobilen är försedd med ringar av annat ämne än gummi eller s. k. mjuk kautschuk.

Därest under löpande kalenderår automobils beskaffenhet ändras, skall därav föranledd höjning eller sänkning av skatten beräknas från och med nästföljande kalenderkvartal.

6 §.

Då för varje särskilt fall alla nödiga uppgifter för bestämmande av själva skatteobjektet och den subjektiva skattskyldigheten ävensom skattebelopp skola vara att hämta ur automobilregistret, kommer automobilskattelängden i själva verket att till största delen endast utgöra utdrag ur registret. Det kan därför, framhåller vägkommissionen, synas onödigt att upprätta sådan längd, då anteckning jämväl om skattebeloppet skulle kunna införas direkt i registret. Vägkommissionen framhåller härom följande. Registret upptager en mängd anteckningar om förhållanden, som icke längre äga aktualitet, såsom angående redan avförda automobiler, tidigare ägare o. s. v. Det erbjuder därför allt för liten översiktlighet och koncentration för att lämpa sig såsom skattelängd. För kontrollens skull måste längden även vara summerad, men det i löpande följd år efter år förda registret kan icke lämpligen inrättas så, att därur kan för varje år utläsas summan av de skattebelopp, som för året skola utgå. 6 §.

För min del anser jag det på av vägkommissionen anförda skäl vara lämpligt att upprätta en särskild skattelängd.

7 §.

7 § innehåller bestämmelser om tiden för automobilskattens inbetalande. 7 §.

Första stycket handlar om automobiler, som redan vid början av ett år äro underkastade skatteplikt. Ägaren till en dylik skall senast den 15 februari till vederbörande länsstyrelse inbetala skatten. För att den skattskyldige skall erhålla kännedom om grunderna för skattskyldigheten samt ordningen för skattens erläggande, bör underrättelse i berörda avseende meddelas honom.

Andra stycket handlar om sådana automobiler, som under året

bliva underkastade skatteplikt. Detta inträffar med dels de automobiler, som förut aldrig varit registrerade i något automobilregister, och dels dem, som förut varit skattefria men på grund av förändring i äganderätten enligt 4 § blivit underkastade skatteplikt, t. ex. en automobil, som av en person, tillhörande en främmande makts beskickning, sålts till person, som är pliktig att för sin automobil erlägga skatt. För det första slaget automobiler kan skatten icke gärna betalas annat än i samband med registreringen. Beträffande det andra slaget skall anmälan om äganderättens övergång ske till registret, och bör skatt lämpligen uttagas i samband med denna anmälan. Någon risk, att den nye ägaren skulle för att undgå skatt underlåta att fullgöra förut omnämnd anmälningsskyldighet, torde ej förefinnas, då en dylik underlåtenhet enligt automobilförordningen kan leda till den anmälningspliktiges dömande till böter från och med tjugufem till och med femhundra kronor.

8—12 §§.

8—12 §. För bestämmelserna i 8—12 §§ torde någon särskild motivering utöver den, som redan förut lämnats, ej vara erforderlig.

13 §.

13 §. Då det kan inträffa, att en automobil, för vilken skatt erlagts till årets slut, under året blir skattefri, bör en bestämmelse införas angående restitution å så stor del av för året erlagd skatt, som belöper å tiden efter det skattefriheten inträtt. Motsvarande bör gälla, därest under året sänkning av skatten äger rum.

14 §.

14 §. Bestämmelserna i 14 § äro hämtade ur 16 § i vägkommissionens förslag.

Då skattepåföringen skall grundas å automobilregistret, vars uppgifter i sin ordning till största delen bero av vederbörande automobilägares anmälningar, kan under vissa omständigheter ett åsidosättande av anmälningsskyldigheten eller meddelande av oriktiga uppgifter till registret hava till påföljd, att skatt antingen icke alls eller till för lågt belopp blir i automobilskattelängden påförd.

Beträffande uraktlåtenhet att fullgöra föreskriven anmälningsskyldighet synes man kunna urskilja väsentligen endast följande tre fall.

