

## Nr 554.

Av herr **Lundell m. fl.**, angående vissa skatten å motorfordon berörande förhållanden.

Vid 1935 års riksdag föreslogs genom motion nr 428 i andra kammaren av ett antal personer ur olika partier lindring i skatten å motorfordon. Motionen vann dock icke riksdagens bifall, sedan bevillningsutskottet i sitt betänkande nr 23 hemställt om avslag. Som skäl för avslagsyrkandet anförde bevillningsutskottet, att det ej ville rubba proportionen mellan de belopp som inflöte av de tre olika slagen av automobils katt »utan en allsidig på hela frågan ingående undersökning».

Enligt nu föreliggande budgetförslag för 1936/1937 förutberäknas automobilskattemedlen sålunda:

	Fordonsskatt	Gummiringsskatt	Bensinskatt	Tillsammans
Miljoner kronor	28	16	59	103

Under tidigare budgetår ha av samma skatteformer influtit nedanstående belopp i miljoner kronor.

	Fordonsskatt	Gummiringsskatt	Bensinskatt	Summa
1927/1928	12,5	5,8	14,8	33,0
1928/1929	14,7	6,7	18,4	39,8
1929/1930	16,2	7,1	20,9	44,3
1930/1931	17,6	7,4	26,5	51,4
1931/1932	18,3	6,6	33,9	58,8
1932/1933	20,8	8,2	43,8	72,8
1933/1934	21,9	11,5	45,2	78,5
1934/1935	23,9	13,8	49,8	87,5
1935/1936 <sup>1</sup>	24,5	12,5	51,0	88
1935/1936 <sup>2</sup>	27	16	57	100

Till denna tabell anmärkes att **f o r d o n s s k a t t** för egentlig automobil utgick från 1 januari 1923 efter formeln 8 p, från 1 januari 1928 efter formeln 10 (p-4) dock med minimum 75 kronor, samt från 1 januari 1933 efter formeln 14 (p-6), dock med minimum 60 kronor. Här betecknar p automobilens tjänstevikt i påbörjade 100-tal av kilogram. I första skedet bestämdes dock p efter något lägre norm (skattevikt). **G u m m i r i n g s s k a t t** utgick från 1 januari 1923 med kronor 1: 50, från 4 juni 1927 med kr. 2:— och från 1 maj 1932 med kronor 3: 50, allt per kg. **B e n s i n**

<sup>1</sup> Enligt i juni 1935 antagen riksstat.

<sup>2</sup> Ny beräkning i nov. 1935.

skatt utgick från 1 juni 1924 med 5 öre, från 4 juni 1927 med 6 öre, från 4 juni 1931 med 8 öre, samt från 1 maj 1932 med 10 öre, allt per liter.

Besluten om införande och höjning av de olika skattesatserna äro fattade vid riksdagarna åren 1922, 1924, 1927, 1931, 1932. Vid riksdagen 1922, då fordonsskatten och gummiringsskatten först infördes, och 1924, då bensinskatten infördes, gällde det att skaffa ökade medel för att bestrida de ökade anspråk och den ökade påkänning på vägnätet, som motortrafiken medförde. — Vid riksdagen 1927 ändrades alla skattesatserna för att skaffa något ökade medel. Därvid är dock att märka, att medan höjning vidtogs för bensin och gummiringar, så innebar omändringen för fordonsskattens vidkommande höjning endast för tyngre vagnar (från trakten av 1,5 ton och uppåt) och ungefär oförändrade satser eller någon sänkning för lättare vagnar.

Vid 1931 års riksdag ansågs det osäkert, om bilskattemedlen på grund av depressionen skulle inflyta med beräknade belopp, och därför beslutades en tillfällig höjning av bensinskatten från 6 till 8 öre. Bevillningsutskottet uttalar därom (betänkande nr 41) — — — »Av vad utskottet sålunda anfört framgår, att den föreslagna skattehöjningen bör bliva provisorisk. Lämpligen bör tiden för skattehöjningen begränsas till omkring två år eller till och med den 30 juni 1933.»

Vid 1932 års riksdag förelågo allvarliga svårigheter för budgetens balansering. Finansministern (herr Hamrin) uttalar därom i finansplanen att det betydande underskottet bör »täckas genom nya och höjda direkta och indirekta skatter. Den ökade skattebelastning, som följaktligen nu är ofrånkomlig, bör rimligtvis kunna så småningom lättas, allteftersom depressionen ger vika.» Bland de nya och höjda skatter som därefter föreslogos märkas den extra inkomst- och förmögenhetsskatten, som skulle ge 12 miljoner kronor, och höjningen av automobilskatterna, som skulle ge 15 miljoner kronor.

