

### Nr 303.

Av herr **Andersson** i Rasjön **m. fl.**, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 173, med förslag till förordning om ändrad lydelse av 5 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 173 föreslås vissa ändringar i förordningarna den 2 juni 1922 om automobilskatt och om särskild skatt å automobilgummiringar samt i förordningen den 23 maj 1924 om särskild skatt å bensin och motorsprit. De föreslagna ändringarna avse höjning av de enligt nämnda förordningar utgående skatter å ifrågavarande artiklar. Skattehöjningarna, som beräknas inbringa sammanlagt 4,200,000 kronor, motiveras med, att ungefärligen detta belopp erfordras till täckande av hälften av det under sjätte huvudtiteln upptagna förslagsanslaget till bidrag till vägunderhållet på landet.

Emot förslaget vad det angår användandet av automobilskattemedel till täckande av utgifter, vilka tidigare regelmässigt bestritts med andra statsmedel i samma ordning som statsutgifterna i övrigt, har förut i annat samhang invändningar motionsvis framförts. Utan att närmare ingå på lämpligheten i och för sig av den föreslagna åtgärden och under förutsättande av, att det statsfinansiella läget nödvändiggör densamma, ha vi för avsikt att framställa anmärkningar endast emot det sätt, varpå den som behöflig ansedda skatteökningen föreslås genomförd.

I propositionen föreslås en höjning av skatterna å såväl motorfordon som å gummiringar och bensin, så att den nuvarande proportionen emellan dessa tre skatter ungefärligen bibehålles. Även om man utgår från, att denna proportion är skälig vid den nuvarande skattebelastningen av motortrafiken, så är det ingalunda givet, att så blir fallet, då skattebelastningen höjes som i propositionen föreslås med ytterligare cirka 20 %. Det förefaller, som om man, innan en så pass stegrad beskattning av motortrafiken genomföres, bort göra en noggrann undersökning just rörande förhållandet och avvägningen emellan de olika skatterna inbördes. Att yttranden från trafikantsammanslutningar och andra intresserade parter därvid varit av stort värde är uppenbart. Emellertid synes det även utan en sådan noggrannare undersökning kunna fastslås, att den i propositionen nr 173 föreslagna anordningen icke är i allo lämplig, då det gäller att uttaga ökade skatter av motortrafikanterna. Genom de föreslagna ändrade grunderna för fordonsskattens beräkning rubbas förhållandet de olika viktclasserna emellan på ett sätt, som knappast synes förenligt med billighet

och rättvisa. Bestämmelsen om en minimiskatt av 75 kronor för varje automobil kommer att verka så, att de små och billiga vagnarna drabbas jämförelsevis hårdare av skattehöjningen än de medelstora. Den i bilaga 2 till propositionen fogade tabellen visar, att skatteökningen för de så vanliga automobiltyperna Ford och Chevrolet kommer att belöja sig till respektive 8 och 10 kronor, under det att ökningen för de något tyngre och betydligt dyrare typerna Essex och Chrysler endast blir 4 respektive 6 kronor. Tabellen i fråga upptager emellertid endast täckta vagnar av de olika märkena. En jämförelse mellan vagnar av den allmännast brukliga öppna typen skulle ge ett ännu mera anmärkningsvärt resultat, på grund av att de små öppna vagnarna med deras lägre vikt komma att drabbas av den föreslagna minimiskatten hårdare än täckta vagnar av samma fabrikat. Av diagrammet på sidan 16 i propositionen framgår med önskvärd tydlighet, att ett mycket stort antal vagnar finnas i viktlassen 700—800 kg., vilka för närvarande beläggas med en fordonskatt av 64 kronor. För alla dessa kommer förslaget att innebära en skattehöjning av minst 11 kronor och för dem som nu ligga ännu lägre på skatteskalen bliver höjningen givetvis ändå större.

En så kraftig höjning av skatten på de små vagnarna kan icke vara lämplig, särskilt med hänsyn till de kategorier av automobilägare, varom här är fråga. Som regel är det personer i mera blygsam ekonomisk ställning som använda sig av de små och billiga vagnarna, och en skattehöjning, som proportionellt drabbar dessa tyngre än andra, är föga tilltalande. Även för dem som gärna medge, att automobiltrafiken bör med högre belopp bidra till vägväsendet, är en höjning av den fasta skatten på motorfordonen överhuvud föga tilltalande. Chefen för finansdepartementet har på sidorna 23 och 24 i propositionen redogjort för de invändningar, som resas emot en alltför hög fordonskatt, och det förefaller, som om giltigheten av de refererade anmärkningarna kvarstode jämväl efter de i propositionen gjorda bemötandena av desamma. Redan vid införandet av automobilskatten framhölls, särskilt från Norrland, hurusom mångenstädes de långa vintrarna omöjliggjorde trafik med motorfordon under längre tid av året, och att därför skatten på själva fordonet komme att drabba synnerligen orättvist olika landsändar emellan. Även om vinterväghållningen under de senaste åren väsentligt förbättrats, kvarstår nämnda förhållande ännu i vida trakter. Den i propositionen anvisade möjligheten att för sådana fall låta avföra fordonet ur automobilregistret för att därmed erhålla befrielse från skatten är föga lockande, då förnyad registrering är förenad med kostnader, som håhända ofta komme att uppgå till lika stort belopp som skattelättnaden. Övriga anmärkningar emot en alltför hög fordonskatt kunna icke heller fränkännas fog, vilket för övrigt erkännes jämväl i propositionen.