1. Automobilägaren underlåter att till registrering anmäla en förut icke registrerad automobil men tager densamma icke desto mindre i bruk.

Enligt automobilförordningen får en automobil i regel icke tagas i bruk, innan den blir behörigen registrerad och tilldelats igenkänningsmärke. Överträdelse härav medför ansvar för såväl föraren som, där förseelsen skett med ägarens vetskap, jämväl denne.

2. Automobil, som enligt 4 § i förslaget är på grund av ägarens särskilda ställning skattefri, övergår till ny ägare, för vilken skattefrihet icke äger rum, och nye ägaren underlåter att till registret anmäla förändringarna.

Enligt § 7 i automobilförordningen åligger det nye ägaren att för registrering göra anmälan om förändringen inom fjorton dagar sedan förvärvet skedde. Underlåtenhet härutinnan medför enligt § 34 mom. 1 bötesansvar.

3. Registrerad automobil förses med t. ex nytt karosseri, varigenom dess egen vikt ökas, eller motorcykel utan bivagn förses med sådan eller automobil med gummiringar förses i stället med järnringar och ägaren underlåter att anmäla förändringarna.

I registret är uppgift om automobilens egen vikt införd. Meningen är även, att sådana ändringar i automobilförordningen skola företagas, att uppgifter om motorcykels bivagn och beskaffenheten av automobils ringar skola intagas i registret. Av § 7 i automobilförordningen framgår, att, därest ändring sker i förhållande, varom inskrivning skett i registret, anmälan skall göras härom. Underlåtenhet att anmäla en sådan ändring medför för vederbörande ansvar enligt § 34 mom. 1.

Fall, då skatteförlust skulle kunna åsamkas det allmänna genom meddelande av oriktig uppgift, torde i själva verket vara föga sannolika. Automobilförordningen stadgar i § 34 mom. 2 för den, som i anmälan till automobilregister mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift, visst bötesansvar, »där ej förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff».

Av vad sålunda anförts torde framgå, att i varje fall, då ett undandragande av automobilskatt kan tänkas förekomma, tillika måste föreligga ett brottsligt förfarande av beskaffenhet att kunna föranleda ansvar för automobilens ägare, varför det synes vara lämpligt, att i samband med ådömande av straff ägaren förpliktas att utgiva undandragen skatt.

15—17 §.

Någon närmare redogörelse för innehållet i dessa paragrafer torde icke erfordras. 15—17 §.

18 §.

18 §. Bestämmelse svarande mot 18 § återfinnes i 17 § uti vägkommissionens förslag.

Beträffande motiveringen för denna paragraf inskränker jag mig till att anföra, vad vägkommissionen anfört beträffande frågan om utlandsautomobilers beskattning. Vägkommissionen yttrar, bland annat, följande:

