

Nr 294.

Av herr **Frändén** och herr **Nilsson, Nils Anton**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt m. m.*

I proposition nr 206 har Kungl. Maj:t avlåtit förslag dels till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt, dels till förordningen om särskild skatt och tull å bensin. I förslaget till förändring av automobilskatten ingår att för automobil skall förutom hittillsvarande årlig skatt erläggas en årlig grundavgift av 32 kronor. I motiveringen till denna proposition anföres, att automobilismens utveckling synes hava skett alltför hastigt i förhållande till vårt lands vägväsende, varför de sålunda influtna skattemedlen föreslås skola gå till underhåll av landets vägar, vartill nuvarande avgifter från automobiltrafiken icke äro tillräckliga. Av den orienterande redogörelse, som lämnas i samband med propositionen, framgår, att man vid skattens avvägning velat syfta på införandet av dels en skatt, som står i direkt förhållande till den slitning en automobil åstadkommer å vägbanan, d. v. s. skatten står i förhållande till hur mycket bilen användes och är därför lagd på gummiringarna, dels en innehavsskatt, vars storlek är beroende av fordonets tyngd. Mot den senare, innehavsskatten, kan givetvis framhållas, att den medför vissa orättvisor mot automobilägare i de landsdelar, vilka på grund av klimatiska förhållanden och dylikt endast kunna befaras en jämförelsevis liten del av året. Orättvisan härav har dock i viss mån kompensrats av den andra formen av beskattningen, gummiringsskatten.

Genom Kungl. Maj:ts nu framförda förslag synes det emellertid uppenbart att den ovan berörda orättvisan ytterligare ökas, i det att en avgift av 32 kronor per år ytterligare pålägges automobilägarna, oavsett om fordonet kan användas eller icke. Visserligen kan härvidlag invändas att det föreslagna skattebeloppet är jämförelsevis lågt, men principen synes oss vara oriktig, varför det icke synes oss lämpligt att fortsätta på en väg, som leder till orättvisa beskattningsgrunder. Då emellertid vägväsendet helt visst är i mycket stort behov av penningmedel såsom ersättning för den merslitning å vägarna, som den allt mera ökade automobilismen förorsakar, synes det oss riktigt att det ökade penningbehovet tages från de konsumtionsmedel, som stå i direkt förhållande till automobilernas användning. Kungl. Maj:t har också direkt pekat på varifrån dessa penningmedel lämpligen böra tagas genom i nyssnämnda proposition föreslagna bensinskatt och bensintull, vilka

tillsammans föreslås till 5 öre. Härigenom beräknas inflyta 5 miljoner kronor, varav 1 miljon såsom tull föreslås tillfalla statsverket, medan däremot de återstående 4 miljonerna föreslås tillfalla vägväsendet.

I enlighet med vad vi förut framhållit synes oss rättvisan bättre än vad som sker i propositionen tillgodoses genom att de erforderliga medlen till vägarna enbart toges genom en skatt å bensin, och den sålunda föreslagna engångsskatten å automobiler helt bortföll.

Kungl. Maj:t beräknar, att av den ifrågasatta skatteförhöjningen å automobiler skall inflyta ett belopp av 1.5 miljon kronor och såsom nyss nämndes genom skatten å bensin 4 miljoner, summa 5.5 miljoner kronor. Detta belopp, ehuru i sig självt synnerligen aktningsvärt, torde dock utan större svårighet kunna ytterligare höjas, utan att därför den automobilfarande allmänheten torde lida kännbart avbräck, nämligen därigenom att skatten å bensin höjes till 8 öre och dessutom tullen å bensin till 2 öre. Genom en sådan höjning skulle vägväsendet från bensinskatten erhålla 8 miljoner istället för nyss angivna 5.5 och statsverket skulle erhålla 2 miljoner i stället för av Kungl. Maj:t förutsatta 1 miljon. Huru litet kännbart en bensinskatt jämte tull kommer att bliva, framgår därav att för en droskaautomobil, exempelvis i Stockholm, som i medeltal förbrukar 33 liter bensin per dygn, varunder automobilen beräknas tillryggalägga vid pass 12 mil skulle den av oss föreslagna ökningen å skatt och tull å bensin draga en merkostnad av 3.30 per dygn, d. v. s. 2.75 öre per kilometer, en ökning som helt visst blir ytterligare litet kännbar för den betalande allmänheten.

Vid ett bifall till våra ovannämnda förslag böra dels föreskriften om grundavgiften uti 5 § c) av förslaget till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt utgå med följdändring uti sista stycket av sagda paragraf och dels ändringar vidtagas uti 1 § av förslaget till förordning om särskild skatt å bensin samt beträffande rubriken 1099 i gällande tulltaxa.

I anslutning till vad vi sålunda anfört få vi vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte besluta:

1:o att 5 § c) av förslaget till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt skall erhålla följande lydelse:

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;

2:o att i 5 § sista stycket orden »som avses i c) och d)» skola utgå;

3:o att uti 1 § av förslaget till förordning om särskild skatt å bensin den särskilda skatten må bestämmas till 8 öre för liter;

4:o) att rubriken 1099 i gällande tulltaxa skall från och med den 1 juli 1924 erhålla följande ändrade lydelse:

| | Kvantitet för tullbe- räkningen | Tullsats | |
|---|---------------------------------------|----------|-----|
| | | Kronor | öre |
| 1099. Petroleumbensin och gasolin | 1 liter | — | 02 |

Stockholm den 1 april 1924.

A. O. Frändén.

Nils Ant. Nilsson.