Ur den till grund för hela automobilbeskattningen liggande synpunkten att motorfordonen genom skatten skola betala den merkostnad för vägväsendet, som de anses förorsaka, synes det obestriddligen vara mest rationellt att förskjuta skattebelastningen något över på de förbrukningsartiklar, som mer direkt angiva proportionen för tillryggalagd väglängd. Följaktligen anse vi, att någon

höjning av fordonsskatten icke nu bör företagas, utan den som behöflig ansedd skatteökningen i stället uttagas genom höjning av skatterna å bensin och gummiringar. Härigenom bringas beskattningen i något närmare relation till den verkliga vägslitningen, och större rättvisa ernås mellan enskilda vagnägare inbördes och mellan olika landsändar. Härtill kommer den även i propositionen berörda omständigheten, att fordonsskatten, som skall utgöras på en gång med ett relativt stort belopp, för många verkar betungande, under det att skatten på förbrukningsartiklarna successivt uttages vid de dagliga inköpen. De erfarenheter, som vunnits vid tillämpningen av nu gällande skattesatser å gummiringar och bensin, synas icke heller ge anledning till farhågor, att en kraftigare höjning av desamma skulle medföra några risker ur andra synpunkter. Särskilt med den i propositionen föreslagna utsträckta rätten att erhålla skatte-restitution för bensin, som användes till andra ändamål än motortrafik, undanröjes faran av en obehörig skattebelastning av annan förbrukning. Vad gummiringar angår, så måste nu rådande, relativt låga prisläge å dessa vara särdeles gynnsamt för genomförande av en skattehöjning.

Med utgående från de i propositionen nr 173 gjorda beräkningarna rörande intäkten från de olika skatterna skulle den erforderliga årliga ökningen av automobilskattemedlen ungefärligen ernås genom höjning av skatten å gummiringar från 1 krona 50 öre för kilogram till 2 kronor för kilogram och en höjning av skatten å bensin från 5 öre för liter till 6,5 öre för liter. Ökningen i skatteintäkterna skulle därmed fördelas sålunda:

Fordonsskatt	.....	_____
Gummiskatt	.....	1,100,000
Bensinskatt	.....	3,225,000
		Summa 4,325,000

Därest det ur någon synpunkt skulle befinnas lämpligare att uttaga skatteökningen enbart genom höjning av bensinskatten, kan detta åstadkommas genom en höjning av denna till 7 öre för liter, varigenom inbragtes enligt förut åberopad beräkningsgrund 4,300,000 kronor.

Det med här föreslagna skattegrunder inflytande beloppet synes bliva något högre, än det i propositionen kalkylerade, men beräkningarna å området torde få betraktas såsom approximativa, och utfallet av den ena eller andra åtgärden är relativt osäkert.

Försåvitt man icke nu går in för en höjning av fordonsskatten, torde det vara lämpligt att icke heller vidtaga någon ändring beträffande de nu skattefria så kallade lättviktsmotorcyklarna, varföre vi yrka avslag på det föreliggande förslaget jämväl i denna del.

På grund av vad sålunda anförts få vi härmed föreslå,

att riksdagen vid bifall i övrigt till Kungl. Maj:ts proposition nr 173 måtte

1) avslå förslaget till förordning om ändrad lydelse av 5 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt,

2) besluta sådan ändring i förslaget till förordning om ändrad lydelse av 1 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar, att skattesatsen bestämmes till 2 kronor för kilogram, samt

3) besluta sådan ändring i förslaget till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 23 maj 1924 (nr 126) om särskild skatt å bensin och motorsprit, att skattesatsen bestämmes till 6,5 öre pr liter.

Stockholm i mars 1927.

*Gustaf Andersson*

i Rasjön.

*Johan Olofsson.*

*L. Aug. Schill.*

*A. W. Lundén.*

*A. Olsson*  
i Mora.

*Gust. Pettersson*  
i Hällbacken.

---