Tydligen har vid skattehöjningarna såväl 1931 som 1932 avsikten varit, att höjningarna skulle avvecklas i den mån depressionen gäve vika. Sedan depressionen numera lättat märkes emellertid föga benägenhet hos statsmakterna att vilja realisera dessa avsikter. Redan i löpande budget hade utrymme mer än väl funnits för att genomföra den sänkning av fordonsskatten å personbilar, varom i motion till fjolårets riksdag anhölls. Som ovan angivits väntas ju efter senaste uppskattning att inkomsterna av bilskatt under innevarande budgetår skola stiga till 100 miljoner kronor mot i riksstaten upptagna 88 miljoner kronor och tidigare i budgetförslaget upptagna 85 miljoner kronor. Med denna stegring på 15 miljoner kronor är att jämföra den begärda sänkningen, som av motionärerna uppskattades till omkring 1 miljon kronor.

I nu föreliggande läge med rikligt flödande bilskattemedel föreslår statsverkspropositionen i stället ytterligare utvidgat användningsområde för

dessa medel. I denna riktning har utvecklingen nu gått i mer än tio års tid. I oavslått ökad utsträckning ha bilskattemedel tillgripits för att bestrida flera och åter flera av de utgifter, som tidigare bestritts med vanliga statsmedel. Man kan icke anse, att detta statsmakternas förhållande gent emot motorfordonsägarna är korrekt. Det finnes ingen rimlig anledning varför motorfordonen mer än andra transportmedel eller andra konsumtionsvaror skola övertaga betalningsansvaret för allt flere av statsmakternas anordningar. Sprit, maldrycker och tobak äro stora medelsleverantörer till den allmänna budgeten, men det finnes ingen anledning att ställa motorfordonen i paritet med dessa njutningsmedel. Såsom en riktig och naturlig grundsats måste i stället anses, att i automobilskatter bör uttagas endast så mycket av kostnaderna för utbyggnad, förbättring och underhåll av landets vägnät som rimligtvis kan anses förorsakat av motortrafiken, men ej mera. Skulle mera tendera att inflyta, böra skattesatserna undan för undan regleras nedåt.

En politik sådan som den nu förda kommer, utom genom kränkningen av rättvisa och billighet, även på annat sätt att få synnerligen betänkliga konsekvenser. Antag nämligen, att konjunkturena åter försämras och bilskatterna inflyta med sänkta belopp och icke räcka till alla de behov för vilka de kommit att användas. I ett sådant läge kommer det säkerligen icke att föreslås att användningsområdet för dessa medel skall inskränkas, utan i stället kommer man säkert att påyrka nya höjningar av skattesatserna. På så sätt kommer man fram till ett system med för varje ny lågkonjunktur höjda skattesatser utan däremellan kommande sänkningar. Ett sådant system kan icke vidmakthållas.

I ovan omnämnda motion till fjolårets riksdag föreslogs endast sänkning av fordonsskatten för personautomobiler, och föreslogs därvid sänkning från 14 till 10 kronor per 100 kilogram tjänstevikt med bibehållande av oförändrat skattefritt avdrag 600 kilogram, samt med sänkning av minimisatsen från 60 till 50 kronor. Skatten skulle sålunda utgå efter formeln 10 (p-6), dock med minimum 50 kronor.

I år är det tydligt att sänkningen i skattesatserna skulle kunna gå ett stort steg längre. Därvid kan lämpligen först övervägas, huruvida en sänkning av bensin- eller gummiringsskatten bör komma i fråga före en ytterligare sänkning av fordonsskatten.

Motionärerna äro benägna att besvara denna fråga nekande. Såväl bensin- som gummiringsskatterna drabba motortrafiken i förhållande till tillryggalagd vägsträcka och någorlunda även i förhållande till fordonens tyngd, och detta måste anses vara rättvist. Fordonsskatten står däremot icke i någon relation till den av fordonen förorsakade vägslitningen. Den belastar fordonsägarna synnerligen ojämnt allt efter den utsträckning i vilken vagnen utnyttjas och, som i fjolårets motion framhölls, drabbar den särskilt orättvist sådana fordonsägare, som på grund av klimatiska förhål-

landen och dylikt äro nödgade att stora delar av året helt eller delvis inställa körningen.

