

Nr 552.

Av herr **Flyg m. fl.**, om upphörande av nu utgående beskattning av bilringar.

En av de indirekta skatterna är automobilringsskatten. Efter att under åren 1927—1932 ha utgått med 2 kronor per kilogram har den efter sistnämnda år utgått med kronor 3:50 per kg. Enligt föreliggande statsverksproposition beräknas bilringsskatten inbringa för förestående budgetår ett belopp av 16 milj. kronor, d. v. s. något över 15 procent av hela den beräknade bilskatten: 103 milj. kronor.

Bilringsskatten kan betraktas *såsom en skatt på skatt*. Varje bilist skattar ju för vagnen som sådan, vartill kommer skatten på bränslet — bensinskatten, utgående med 10 öre per liter. Om dessa skatters berättigande är det ingenting att säga. Deras avvägning efter föreliggande behov är en fråga för sig. I och med motorteknikens utveckling har en ny- och ombyggnad av landets vägnät tvingat sig fram. Det är fullt naturligt, att bilismen fått bära sin berättigade del av utgifterna för dessa stora och kostsamma arbeten. Men med den utveckling som skett kan man i detta nu tryggt hävda att denna berättigade del väl representeras av vagn- och bensinskatten. Att därutöver vidhålla beskattningen på viss del av fordonet — tillkommen då behov av penningar förelåg — synes icke längre vara vare sig riktigt eller av behovet påkallat.

Bilringar finnas i följande dimensioner och typer:

Dimension	Typ	Kg.	Dimension	Typ	Kg.
6,00—20	Buss	16,25		4 lag	6 lag
6,50—20	»	19,65	4,75—19	8,48	9,71
7,00—20	»	25,15	5,25—18	9,16	10,98
7,50—20	»	29,79	5,50—18		12,07
8,25—20	»	38,86	6,00—17		12,75
9,00—20	»	46,53	6,00—18		13,43
9,75—20	»	60,61	6,00—19		14,07
10,50—20	»	66,92	6,50—17		14,07
30×5	8 lag	18,57	6,50—18		14,79
32×6	10 lag	28,28	6,50—16		14,20
36×6	10 lag	32,96	7,00—18		16,28
34×7		38,73	7,00—19		17,01
38×7		44,36			
36×8		53,03			
40×8		59,75			

Om man utgår ifrån att bland bussringarna 10-lagstypen dimension 32×6 är den vanligast förekommande så betalas för en sådan ring en skatt på omkring 100 kronor. Räkna man med minst ett reservhjul utgår alltså enbart på ringarna till en dylik allmännyttig vagn en skatt på 500 kronor, vilket belopp ökas allt efter det däcken slitats ut. Och om man bland

de billigare vagntypernas ringar fastställer 4-lagstypen 5,25-18 såsom den vanligast förekommande, så kommer man upp till en skatt av närmare 40 kronor för denna ring, eller sammanlagt 200 kronor då vagnen är ny. Då man vet hur snabbt däcken på en rationellt använd nyttigvagn slitas, så är det uppenbart, att omkostnaderna för fordonet skulle förminska betydligt genom ringskattens slopande. Det nu ofta ödesdiga slitandet av däcken tills endast en tunn hinna av gummi finnes kvar — med ty åtföljande olycksrisk — skulle förvisso i stor utsträckning bringas att upphöra genom denna skatts borttagande, d. v. s. däckens förbilligande. Den inhemska ringproduktionen skulle därtill säkerligen mycket snabbt kunna konstatera ökad omsättning såsom en följd av prisernas sänkande.

Men bortsett från alla dylika rent praktiska och ekonomiska skäl, vilka tala för bilringsskattens slopande, kommer så vad vi tidigare påpekat, att denna skatt är en indirekt dubbelbeskattning av en viss kategori av medborgare, vilka precis likt alla andra erläggga övriga skatter. Då förhållandena nu utvecklats dithän att en ändring kan företagas utan att ekonomiska svårigheter göra densamma omöjlig, bör en sådan ändring ske. Innehavet av automobil får ej längre betraktas såsom en lyx för ett privilegierat fåtal. Vi äro för övrigt övertygade om, att bilringsskattens borttagande snabbt kommer att kompenseras genom en ännu hastigare utveckling av bilväsendet, vilket är en given följd av lättad beskattningsbörda. En sådan utveckling är ur allmän och samhällelig synpunkt endast tacknämlig.

Vi föreslå alltså,

att riksdagen måtte besluta att nu utgående beskattning
av bilringar måtte upphöra från och med den 1 juli 1936.

Stockholm den 23 januari 1936.

Nils Flyg.

K. Kilbom.

Arvid Olsson.

Albin Ström.

Torsten Henrikson.

Verner Karlsson.

Aug. Spångberg.

Viktor Herou.