Beträffande rättigheten att tillfälligt här i riket bruka från utlandet införd bil funnes särskilda föreskrifter meddelade dels i automobilförordningen (§§ 24—27) dels ock genom kungörelse den 20 oktober 1916 med bestämmelse angående tillämpningen av den internationella konventionen rörande automobiltrafik. Beträffande innehållet i dessa stadganden hade man till en början att skilja mellan två olika fall, alltefter som bilens ägare vore undersåte i sådan främmande stat, som anslutit sig till internationell konvention rörande automobiltrafik, eller i stat, med vilken detta icke vore händelsen. Den åsyftade internationella konventionen vore ingången i Bern den 11 oktober 1909 och hade blivit tillträdd av såväl Sverige (Svensk författningssamling 1911, nr 17) som flertalet utländska stater (se förenämnda kungörelse den 20 oktober 1916). Vad nu först anginge det fall, att den främmande staten icke vore ansluten till konventionen — vilket i automobilförordningen behandlades såsom regel, ehuru det i följd av nyssnämnda förhållande i själva verket bildade undantag — gällde, så vitt nu vore fråga, enligt automobilförordningen (§§ 24—26) huvudsakligen följande. Innehade någon, som icke hade hemvist här i riket, bevis av svensk konsul eller polismyndighet i det land, där han hade hemvist, eller av konsul, som företrädde detta land här i riket, att automobil, som av honom för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, till sin beskaffenhet uppfyllde de i det främmande landet gällande föreskrifter för att där få användas i allmän trafik, vore besiktning av automobilen ej nödig, utan skulle allenast nämnda bevis företes hos polismyndigheten å den första ort i riket, varest automobilen vore avsedd att begagnas. Om beviset vore behörigt, tecknade polismyndigheten därå meddelande om tillstånd att i riket bruka automobilen samt tilldelade bilen igenkänningsmärke. Företeddes icke sådant bevis, underkastades bilen besiktning såsom i avseende å inländsk bil vore föreskrivet. Därest bilen enligt intyg av besiktningsman funnes uppfylla de för inländska biler gällande bestämmelser och jämväl i övrigt vara lämplig för sitt ändamål, tilldelades av polismyndigheten densamma igenkänningsmärke, varjämte i intyget tecknades bevis om meddelande av tillstånd att i riket bruka automobilen. Registrering förekomme ej, men i stället läte polismyndigheten i särskild längd införa namnet såväl å den person, vilken uppgåvos vara ägare av bilen, som, därest ägaren icke till riket medföljde, å den person, som förfogade över bilen, ävensom dessas yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift, dagen för meddelandet av tillståndet att här i riket bruka bilen samt det igenkänningsmärke, som tilldelats densamma. Om meddelade tillstånd att bruka automobil insändas och polismyndigheten ofördröjligen uppgift till vederbörande departementschef. Tillstånd gällde för en tid

av två månader; dock kunde giltighetstiden av länsstyrelsen utsträckas med ytterligare en månad. När skälig anledning därtill förelåge, kunde tillstånd, varom här vore fråga, återkallas av en var länsstyrelse, i vars län automobilen brukats. Vidkommande härefter det andra fallet, nämligen att automobilens ägare vore undersåte i sådan främmande stat, som anslutit sig till den internationella konventionen, skulle enligt automobilförordningen (§ 27) i stället för särskilda föreskrifter om utlandsbiler (§§ 24—26) gälla »vad Konungen i sådant avseende särskilt stadgat». Dessa särskilda stadganden vore meddelade genom kungörelse den 20 oktober 1916. Häri gjordes åtskillnad på två olika fall, beroende på huruvida en viss särskild förutsättning vore för handen eller ej — den nämligen, att fordonet och dess förare uppfyllde de i konventionen föreskrivna villkor och sådant på anfordran styrktes genom i kraft varande internationellt tillståndsbevis, som avsåges i art. 3 av konventionen. Förelåge icke denna förutsättning, gällde vad i förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik vore stadgat. Detta torde böra så förstås, att de i bilförordningen intagna särskilda föreskrifterna om utlandsbiler bleve även här tillämpliga. Förhållandet bleve även sålunda här i själva verket detsamma som i det först behandlade fallet i avseende å motorfordon från icke ansluten främmande stat. Uppfylldes åter nämnda förutsättning, ägde, med avseende å automobil de särskilda föreskrifterna i bilförordningen om utlandsbiler icke tillämpning, men icke heller förordningens bestämmelser om registrering. Således erfordrades för bilens brukande varken registrering eller ens det särskilda polistillståndet.

