

**Nr 53.**

Av herr **Andersson** i Dunker m. fl., om sänkning av skatten för vissa automobiler.

Genom den lag om trafikförsäkring, som antogs av föregående års riksdag, ha de obligatoriska kostnaderna för bilinnehav ungefärligen fördubblats. Redan förut rådde en ganska allmänt utbredd mening, att skattegrunderna voro mindre väl avvägda, enär automobiler, som användes relativt obetydligt och således i blott ringa utsträckning belastade vägunderhållet, blevo föremål för en i förhållande till de övriga oproportionerligt hård beskattning. Detta förhållande har mycket kraftigt skärpts genom den obligatoriska trafikförsäkringens införande.

Särskilt på landsbygden finns en stor procent motorfordon med relativt obetydlig användning men som icke desto mindre är av stor nytta för sina ägare. Många mindre lantbrukare och andra i liknande ställning ha till billigt pris inköpt begagnade automobiler av äldre modeller för att använda dem till smärre varutransporter. Man torde kunna säga, att åtminstone för avlägsnare trakter med långa avstånd till avsättningsorten dylik trafik har en avsevärd betydelse. Genom nuvarande skattegrunder försvåras emellertid och i många fall omöjliggöres bilinnehavet för ifrågavarande kategorier, ehuru de för sin verksamhet ha god nytta därav. Uppgifterna om antalet nedskrotade bilar i olika län vid årsskiftet vittna om att trafikförsäkringen starkt påskyndat utträngningen av dylika bilar på landsbygden.

Vi anse, att det skulle vara lämpligare att sänka den direkta bilskatten och i större utsträckning lägga beskattningen på förbrukningen av bensin. Då avsikten med beskattningen av automobiltrafiken är och måste vara att bereda medel till de ökade kostnader för vägunderhållet, som denna trafik förorsakar, vore det rättvist att en större del av denna beskattning utginge i förhållande till bilarnas faktiska användning. Det är också troligt, att ett bibehållande av nuvarande skattegrunder kommer att medföra stagnation i automobilskattemedlens hittills oavbrutna ökning, utan motsvarande stagnation av trafikökningen, då det givetvis är de minst använda bilarna, som i första hand tagas ut ur trafiken på grund av de genom försäkringstvånget ökade kostnaderna. Om däremot en omläggning sker i form av lägre beskattning å själva vagnen och högre å förbrukad bensin, torde detta kunna undvikas.

Som en lämplig proportion bör kunna anses en skatt av 5 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt, minskad med 400 kilogram, dock minst 40 kronor, och en bensinskatt av 8 öre för liter. Vi förutsätta att därigenom det sammanlagda genomsnittliga skattebeloppet icke kommer att minskas. Som en följd härav måste även promulgationsbestämmelserna till förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit ändras.

Med stöd av det anförda få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta följande ändring av Kungl. Maj:ts förordning den 3 juni 1927 (nr 188) om ändrad lydelse av 5 § i förordningen om automobils katt:

### 5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

- a) — — — lika — — —
- b) — — — lika — — —
- c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med fem kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med fyrahundra kilogram, dock minst med fyrtyo kronor; samt
- d) — — — lika — — —

Stockholm den 15 januari 1930.

*Harald Andersson*  
i Dunker.

*Th. Gardell,*  
Gans.

*Nestor Hammarlund.*

*M. L. Petersson,*  
Broaryd.

*Arthur Heiding.*

*P. J. Edberg.*

*A. J. Johansson,*  
Bro.

*Gustav Johanson,*  
Hallagården.

*Oscar Jonsson.*