

Nr 23.

Ankom till riksdagens kansli den 21 mars 1935 kl. 12 m.

Bevillningsutskottets betänkande, i anledning av väckt motion om lindring i skatten å motorfordon.

(2:a avd.)

I en inom andra kammaren av herr *Lundell* m. fl. väckt, till bevillningsutskottet hänvisad motion, nr 428, har hemställts, att riksdagen måtte besluta en lindring i skatten å motorfordon i huvudsaklig överensstämmelse med i motionen framställt förslag, innebärande dels nedsättning av skattens minimibelopp för egentlig personautomobil från 60 till 50 kronor dels ock sänkning av den för varje påbörjat tal av 100 kilogram av personautomobils tjänstevikt minskad med 600 kilogram utgående skatten från 14 till 10 kronor.

Enligt 5 § förordningen den 2 juni 1922, sådant detta författningsrum lyder enligt förordning den 29 april 1932, utgår den egentliga automobilskatten, fordonsskatten, med följande belopp för nedannämnda motorfordon för helt kalenderår räknat:

för egentlig automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 600 kilogram, dock minst med 60 kronor;

för egentlig automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med 50 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt;

för släpvagn efter den beräknade vikten av den största last och det största antalet passagerare, varför släpvagnen är inrättad, (maximilast) med lägst 30 kronor och högst 100 kronor;

för motorecykel utan bivagn med 15 kronor, då motoreykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, men eljest med 20 kronor; samt

för motorecykel med bivagn med 30 kronor.

Den år 1932 beslutade omläggningen av fordonsskatten innebar i fråga om egentliga automobiler en höjning av skatten från 10 till 14 kronor för varje påbörjat tal av automobilens tjänstevikt men en ökning av det skattefria avdraget från 400 till 600 kilogram ävensom en sänkning av skat-

tens minimibelopp från 75 till 60 kronor. Samtidigt höjdes skatten å automobilgummiringar från 2 kronor till 3 kronor 50 öre för kilogram samt skatten å bensin från 8 till 10 öre för liter.

Automobilbeskattningens avkastning under tiden från och med budgetåret 1929/1930 till och med 1933/1934 framgår av följande uppställning.

Budgetår	Fordons- skatt	Gummiring- skatt	Bensin- skatt	Summa	Fordonsskatt i procent av summa skatter
1929/1930	16,230,455	7,098,760	20,934,067	44,263,282	36.7
1930/1931	17,548,289	7,377,036	26,505,394	51,430,719	34.1
1931/1932	18,255,237	6,568,887	33,947,984	58,772,108	31
1932/1933	20,752,385	8,231,487	43,796,927	72,780,799	28.5
1933/1934	21,876,111	11,455,526	45,175,161	78,506,798	27.9

För innevarande budgetår har skatten beräknats till 75 miljoner kronor. I skrivelse till Kungl. Maj:t den 15 februari 1935 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört, att de under tiden 1 juli—31 december 1934 influtna automobilskattemedlen uppgingo till 35,458,664 kronor och att, därest detta belopp skulle belöpa sig till motsvarande andel eller 40.2 procent av automobilskattemedlen, vartill under första halvåret av näst-föregående budgetår inflytande skattemedel uppgått av automobilskattemedlen sistnämnda budgetår, dessa skulle komma att under innevarande budgetår uppgå till i runt tal 88 miljoner kronor. I årets statsverksproposition uppskattas automobilskattemedlen till 85 miljoner kronor, därav i fordonsskatt 23.5 miljoner kronor eller 27.6 procent samt i gummiringsskatt 12.5 miljoner kronor och i bensinskatt 49 miljoner kronor.

I motionen har uttalats, att fordonsskatten, i motsats till skatten å gummiringar och bensin, icke stode i direkt förhållande till den av fordonet tillryggalagda väglängden och därför verkade orättvis. Fordonsskatten måste erläggas, vare sig bilen vore i bruk eller ej, och många automobilägare nödgades att på grund av klimatiska förhållanden, svårt vinterväglag och dylikt under långa tider helt eller delvis inställa körningen. Föreliggande möjlighet att få fordonet tillfälligt avfört ur automobilregistret förorsakade kostnader och besvär. Vid ett övervägande av fordonsskattens sänkning ansågo motionärerna lastbilar, omnibussar och motorecyklar ävensom autobilar med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk böra bibehållas vid nuvarande skattesatser. Beträffande personautobiler kunde en lämplig lindring erhållas genom att sänka dels den undre gränsen från 60 till 50 kronor per år, dels ock skattesatsen för 100 kilogram av automobilens tjänstevikt från 14 kronor till 10 kronor, med bibehållande av ett skattefritt avdrag å 600 kilogram. Det kunde ifrågasättas, huruvida för den föreslagna lindringen borde stipuleras någon gräns uppåt ifråga om tjänstevikten, då de största personautobi-

lerna genom sin vikt och genom den ofta högre fart, varmed de framfördes, åverkade vägbanan i lika hög grad som lastautomobiler och omnibussar. Motionärerna ville dock ej framställa förslag om införande av sådan övre gräns, men framhöllo att, om dylik gräns bestämdes, denna ej borde sättas lägre än vid en tjänstevikt av 2,000 kilogram. Då man såsom en verkan av den föreslagna skattesänkningen kunde räkna med en ökning i automobilbeståndet, skulle denna skattelindring endast komma att förorsaka en skäligen obetydlig minskning av de sammanlagda automobilskattemedlen.