Vägkommissionen anför vidare:

»Vad nu angår frågan om beskattning av de för tillfälligt brukande i riket från utlandet införda motorfordonen lärer den internationella konventionen, såsom berörande endast själva trafiken, icke innefatta något hinder för de anslutna staterna att var för sig efter eget skön ordna denna fråga. Med förslagets princip i avseende å bilbeskattningens syfte är det givetvis ganska väl överensstämmande att beskatta även dessa fordon. Å andra sidan lärer det knappast vara ändamålsenligt att införa en sådan beskattning, innan utvecklingen medfört en så pass avsevärd frekvens i den ifrågavarande — ännu före kristiden helt obetydliga — biltrafiken att skatten skulle kunna bliva nog inbringande att lämna något egentligt utbyte. Hänsyn måste härvid tagas därtill, att, eftersom fråga är om ett allenast tillfälligt brukande, som i regel kan förutsättas sträcka sig över en mycket kort tidrymd, understundom kanske endast några få dagar, en eventuell skatt måste sättas efter andra grunder än för inländska motorfordon. Jämväl i andra hänseenden måste grunderna för den ifrågavarande skatten, om den överhuvud skall införas, utformas på sitt särskilda sätt. Avseende lärer jämväl böra fästas vid reciprociteten, så att frihet från skatt medgives för biler från sådana främmande stater, där motsvarande förmån är inrymd för svenska fordon. Slutligen måste utfinnas särskilda anordningar för skattens upptagande och redovisning.»

I betraktande av alla de omständigheter, som sålunda framhållits, finner jag i likhet med vägkommissionen lämpligast, att ordnandet av denna fråga i dess helhet överlåtes åt Kungl. Maj:t.

Förslag till förordning om särskild skatt å automobilgummiringar.

Jag övergår härefter till att i korthet redogöra för bestämmelserna i vissa paragrafer i förslaget till *förordning om särskild skatt å automobilgummiringar.*

1 §.

1 §. Då enligt förslaget skatt å importerade gummiringar skall upptagas samtidigt med tullen av tullverket, har det synts mig lämpligt att vid rubriceringen av de skattepliktiga varuslagen använda samma benämning som i tulltaxan.

2 §.

2 §. Av bestämmelserna i nästföljande paragrafer framgår, att skatt för här i riket fabricerade ringar alltid skall komma att utgå även om leveransen sker i samband med försäljning av en automobil. För att icke de svenska ringarna skola i skattehänseende bliva sämre ställda än de utländska, har jag ansett nödigt att i andra stycket införa bestämmelse, att, om automobil, för vilken tull skall erläggas, är försedd med gummiringar, skatt å gummiringarna skall erläggas i samband med automobilens förtullning.

3 §.

3 §. Beträffande bestämmelsen i denna paragraf torde ej erfordras någon särskild motivering.

4 och 5 §§.

4 och 5 §§. För att icke en tillverkare skall kunna undgå att erlägga skatt för automobilringar, som användas å egna automobiler, har måst stadgas deklarationsplikt även för sådana ringar, som av tillverkaren tagits i bruk för egen räkning. Då deklarationen enligt 5 § ligger till grund för skatteberäkningen, kommer tillverkaren således att få betala skatt även för dessa ringar.

6 §.

6 §. Bestämmelserna i denna paragraf innebära, att en tillverkare icke kan anmäla, att rörelsen upphört, förr än det inneliggande lagret av ringar levererats eller av honom själv tagits i bruk.

7 och 8 §§.

7 och 8 §§. Beträffande dessa paragrafer torde ej erfordras någon motivering.

9 §.

Då skatten är avsedd att utgå såsom ersättning för slitning av vägar inom landet, har i denna paragraf införts bestämmelse om restitution å erlagd skatt för sådana ringar, som utföras ur riket och ej hava varit i bruk. Det vore nämligen obilligt, om det icke funnes någon bestämmelse om rätt att återfå skatt för ringar, som aldrig bidragit eller komma att bidraga till den merslitning, som automobiltrafiken förorsakar landets vägar. För övrigt torde en rätt till restitution böra medgivas för att ej försvåra exporten av svensk tillverkning. 9 §.

10—18 §§.

Någon redogörelse för innehållet i paragraferna torde icke vara erforderlig. 10—18 §§.

Övergångsbestämmelser.

