

Nr 337.

Av herr **Löfvander**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt m. m.

I proposition nr 174 föreslår Kungl. Maj:t vissa ändringar av förordningarna om automobilskatt och om särskild skatt å bensin, automobilgummiringar m. m., innebärande bl. a. förändrade grunder för beräkning av fordonsskatten samt ökad beskattning av bensin och gummiringar.

Frågan om grunderna för beskattning av motortrafiken har under flera år varit föremål för förslag och överväganden inom riksdagen. Efter den obligatoriska försäkringens införande väcktes vid 1930 års riksdag motioner med förslag, att skattesatserna för själva fordonen måtte sänkas, varvid gjordes gällande att höjning av skattesatserna för förbrukningsartiklar samtidigt kunde ske, så att skattesumman icke minskades. Det betonades att genom en kraftig reduktion av den fasta fordonsskatten och en motsvarande höjning av skatten å förbrukningsartiklar skulle man uppnå en rättvisare och med beskattningens syfte mer överensstämmande fördelning av bördorna, på samma gång som man möjliggjorde för mindre bärkraftiga automobilägare att behålla sina vagnar till egen och andras nytta. Särskilt på landsbygden, framhölls det, 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 avsättningsorter dylik trafik har en avsevärd betydelse. Genom hög fordonsskatt försvårades emellertid bilinnehavet för ifrågavarande kategorier. 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.

Även vid 1931 års riksdag väcktes motioner om ändrade grunder för automobilbeskattningen och dessa föranledde på förslag av bevillningsutskottet en riksdagsskrivelse i ämnet, vari begärdes utredning genom Kungl. Maj:ts försorg. Riksdagen framhöll bl. a., att lagen om trafikförsäkring å motorfordon

otvivelaktigt skärpt de olägenheter, som fordonsskatten i många fall medfört. I fråga om fördelningen av skatten å de olika beskattningsföremålen uttalades, att de grundläggande principerna borde bibehållas, nämligen att skatten skulle drabba såväl innehavet av automobil som även och främst utgå i förhållande till den omfattning, i vilken automobilerna brukades.

Man torde ur riksdagens beslut kunna utläsa, att de motionsvis framförda förslagen om annan avvägning av fördelningen å de olika beskattningsföremålen åtminstone i viss mån vunnit gillande, ehuru riksdagen icke ansåg sig kunna närmare angiva riktlinjerna för den blivande utredningen.

Enligt vad departementschefen meddelar har någon mera fullständig undersökning i enlighet med riksdagens framställning icke företagits utan endast vissa beräkningar verkställtts för att söka utröna, huru kostnaderna för vägväsendet för närvarande fördela sig. Redan i statsverkspropositionen föreslogs emellertid, att dels det anslag till vägunderhållet på landet, som hittills gäldats med vanliga statsmedel, dels anslaget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar, dels ock de två anslag till vägorganisationen i länen, vilka hittills gäldats med vanliga statsmedel, skulle utgå av automobilskattemedel. Departementschefen nöjer sig med förklaringen, att en överflyttning redan nu i denna omfattning av statens utgifter för vägväsendet från den egentliga skattebudgeten till att täckas med automobilskattemedel kan antagas hålla sig inom ramen för vad en utredning kommer att utvisa i fråga om den procentuella storleken av det bidrag, som automobiltrafiken bör lämna till bestridande av kostnaderna för vägväsendet. Med stöd härav föreslås en med omkring 15 milj. kr. per år skärpt beskattning av motortrafiken, utan att dock vägväsendet därigenom blir bättre tillgodosett än förut.

Propositionens förslag innebär en stark höjning av skattesatserna för bensen och gummi. Så långt kan man möjligen säga, att Kungl. Maj:t följt de motiv, som gjort sig gällande vid behandlingen i riksdagen av denna fråga. Emellertid torde det ha varit riksdagens mening, att denna skattehöjning skulle, i varje fall till viss del, kompenseras genom sänkning av fordonsskatten. Kungl. Maj:t har visserligen ökat den skattefria vikten från 400 till 600 kilogram och sänkt minimiavgiften från 75 till 60 kronor, men i stället har skattesatsen höjts från 10 till 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt. Därigenom har för så gott som samtliga bilar, såväl större som mindre, fordonsskatten höjts. Att den allra minsta viktsklassen fått skatten sänkt med 20 procent, torde icke kunna sägas vara av någon större betydelse. Även om ökningen av den skattefria vikten medför, att tyngre bilar enligt propositionen komma att träffas relativt hårdare av skatten än de lättare bilarna, kan dock icke den föreslagna omläggningen anses innebära en utjämning till förmån för de fordon, som i jämförelsevis ringa grad slita vägarna, då beskattningen även för de sistnämnda höjts.

I propositionen har även diskuterats möjligheten att vid beräkning av skattesatserna taga hänsyn till fordonens lastningsförmåga, men Kungl. Maj:t har

icke funnit sig böra använda denna beräkningsgrund. Det skulle emellertid enligt vår mening ha varit ett framsteg, om lastningsförmågan kunnat tagas med i beräkning vid fastställandet av skatten. Det är tydligt att de tungt lastade bilarna slita vägbanan mycket hårt, i synnerhet som de moderna lastbilarna erfarenhetsmässigt hålla mycket hög hastighet på landsvägarna. En närmare utredning på denna punkt synes oss vara av behovet påkallad.

Vi skulle för vår del helst ha velat påyrka en kraftig sänkning av den nuvarande fordonsskatten i enlighet med de förslag, som tidigare framförts inom riksdagen. Då Kungl. Maj:t i sina budgetberäkningar medtagit dessa skattehöjningar och det torde möta svårigheter att under nuvarande statsfinansiella förhållanden på annat sätt anskaffa de medel, som skulle bli erforderliga, om fordonsskatten mera avsevärt sänktes, se vi oss likväl nödsakade att för närvarande avstå från ett dylikt yrkande. Möjligen skulle man kunna tänka sig ett bibehållande av nuvarande skattesatser för fordon oförändrade. Större rättvisa skulle dock vinnas genom en sådan lindring i den av Kungl. Maj:t föreslagna fordonsskatten, att den skattefria tjänstevikten höjdes, t. ex. från föreslagna 600 kg. till 800 kg. Därigenom bleve beskattningen något sänkt för de allmänast använda lättare och billigare bilarna. Det är oss visserligen icke möjligt att med ledning av i propositionen återgivna uppgifter rörande antalet bilar i olika viktsklasser exakt beräkna minskningen i skatteintäkter härav, men denna minskning torde icke bli så avsevärd, att den behöver verka alltför avskräckande ur statsfinansiell synpunkt. Besparingar kunna möjligen också göras på andra områden. Därest den brist i budgetförslaget, som skulle förorsakas av här föreslagen minskning av fordonsskatten, icke kan täckas genom motsvarande besparingar, torde den erforderliga summan kunna uttagas i form av ytterligare höjd skatt å t. ex. gummiringar.

Med stöd av det anförda få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring av Kungl. Maj:ts proposition nr 174, att fordonsskatten för automobiler med ringar av mjuk kautschuk bestämmes att utgå med 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 800 kilogram, dock minst med 60 kronor; samt

att vederbörande utskott måtte vidtaga de författningsändringar, som betingas härav.

Stockholm den 16 mars 1932.

Axel Löfvander.