Mot sänkning i första hand av bensinskatten talar även den omständigheten, att de stora utländska oljebolagen tid efter annan träffa kartellavtal om priserna, och det är därför osäkert, huruvida och i vad mån en skattesänkning komme fordonsägarna till godo. Beträffande gummiringsskatten torde det återigen vara så, att dess tyngd för fordonsägarna undan för undan något minskas av den ännu fortgående tekniska utvecklingen inom ringfabrikationen. Allt färre kilogram gummi konsumeras i följd därav per 1 000 mil körning.

Såsom en ytterligare tyngande årlig avgift har till fordonsskatten på senare år även kommit premien för den obligatoriska trafikförsäkringen. För personbilar i privat bruk, vilka som regel icke köra mera än 1 000 å 1 200 mil per år och ofta mycket mindre, tynger fordonsskatten tillsammans med försäkringspremien mera än bensinskatt och gummiringsskatt tillsammans. (Se utredning och tabeller vid Kungl. Maj:ts prop. nr 174 av år 1932.) Vid jämförelse med prisen på begagnade vagnar kan man ofta konstatera att kostnaden för skatt och försäkring för vagnen motsvarar 40 å 50 % av vagnens hela värde. För hantverkare m. fl. på landsbygden, vilka annars med hjälp av bil skulle kunna betydligt utvidga den rayon inom vilken de kunna taga arbete, verka dessa höga fasta avgifter ofta prohibitivt mot bilförvärv.

Av dessa anförda omständigheter framgår, att den skatt som i första hand bör sänkas otvivelaktigt är fordonsskatten. Denna skatt torde böra sänkas ganska långt, innan de andra skatteformerna komma i fråga.

Vid övervägande av den sänkning som skulle böra föreslås i fordonsskatten synes det motionärerna skäligt, att motorcyklar liksom även automobiler med andra ringar än av mjuk kautschuk bibehållas vid nuvarande skattesatser. För omnibusar och större lastbilar vilja vi ej heller för närvarande påyrka sänkning. Detta på grund av den stora påkänning på vägbanan deras framförande ofta innebär men också på grund av det stora utrymme de upptaga och den försämrade sikt de medföra för övriga vägtrafikanter. Även andra förhållanden behöva övervägas i fråga om denna tunga trafik på landsvägarna.

Vad däremot angår personbilar samt lastbilar med en tjänstevikt av högst 2 ton, vilja vi i anslutning till fjolårets motion föreslå att för dem skattesatsen sänkes från 14 till 10 kronor per 100 kilogram tjänstevikt med bibehållande av det skattefria avdraget 600 kilogram, samt att samtidigt den undre gränsen sänkes från 60 till 50 kronor.

Genom sålunda föreslagna sänkning skulle framkomma en minskning i fordonsskattens totalbelopp. Detta är för kommande budgetår beräknat till 28 miljoner kronor. Sänktes skattesatserna över lag i proportion 14 till 10 skulle detta i beräknade 28 miljoner kronor betyda en minskning av 8 miljoner kronor. Emellertid är sänkning icke här avsedd för motorcyklar, om-

nibusar, lastbilar över 2 ton samt släpvagnar, och vidare bleve sänkningen för de bilar, som nu gå i minimiskatteklassen ej i proportionen 14 till 10 utan i proportionen 12 till 10. Med hjälp av en statistik över nuvarande automobilbestånds tjänsteviktsgruppering kunde minskningen i fordonskatt ganska noggrant beräknas. Uppskattningsvis torde den bliva omkring 6 miljoner kronor. Denna minskning bleve dock endast den primära verkan. Som sekundär verkan har man säkerligen att räkna med, att de sänkta skattesatserna föranleda ökade bilköp, särskilt bland personer å lägre inkomstnivå, och detta leder i sin tur icke endast till en viss utjämning i fordonskatten utan samtidigt även till en ökning av gummiringsskatten och bensinskatten.

Den föreslagna sänkningen i fordonsskatten torde därför komma att resultera i en nedsättning i de sammanlagda automobilskattemedlen för nästa budgetår av uppskattningsvis endast omkring 3 miljoner kronor. För därefter följande budgetår är det sannolikt i händelse av fortsatta goda konjunkturer, att den primära verkan av sänkningen helt neutraliseras och mer än neutraliseras av de sekundära verkningarna.