Enligt förordningen skulle automobilringar, som vid förordningens ikraftträdande hos annan än tillverkare finnas i riket, gå fria från skatt. Att detta ej är lämpligt, synes mig uppenbart, då redan för närvarande lager av ringar torde förefinnas, tillräckliga att täcka en avsevärd del av behovet för kommande år, och möjlighet till ytterligare import inom loppet av innevarande år givetvis är för handen. I en övergångsbestämmelse torde därför böra intagas föreskrift om skattskyldighet även för sådana ringar. Då emellertid vid dylikt förhållande även begagnade ringar skulle bliva underkastade skatteplikt, har det synts mig rättvist och i överensstämmelse med normen för skattens utgående, att automobilägare blir skattefri beträffande de ringar, som äro åsatta hans automobil, jämte hälften därutöver. Därjämte synes det mig billigt, att fullgörandet av betalningsskyldigheten för innehavare av större ringlager underlättas genom anstånd med skattens erläggande. Övergångsbestämmelser.

Beträffande förslaget till *förordning om fördelning av automobilskattemedel m. m.* har jag förut lämnat erforderlig redogörelse. Här må endast tilläggas, att en övergångsbestämmelse måst införas på den grund, att den ifrågasatta nya väglagen skulle träda i kraft först med ingången av år 1925. Under detta år skulle sålunda skattemedel för två år komma landstingen till godo. *Förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel m. m.*

Föredragande departementschefen hemställer härefter, att Kungl. Maj:t ville genom proposition föreslå riksdagen att antaga förut upplästa förslag till *dels* förordning om automobilskatt, *dels* förordning om särskild skatt å automobilgummiringar, *dels ock* förordning om fördelning av automobilskattemedel m. m.

Till denna av statsrådet övriga medlemmar biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall och förordnar, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
B. E. Brimberg.

Bil. A.

Förslag

till

förordning om automobilskatt.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

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

2 §.

Skatteplikt för automobil, som i 1 § avses, skall, med iakttagande av vad i 4 § stadgas, inträda med kalenderkvartalet näst efter det, under vilket automobilen blivit i automobilregistret införd, samt upphöra med utgången av det kalenderkvartal, under vilket automobilen blivit ur registret avförd.

3 §.

Skattskyldighet för registrerad automobil skall beträffande varje kalenderår eller den del därav, för vilken skatteplikten enligt 2 § gäller, åligga den, som vid fjärde kalenderkvartalets ingång står i automobilregistret antecknad såsom ägare av automobilen, eller, där automobilen tidigare under året ur registret avförts, den, som dessförinnan senast varit såsom ägare uppförd; allt med iakttagande av vad i 4 § stadgas.

Skall med tillämpning av vad nu är sagt skattskyldighet för automobil åvila flera såsom samfällt ägare, varde skatten dem emellan lika fördelad efter huvudtalet.

4 §.

Från skatteplikt, varom ovan är sagt, frikallas automobil, som äges av

a) medlem av konungaätten;

b) staten;

c) kommun eller väghållningsdistrikt; eller

d) främmande makts härvarande beskickning eller konsulat tillhörande person, under villkor av ömsesidighet, enligt vad Konungen därom förordnar.

Från skatteplikt undantages jämväl enskild person, bolag, förening eller sällskap tillhörig automobil, som är inrättad uteslutande för brandväsen eller för transport av sårade eller sjuka.

Inträffar i avseende å äganderätten till automobil sådan förändring, som enligt första stycket bör medföra, att automobilen, där den dittills varit skattepliktig, skall bliva skattefri eller, där den förut varit skattefri, skall underkastas skatteplikt; då skall ifråga om beskattningen så anses som om automobilen blivit i förra fallet ur registret avförd och i senare fallet i registret införd den dag, då uppgift om förändringen i äganderätten blivit i registret intagen.

5 §.

Skatt för registrerad automobil utgår för helt kalenderår med femtio kronor samt, där det från motorn till automobilens drivhjul överförbara antalet hästkrafter (nyttiga hästkraftantalet) enligt registret överstiger tio, med ytterligare tio kronor för varje sålunda överskjutande hel hästkraft.

Där skatteplikt för automobil enligt 2 § icke omfattar helt kalenderår, skall för det år skatten bestämmas till belopp motsvarande vad av skatten för helt kalenderår belöper å det eller de kalenderkvartal, skatteplikten gäller.

6 §.

Såsom beskattningsort skall anses:

a) för enskild skattskyldig, som har hemvist här i riket, den ort, där han är mantalsskriven;

b) för inländskt aktiebolag den ort, där styrelsen har sitt säte; samt

c) för skattskyldig, angående vilken här ovan angivna regler icke äga tillämpning, den ort, där ombud för sådan skattskyldig är mantalsskrivet,

allt enligt automobilregistrets uppgifter.

7 §.

För avliden persons skattskyldighet svare hans stärbhus allenast med tillgångarna i boet. Är boet skiftat, svare bodelägare icke för mera än vad av skatten å hans lott belöper och i intet fall med mera än hans lott i boet utgör.

8 §.

Årligen efter den 1 oktober skall länsstyrelsen ofördröjligen enligt ovan stadgade grunder och med ledning av det inom länet förda automobilregister upprätta särskild längd (automobilskattelängd), upptagande samtliga i registret antecknade automobiler, vilka för löpande året eller någon del därav äro underkastade skatteplikt.

I längden, som skall upprättas enligt av Konungen fastställt formulär, skall, särskilt för varje automobil, angivas:

1) ordningsnummer i registret och igenkänningsmärke jämte dag för automobilens införande i eller avförande ur registret;

2) det eller de kvartal skatteplikten för löpande året omfattar;

3) automobilens nyttiga hästkraftantal;

4) beloppet av den skatt, som för året skall utgå;

5) den eller de skattskyldigas namn och fullständiga postadress;

6) för en var skattskyldig beskattningsorten och det honom åliggande skattebelopp ävensom för ombud, som i 6 § avses, namn och fullständig postadress; samt

7) de övriga anteckningar, som må finnas påkallade.

Med län avses i denna förordning jämväl Stockholms stad samt med länsstyrelse jämväl överståthållareämbetet i nämnda stad.

9 §.

Sedan automobilskattelängden upprättats, skall genom länsstyrelsens försorg till en var i längden upptagen skattskyldig så fort ske kan översändas utdrag av längden i vad angår automobil, för vilken skatt blivit honom påförd. Därvid skall tillika lämnas underrättelse, att skattskyldig, som åt automobilskattelängden, i vad honom rörer, icke åtnöjes, må däröver anföra besvär i den ordning nedan stadgas.

Berörda utdrag och underrättelse skola genom länsstyrelsens försorg i rekommenderat brev med allmänna posten kostnadsfritt tillsändas den skattskyldige eller, i fall som avses i 6 § c), hans ombud under adress, som i automobilregistret antecknats.

10 §.

Skatt, varom ovan är sagt, skall för en var skattskyldig debiteras, uppbäras och redovisas i sammanhang med kronouppbörden i den beskattningsort, varom i 6 § för varje fall förmäles.

11 §.

Senast den 1 november skall länsstyrelsen beträffande de i automobilskattelängden upptagna skattskyldiga, vilka i fråga om beskattningsorten enligt 6 § tillhöra länet, till vederbörande häradsskrivare och magistrater för debiterings verkställande översända utdrag av längden, summerade i avseende å skatten.

Inom samma tid skall länsstyrelsen för skattskyldiga, som tillhöra annat län, till länsstyrelsen i detta län översända utdrag av längden såvitt dem angår.

Det åligger sistnämnda länsstyrelse att ofördröjligen efter mottagandet av sådant utdrag därmed förfara på lika sätt som beträffande längden är i första stycket stadgat.

Efter slutad debitering av skatten skola utdragen av debiteringsförrättarna återställas till den länsstyrelse, från vilken utdragen bekommits.

Stadgandena i första och tredje styckena av denna paragraf skola icke äga tillämpning beträffande överståthållarämbetet i Stockholm.

12 §.

