

## Nr 6.

Ankom till riksdagens kansli den 25 februari 1929 kl. 1 e. m.

*Bevillningsutskottets betänkande, i anledning av väckt motion angående omläggning av skatten på motorfordon.*

(2:a avd.)

I en inom första kammaren väckt, till bevillningsutskottet hänvisad motion, nr 88, har herr *Sandegård* m. fl. hemställt, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och därpå grundat förslag till sådan omläggning av skatten på motorfordon, att denna skatt i görligaste mån bringas till överensstämmelse med den princip, varpå nuvarande skattesystem ifråga om motortrafik vilar.»

Skatt å automobiltrafiken utgår enligt förordningarna den 2 juni 1922 om automobils katt samt om särskild skatt å automobilgummiringar ävensom enligt förordningen den 23 maj 1924 om särskild skatt å bensin och motorsprit. Automobiltrafiken beskattas enligt nämnda förordningar genom årlig avgift å innehavet av biler samt genom avgifter å de för dessas framdrivande nödvändiga förbrukningsartiklarna, gummiringar och bensin.

Den egentliga automobils katten — skatten å fordonen — utgår för motorcykel utan bivagn med 10 kronor, då motorens vikt icke överstiger 75 kilogram, och eljest med 15 kronor, för motorcykel med bivagn med 25 kronor samt för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk med 10 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 400 kilogram, dock minst med 75 kronor, allt för år räknat. Skatteplikten inträder med det kalenderkvartal, under vilket bilen första gången införes i automobilregistret, samt upphör med utgången av det kalenderkvartal, under vilket bilen avförts ur registret utan att hava blivit i annat sådant införd. Skatten å automobilgummiringar utgår för ringar av mjuk kautschuk, som till riket införes eller där tillverkas, med 2 kronor per kilogram. Bensinskatten utgår med 6 öre per liter.

**Utskottet.**  
*Gällande bestämmelser angående automobilbeskattning.*

I motionen har framhållits, att fordonsskatten drabbar tämligen godtyckligt, i det att densamma icke tager hänsyn till den slitning av vägarna de

*Motionen.*

olika automobilerna åstadkommit utan allenast till deras vägslitande förmåga. Motionärerna hava därför ansett en sådan omläggning av fordonskatten önskvärd, att densamma komme att utgå såsom en engångsskatt med viss procent av automobils försäljningsvärde. Därest en sådan omläggning icke befundes möjlig eller lämplig, hava motionärerna ansett fordonskatten böra avskaffas.

*Utskottets  
yttrande.*

Med automobilbeskattningen avses att av ägarna till motorfordonen uttaga den merkostnad för vägväsendet, fordonen förorsaka, och att i anslutning därtill skatten skall beräknas i förhållande till den vägförstöring, varje fordon kan antagas utöva. Såsom motionärerna framhållit bryter fordonskatten så till vida mot grundprincipen för skattesystemet, att hänsyn väl tages till fordonens vägförstörande förmåga men däremot icke till den ytterligare faktor, som är bestämmande för själva vägslitningen, nämligen den tillryggalagda vägsträckan. Då emellertid statsmakterna godtogo sistnämnda beskattningsform, skedde detta under framhållande, att det måste anses rimligt, att automobilägaren såsom sådan finge sig ålagt att i skatteväg särskilt bidra icke allenast till vägarnas underhåll utan jämväl till erhållande av för automobiltrafik lämpade och väl byggda vägar. Det sålunda anförda skälet för fordonsskattens införande synes utskottet med full giltighet kunna åberopa jämväl för dess bibehållande och detta i än högre grad sedan skatt införts å bensin samt skatten å gummiringar höjts från 1 krona 50 öre till 2 kronor per kilogram. Därest fordonsskatten hålles inom måttliga gränser, synas berättigade anmärkningar knappast kunna göras mot densamma.

Även om vissa erinringar kunna framställas mot nu gällande beskattning av fordonen, vill det synas, som om det av motionärerna föreslagna systemet, innebärande skattens bestämmande efter automobilernas försäljningsvärde, skulle lida av än större olägenheter. Oavsett att det i åtskilliga fall skulle uppkomma svårigheter att fastställa nämnda värde, torde detsamma icke kunna anses såsom en jämlik och pålitlig mätare av automobilernas sliteffekt. För automobilägarna komme det att kännas vida mera betungande att erlagga skatten på en gång eller under ett fåtal år än att som för närvarande är fallet skattebördan fördelas å hela den tidrymd, automobilen användes. Under flera år framåt bleve man nödsakad att för äldre automobiler uttaga skatt enligt gällande system, ett förhållande som säkerligen skulle åstadkomma vissa praktiska svårigheter. Då automobiler, som användas för att tillgodose ett transportbehov, genom intensivare användning i regel äga kortare livslängd än andra, torde en engångsskatt efter försäljningsvärdet komma att medföra den mindre önskvärda konsekvensen, att sådana fortskaffningsmedel, som användas för transport och allmän trafik, bleve förhållandevis hårt betungade genom omläggning av skattesystemet.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motion I: 88 av herr Sandegård m. fl.,  
angående omläggning av skatten på motorfordon, icke  
måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 25 februari 1929.

På bevillningsutskottets vägnar:

JOH. NILSSON.

---

*Närvarande:* herrar Johan Nilsson i Kristianstad, Bergman, Örne, Boman, Kristensson, K.  
Oscar Ericson i Obergå, friherre Beck-Friis, Björnsson, Jönsson i Boa, Johansson  
i Arkösund, Bengtsson i Kullen, Hamrin, Olsson i Gävle, Johansson i Östersund,  
Paul Magnusson, Ericson i Boxholm, Heiding, Werner, Anderson i Linköping  
och Svedberg.

---