Förslag om fordonsskattens avskaffande helt eller delvis hava vid upprepade tillfällen varit föremål för riksdagens prövning. Sålunda föreslogs i motion vid 1929 års riksdag, att denna skatt måtte ersättas med en engångsskatt med viss procent av automobils försäljningsvärde eller ock avskaffas, därest en sådan omläggning icke befundes möjlig eller lämplig. 1929 års bevillningsutskott hemställde i sitt betänkande nr 6, att sistnämnda motion icke måtte föranleda någon åtgärd, och denna hemställan bifölls av riksdagen.

Till stöd för nämnda hemställan anförde bevillningsutskottet bland annat följande:

»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 fordonsskatten så till vida mot grundprincipen för skattesystemet, att hänsyn väl tages till fordonens vägförstörende 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 åberopas 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.»

I särskilda vid 1930 års riksdag väckta motioner yrkades, att fordonsskatten måtte sänkas samt att en däremot svarande höjning av skatten å förbrukningsartiklarna måtte vidtagas. I enlighet med bevillningsutskottets hemställan (bet. nr 6) beslöt riksdagen avslå dessa motioner.

Såsom motiv för sin hemställan om avslag å motionerna anförde bevillningsutskottet bland annat följande:

»De skäl 1929 års bevillningsutskott anfört till förmån för bibehållande av de huvudgrunder, efter vilka skatten å automobiltrafiken utgår, äga

enligt utskottets mening fortfarande full giltighet. Beträffande åter frågan om skattebördans fördelning mellan de särskilda beskattningsföremålen — fordonen, gummiringarna och bränslet — kunna givetvis olika meningar göra sig gällande. Närmast med hänsyn till den omfattning, i vilken automobiler utnyttjas i trafik, föreligga bland automobilägarna olikartade intressen i fråga om skattebördans fördelning å nämnda beskattningsföremål. För personer, som i jämförelsevis ringa utsträckning utnyttjat sina automobiler i trafik, skulle ett överflyttande av skatt från fordonen till förbrukningsartiklarna givetvis innebära en fördel. En dylik överflyttning skulle däremot strida mot de intressen, som förefinnas hos ägare av i yrkesmässig trafik eller eljest i intensiv drift begagnade automobiler. Enligt — — — meddelade statistiska uppgifter belöpte sig skatten å gummiringar och bensin under budgetåret 1928/1929 till sammanlagt 25,118,966 kronor, motsvarande omkring 63 procent av den sammanlagda automobilskatten. Med hänsyn tagen till de principer, som varit ledande för ifrågavarande skattesystem, vill det synas, som om skattebördan vore i stort sett väl avvägd å de särskilda beskattningsföremålen.»

I anledning av vid 1931 års riksdag väckta motioner hemställde riksdagen på förslag av bevillningsutskottet i skrivelse den 28 maj 1931, nr 292, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande automobilbeskattningens anordnande samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Till stöd för sitt förenämnda förslag anförde bevillningsutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 40 följande:

»På sätt framgår av 1929 och 1930 års bevillningsutskotts här återgivna yttranden, har bevillningsutskottet tidigare avstyrkt bifall till gjorda yrkanden om ändring i gällande grunder för beskattning av automobiltrafiken. Det är emellertid uppenbart, att med den snabba utveckling, som ägt och alltjämt äger rum på förevarande område, beskattningen visar tendens att hastigt föråldras och att förty inom en näraliggande framtid beskattningen är i behov av omläggning. Så har otvivelaktigt lagen om trafikförsäkring å motorfordon skärpt de olägenheter, som fordonsskatten i många fall medfört. Vidare torde under senare år gjorda förbättringar i fråga om ringarnas konstruktion ökat dessas livslängd, vilket i sin ordning medfört en sänkning av den anpart av skatten ringarna hava att bära. Det synes sannolikt, att framdeles även andra ämnen än bensin med fördel kunna komma att utnyttjas såsom motorbränsle. Utskottet vill endast erinra om den ökade betydelse, råoljan synes komma att erhålla, särskilt för framdrivande av automobiler i yrkesmässig trafik samt lastautomobiler. Då bensinskatten utgör den ojämförligt största delen av automobilskatten, måste det anses angeläget, att statsmakterna i så god tid som möjligt inrätta sig efter de ändrade förhållanden i fråga om beskattningen, vilka kunna bli en följd av en dylik övergång från bensin till andra slag av motorbränslen. Slutligen torde den ökade användningen av automobilomnibusar och lastautomobiler påkalla en utredning beträffande beskattningen av dylika automobiler.

På grund härav har utskottet ansett frågan rörande beskattning av automobiltrafiken böra göras till föremål för utredning. Redan av det anförda är likväl uppenbart, att utskottet saknat möjlighet att närmare

angiva riktlinjerna för den blivande utredningen i ämnet. Utskottet vill emellertid framhålla önskvärdheten av att densamma göres allsidig. Då det måste anses såsom en riktig utgångspunkt för beskattningen, att automobiltrafiken får så vitt möjligt bära de merkostnader denna förorsakar vägväsendet och denna trafik för närvarande knappast synes bestrida erforderlig del av dessa kostnader, torde utredningen även böra omfatta frågan om storleken av det bidrag automobiltrafiken bör lämna.

Frågan om fördelningen av skatten å de olika beskattningsföremålen bör givetvis ägnas särskild uppmärksamhet. Därvid synes man böra bibehålla de grundläggande principerna för gällande beskattning, nämligen att denna skall drabba såväl innehavet av automobil som även och främst utgå i förhållande till den omfattning, i vilken automobilerna brukas.»

1932 års omläggning av automobilbeskattningen innebar en avsevärd höjning av den motortrafiken pålagda beskattningen. Densamma innefattade en höjning av fordonsskatten med i genomsnitt omkring 11 procent samt en höjning av bensinskatten med 25 procent och av gummiringsskatten med 75 procent. I fråga om fordonsskatten å egentliga autobiler, med ringar av mjuk kautschuk, innebar denna omläggning en höjning av skattesatsen per 100 kilogram av automobilens tjänstevikt från 10 till 14 kronor, en ökning av det skattefria avdraget från 400 till 600 kilogram samt en sänkning av skattens minimibelopp från 75 till 60 kronor.

I sitt betänkande nr 32 anförde 1932 års bevillningsutskott i frågan rörande skattens fördelning å de olika beskattningsföremålen, att det med Kungl. Maj:ts proposition nr 174 framlagda förslaget anslöte sig till de riktlinjer, som 1931 års riksdag och bevillningsutskott förordat. Sålunda hade de grundläggande principerna för då gällande beskattning bibehållits, nämligen att denna skulle drabba såväl innehavet av automobil som även och främst utgå i förhållande till den omfattning, i vilken automobilerna brukas. Såväl den föreslagna fördelningen av skatteökningen mellan de olika beskattningsföremålen som även den i propositionen förordade förskjutningen av skattebördan mellan fordon av olika kategorier och tyngd hade utskottet funnit i stort sett väl avvägd och ägnad att innebära ökad rättvisa i beskattningen av motortrafiken. Utskottet ansåg sig därför böra avstyrka bifall till motioner, innebärande förslag om lägre skattesatser för fordon än de av Kungl. Maj:t föreslagna.

Såsom 1930 års bevillningsutskott framhöll göra sig olika uppfattningar gällande beträffande frågan om skattebördans fördelning mellan de särskilda beskattningsföremålen, fordonen, gummiringarna och bränslet. Närmast med hänsyn till den omfattning, i vilken autobiler utnyttjas i trafik, föreligga bland automobilägarna olikartade intressen i fråga om skattebördans fördelning å nämnda beskattningsföremål. För personer, som i jämförelsevis ringa utsträckning utnyttja sina autobiler i tra-

Utskottet.

fik, skulle ett överflyttande av skatt från fordonen till förbrukningsartiklarna givetvis innebära en fördel. En sådan överflyttning skulle däremot strida mot de intressen, som förefinnas hos ägare av i yrkesmässig trafik eller eljest i intensiv drift begagnade automobiler.

Enligt utskottets mening bör därför en rubbning av skattefördelningen sådan som den av motionärerna föreslagna icke äga rum utan en allsidig på hela frågan ingående undersökning. De nu gällande principerna för skattefördelningen tillkommo emellertid så sent som år 1932, därvid fordonsskattens procentuella andel i skattens sammanlagda belopp minskades. Av den här ovan återgivna utredningen framgår, att denna fordonsskattens andel år från år sjunkit samt minskats från 36.7 procent under budgetåret 1929/1930 till 27.6 procent enligt de beräkningar, som ligga till grund för statsverkspropositionens uppskattning av automobilskattemedlen för nästkommande budgetår. Vid sådant förhållande har utskottet icke ansett sig böra föreslå någon sänkning av fordonsskatten, helst en sådan som den i motionen förordade otvivelaktigt komme att medföra en icke oväsentlig minskning av inflytande skattemedel. Då emellertid med den snabba utveckling, som ägt rum och alltjämt äger rum på förevarande område, beskattningen kan komma att visa sig i behov av omläggning, förutsätter utskottet, att Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet riktad på frågan.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motion II:428 av herr Lundell m. fl., om lindring i skatten å motorfordon, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 mars 1935.

På bevillningsutskottets vägnar:

JOH. NILSSON.

Närvarande: herrar Nilsson i Kristianstad, Bärge i Katrineholm, Jönsson, Ericson i Göberga, Larson i Lerdala, Wahlmark, friherre Lagerfelt, Månsson, Lövgren i Boden, Olsson i Närlinge, Nylander i Stockholm, Olsson i Ramsta, Ericson i Boxholm, Anderson i Norrköping, Sjödahl, Berg i Karlskrona, Arvedson, Werner i Hultsfred, Blomquist och Brännström i Skellefteå.