Fjolårets bevillningsutskott lade i sitt betänkande stor vikt vid proportionen mellan de belopp, som inflyta å ena sidan av fordonskatt och å andra sidan av alla tre skatteformerna tillsammans. Det är dock tydligt att bibehållandet av en hög fordonskatt i sig själv föranleder en ständig förskjutning nedåt av ifrågavarande proportion, i det att personer, som kunnat väntas köra sitt fordon högst 5—600 mil om året, avstå från att köpa egen bil och i stället åka med trafikbil, omnibus o. s. v. Befintliga fordon få alltså större väglängder per år, under det att antalet fordon med mindre väglängder endast obetydligt ökas, och genom dessa förhållanden sänkes den ifrågavarande proportionen. Däremot är det icke säkert, att en sänkning av vissa fordonskattesatser med som här föreslagits cirka 28 procent skulle, när de sekundära verkningarna av sänkningen hunnit bliva fullt utbildade, visa sig ha sänkt ifrågavarande proportion.

Det är tydligt att den starka stegringen av inflytande automobilskattemedel egentligen borde föranleda betydligt längre gående sänkningar i skattesatserna. Sådana större sänkningar torde emellertid böra föregås av en utredning om huru stora belopp av automobilskattemedel som lämpligen per år böra användas för vägväsendet, om huruvida detta belopp bör vara oförändrat år ifrån år, t. ex. 100 miljoner kronor, eller huruvida det lämpligen bör sakta stiga med bilbeståndet, samt slutligen till sänkning av vilka av de tre skattesatserna beräknade överskott böra disponeras.

I sammanhang härmed torde även böra utredas och övervägas, om icke inom landet tillverkade motorfordon borde i skatteavseende åtnjuta någon preferens vid jämförelse med importerade vagnar. T. ex. halv fordonskatt under tre år för nyköpt vagn eller dylikt. Det är tydligt att anordningar av sådant slag skulle stimulera den inhemska produktionen och eventuellt

kunna leda till framställandet av en verklig svensktillverkad folkbil i billigare prisläge. Vilken betydelse en sådan tillverkning i större skala skulle få för minskande av arbetslösheten är uppenbart. Tyvärr har bilindustrien hittills icke alls i vårt land fått den utveckling den borde kunna få i ett land med Sveriges förnämliga traditioner på verkstadsindustriens område. Anledningarna härtill torde vara åtskilliga, men skola ej här utredas.

Därest fordonsskatten även framdeles skulle komma att bibehållas vid avsevärd höjd, torde även böra utredas, om icke uppbörden därav skulle kunna förläggas till en annan tidpunkt på året än den nuvarande 15 februari. I samma månad upptages ju nämligen också kommunalskatt. En uppbörd av fordonsskatt omkring 15 augusti eller 15 september eller något dylikt skulle sannolikt i det hela vara lämpligare. Skatten torde i så fall böra omläggas till att motsvara budgetår i stället för kalenderår. Den fordonsskatt som nu upptages i riksstaten för ett budgetår täcker även första halvåret av nästa budgetår. Därast fordonsskatten omläggas till att motsvara budgetår och upptages i början av budgetåret, är det även lättare att få fram hållbara inkomstst uppskattningar till följande statsverksproposition.

På grund av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att fordonsskatten för personautomobiler samt för lastautomobiler med en tjänstevikt ej överstigande 2 ton skall utgå med tio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med sexhundra kilogram, dock minst med 50 kronor,

samt att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhänga om utredning och förslag,

angående de belopp som av automobilskattemedel per år böra användas för vägväsendet,

angående de grunder efter vilka automobilskattesatserna böra sänkas, när överskott tenderar att uppstå,

angående huruvida preferens i skatteavseende lämpligen kan lämnas åt inom landet tillverkade motorfordon,

samt slutligen att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhänga om övervägande av ändrad uppbördstid för fordonsskatten.

Stockholm i januari 1936.

*T. V. Lundell.*

*Arthur Gustafson*  
i Kasenberg.

*Nils Persson*  
i Grytterud.

*David Larsson,*  
Hede.

<i>T. G. v. Seth.</i>	<i>Oscar Osberg.</i>	<i>P. M. Olsson.</i>
<i>Frans Hansson.</i>	<i>N. E. Nilsson.</i>	<i>Emanuel Björck.</i>
<i>Josef Hagman.</i>	<i>Gust. Pettersson</i> i Hällbacken.	<i>Sven Olsson,</i> