

Nr 428.

Av herr **Lundell m. fl.**, om lindring i skatten å motorfordon.

Den alltjämt fortgående ökningen av automobilskattemedlen och den därav förorsakade tendensen att använda dessa medel för ändamål, som alltmer avlägsna sig från dem, som på sin tid lågo till grund för skattens införande, giva anledning att överväga, huruvida icke viss lättnad nu borde kunna beredas landets automobilägare, utan att riskera ändamålet med skatten, nämligen byggande, förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga gator och vägar.

Enligt nu föreliggande budgetförslag beräknas automobilskattemedlen sålunda:

a) Fordonsskatt	kr. 23.500.000
b) Gummiringsskatt	» 12.500.000
c) Bensinskatt	» 49.000.000
	<hr/>
	kr. 85.000.000

Under de senaste åren hava samma skatteformer lämnat följande inkomster:

	Fordonsskatt	Gummiringsskatt	Bensinskatt	Summa
1929/30	16.230.455	7.098.760	20.934.067	44.263.282
30/31	17.548.289	7.377.036	26.505.394	51.430.719
31/32	18.255.237	6.568.887	33.947.984	58.772.108
32/33	20.752.385	8.231.487	43.796.927	72.780.799
33/34	21.876.111	11.455.526	45.175.161	78.506.798
34/35				
(förutberäkn. i nov. 34)	— — —	— — —	— — —	82.000.000

Såsom av tabellen framgår utgöres den vida övervägande andelen i totalbeloppet av gummiringsskatt + bensinskatt, vilka tillsammans 1929/30 bidrogo med 64 % för att undan för undan stiga till att 1933/34 utgöra 72 %, med vilken procent de beräknas bidraga även under nästkommande budgetår. Ehuru dessa bägge skatteformer utgöra den väsentliga delen av automobilskatten i dess helhet och därigenom givetvis medföra den tyngsta bördan för landets motorfordonsägare, hava de dock den fördelen att för varje fordon för sig stå i direkt proportion till den väglängd, som detta fordon årligen tillryggalägger. Utgifterna för gummiringar och bensin äro även så förknippade med motorfordonets fortlöpande användning, att ägaren vid sina inköp — i synnerhet av bensin — icke särskilt reflekterar över att en mycket stor del av kostnaden utgör skatt.

Helt annorlunda ställer sig fordonsskatten. I förhållande till bensininköpen utgör den en stor årligen återkommande engångsutgift, för vilken bilägaren icke känner sig hava fått någon som helst valuta. Tvärtom utgör det i bilen på synlig plats anbragta skattekvittot för mängden en ständig anledning till förargelse. Härtill kommer, att fordonsskatten måste erläggas, vare sig fordonet är i bruk eller icke. Många motorfordonsägare är nödgade att på grund av klimatiska förhållanden, svårt vinterväglag o. dyl. under långa tider helt eller delvis inställa körningen, och kännes det därvid orättvist att ändock behöva betala skatt. De formaliteter och kostnader, som enl. gällande motorfordonsförordning äro erforderliga för fordonets tillfälliga avförande ur automobilregistret, inbjuda icke heller att på så sätt söka ernå lättnad.

För många jordbrukare kan bilen under vissa delar av året vara till utomordentlig hjälp, men då den under vissa andra tider icke lämpligen kan användas eller behov icke finnes av densamma, verkar den fasta fordonsskatten avskräckande från eventuellt bilköp.

Liknande är förhållandet för personer på lägre inkomstnivå. Visserligen utbreder sig bilen, såsom ett transportmedel till ägarens nytta och förströelse, år ifrån år allt lägre ned i inkomstklasserna. Ofantligt mycket återstår dock innan denna utveckling nått gränsen för det uppnåbara och samhälleligt önskvärda. Bland lönearbetare, tjänstemän av lägre grader i allmän och enskild tjänst, mindre lantbrukare o. s. v. är den egna bilen ännu långt ifrån den vanliga företeelse den är i t. ex. Amerikas Förenta Stater eller i varje fall var därstädes före utbrottet av den senaste ekonomiska krisen. Många av dessa tilltänkta framtida bilägare kunna väntas komma att köra sin bil endast några hundra mil pr år, och för dem komme då fordonsskatten att väga tyngre än både gummiskatt och bensinskatt. Följaktligen utgör denna skatteform större hinder än de båda andra för att bilförvärvet överhuvud kommer till stånd.

Det är på sin plats att i detta sammanhang erkänna att vissa icke obetydliga sociala olägenheter medföljt bilismens utbredning. Så ske bilinköp ofta vid för svag ekonomi hos köparen, varigenom hans ställning kan bliva helt undergrävd. Samtidigt bli andra behov av mera primär art, som först hade bort tillfredsställas, undanskjutna till skada för köparen och hans familj. Vidare leder lättheten att förflytta sig ofta till mindre stadighet och ihärdighet i det arbete, varmed vederbörande huvudsakligen har att försörja sig. Slutligen finnes i varje ny årgång bilköpare alltid ett visst antal halvfyllerister och fartdrullar, som kunna hinna skada åtskilliga andra personer till liv och lem, innan behörig myndighet eller våldsammare omständigheter stäcka deras framfart.

Dessa obestriddliga nackdelar av bilismen torde dock icke böra motverkas genom upprätthållande av särskilda högre skattesatser, som icke skulle vara ekonomiskt motiverade, utan avsedda att avspärra stora delar av befolkningen från ägande av sådana äventyrliga transportmedel.

Enligt beslut vid 1932 års riksdag utgår fordonsskatten enl. följande grunder: SF 5 1932: 85 5 § (med bortseende från skatten å motorcyklar — mom. a) och b)) c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med fjorton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med sexhundra kilogram, dock minst med sextio kronor.

Vid ett övervägande av fordonsskattens sänkning synes det oss skäligt att motorcyklar liksom även automobiler med andra ringar än av mjuk kautschuk bibehållas vid nuvarande skattesatser. Ej heller för lastbilar och omnibusar vilja vi f. n. påyrka sänkning. Detta till en del på grund av den stora påkänning på vägbanan deras framförande ofta innebär men även av andra grunder, som ej här skola närmare utvecklas.

Vad så angår personautomobilerna torde en lämplig lindring erhållas genom att sänka den undre gränsen från 60 till 50 kr. pr år och vidare sänka skattesatsen pr 100 kg. tjänstevikt från 14 till 10 kr. med bibehållande av det skattefria avdraget 600 kg.

Det kan ifrågasättas, huruvida för denna föreslagna lindring bör stipuleras någon gräns uppåt ifråga om tjänstevikten, då ju de största typerna av personbilar dels genom sin vikt och dels genom den ofta högre fart, varmed de framföras, åverka vägbanan ej mindre än lastbilar och omnibusar. Motionärerna vilja dock ej framställa förslag om sådan övre gräns, men framhålla att, om sådan gräns bestämmes, den ej torde böra sättas lägre än vid 2000 kg. tjänstevikt.

Genom här föreslagna sänkning i skattesatserna skulle i första hand framkomma en sänkning i fordonsskattens totalbelopp. Sänktes skattesatserna överlag i proportionen 14 till 10 skulle detta av beräknade 23,5 milj. kr. betyda ett bortfall av 6,7 milj. kr. Emellertid är ju sänkning här icke avsedd för motorcyklar, lastbilar, omnibusar och släpvagnar och vidare avses sänkningen för de bilar, som gå för minimiskattesatsen, ej i proportionen 14 till 10, och detta gör, att reduktionen uppskattningsvis komme att stanna vid 3 à 3,5 milj. kr. Denna reduktion inträder dock endast i första hand. Man har säkerligen som sekundär verkan att räkna med, såsom tidigare framhållits, att de sänkta skattesatserna föranleda ökade bilinköp, särskilt bland personer å lägre inkomstnivå, vilket leder icke endast till en viss utjämning av reduktionen i fordonsskattens totalbelopp utan samtidigt även till en ökning av gummiringsskatten och bensinskatten.

Den föreslagna lindringen i fordonsskatten för personautomobiler torde därför komma att förorsaka endast en skälig obetydlig nedsättning i de sammanlagda automobilskattemedlen.

I samband med framförandet av ovanstående förslag vilja motionärerna uttala som sin uppfattning om automobilskatternas reglering i allmänhet, att i sådana skatter bör uttagas, vad som rimligtvis bör påföras motortrafiken av kostnaderna för utbyggnad, förbättring och underhåll av landets vägnät, men ej mera. Skulle mera inflyta, bör detta icke användas för andra allmänna

ändamål, utan i stället skattesatserna på lämpligt sätt undan för undan regleras nedåt. Härigenom stimuleras successivt spridningen av motorfordon, vilket vid lämplig avvägning bl. a. kan väntas i gynnsam riktning påverka sysselsättningen inom landet, synnerligast om inhemsk tillverkning av personbilar i lägre prisläge kunde uppkomma.

För att behovet av automobilskattemedel även efter en sådan begränsning ej skall växa i det oändliga, är det givetvis av vikt, att vägunderhållet handhaves på ekonomiskt mest fördelaktiga sätt. Av ej mindre vikt är att nybyggnader och förbättringar av vägar planläggas och utföras på ett ekonomiskt försvarligt sätt. Om ifråga om det rena vägunderhållet i genomsnitt icke så mycket torde vara att anmärka, så är förhållandet ifråga om nybyggandet och förbättringar icke alltid sådant det borde vara. Vägarna dragas stundom av de bestämmande myndigheterna linjeräta med en suverän likgiltighet för den fördyring, som förorsakas av terrängsvårigheter och högre inlösenkostnader, och för det obehag som sönderskurna gårdsplaner och splittrade åkerfält bereda ortens befolkning. Man observerar att dessa missförhållanden förekommit i den omfattning, att de föranlett anmärkning av riksdagens revisorer 1934 § 15. Större delen av kostnaden för sådan vägglyx drabbar motorfordonsägarna, som dock icke ha någon glädje av dessa linjeraka vägar utan lika gärna taga en kurva här och där, om blott kurvradierna äro tillräckligt stora. Tyvärr är det väl dessutom så, att åtskilliga vägbyggnads- och förbättringsarbeten, vartill bidrag utgå av bilskattemedel, komma till utförande icke så uteslutande på grund av trafikens behov utan delvis för att bekämpa eller undvika arbetslöshet.

Det vore önskvärt att förhållandena på dessa områden kunde regleras restriktivt med omtanke om de många betalarna av olika slag av automobilskatt.

Under åberopande av vad i det föregående anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta om en lindring i skatten på motorfordon i huvudsaklig överensstämmelse med ovan framställda förslag.

Stockholm den 23 januari 1935.

T. V. Lundell.

Arthur Gustafson
i Kasenberg.

N. E. Nilsson.

Nils Persson.

T. G. v. Seth.

Emanuel Björck.

Oscar Osberg.

Linus Andersson.

David Larsson.

John Gustafsson
i Välsnäs.

A. E. Elmroth.