Över länsstyrelses beslut, varigenom någon blivit i automobilskattelängden till beskattning för automobil uppförd, äge han hos kammarrätten anföra besvär, vilka skola ingivas till den länsstyrelse, som upprättat längden, före klockan tolv på sista helgfria dagen i december månad det år, längden avser, vid äventyr att besvären eljest icke varda upptagna till prövning.

Sedan vid inkomna besvär fogats utdrag av längden i vad angår den automobil, för vilken klaganden påförts skatt, skall länsstyrelsen skyndsamt till kammarrätten insända handlingarna med de upplysningar och erinringar, som besvären anses påkalla.

Så snart ovan stadgade besvärstid gått till ända, översänder länsstyrelsen till kammarrätten förteckning över anförda besvär.

13 §.

Den, som icke åtnöjes med kammarrättens utslag i mål rörande beskattning, som i denna förordning avses, äger att däri hos Kungl Maj:t söka ändring genom besvär, vilka, vid påföljd att besvären eljest icke varda upptagna till prövning, skola före klockan tolv å sextionde dagen efter erhållen del av utslaget eller, om då är helgdag, å nästa söckendag därefter ingivas till finansdepartementet tillika med bevis om dagen, då klaganden erhöll del av utslaget.

14 §.

Besvär, om vilka i denna förordning förmäles, må jämte tillhörande handlingar kunna, under iakttagande av stadgad tid och ordning, på klagandens eget äventyr i betalt brev med allmänna posten insändas till den myndighet, till vilken besvären skola enligt förordningen ingivas.

15 §.

Besvär, som i denna förordning avses, befria icke den skattskyldiga från att i behörig ordning inbetala honom påförd automobilskatt.

16 §.

Varder, efter vad därom särskilt är stadgat, ägare av automobil dömd till ansvar för det automobilen tagits i bruk, innan densamma registrerats och erhållit igenkänningsmärke, eller för det ägaren underlåtit att till registret göra föreskriven anmälan eller i sådan anmälan mot bättre vetande meddelat oriktig uppgift; då skall ägaren tillika förpliktas att utgiva den skatt för automobilen, som må finnas hava genom förfarandet undandragits. På allmänna åklagaren ankommer att härom i sammanhang med åtalet föra talan.

Vad sålunda i avseende å automobilägare är stadgat skall äga tillämpning, i händelse automobilen tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, å denne samt, där automobilen äges av oskift dödsbo eller konkursbo eller av bolag, förening eller annat samfund eller av stiftelse eller annan sådan inrättning, å den eller dem, som äga företräda boet, samfundet eller inrättningen.

17 §.

Huruvida och efter vilka grunder samt på vad sätt skatt skall utgå för automobil, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, bestämmes av Konungen.

18 §.

Medel, som på grund av denna förordning eller de särskilda bestämmelser, Konungen enligt 17 § må hava utfärdat, i automobilskatt under varje

år inflyta, skola redovisas till statskontoret, för att, i den ordning Konungen närmare föreskriver, under det nästföljande året fördelas mellan väghållningsdistrikten på landet till lindrande av kostnaden för väghållningen. Till grund för den fördelning skall läggas förhållandet mellan de belopp, som för nästföregående år tillkommit de särskilda distrikten såsom statsbidrag till allmänna vägunderhållet.

Vad sålunda på varje distrikt belöper skall utbetalas till vägstyrelsen för att på lämpligt sätt tillgodokomma de väghållningsskyldiga i förhållande till deras vägfyrktal.

Denna förordning skall träda i kraft den 1 januari 1923, då skatteplikten för automobil, som tidigare blivit registrerad och nämnda dag i registret kvarstår, jämväl skall inträda.

Har för sådan automobil nyttiga hästkraftantalet dessförinnan icke blivit, på sätt särskilt stadgas, efter sakkunnig undersökning i registret infört, skall, intill dess så skett, vid upprättande av automobilskattelängd till grund för skattens beräknande läggas det i registret förut antecknade antalet hästkrafter. Finnes detta antal i registret angivet med flera än ett tal, gälle det högsta.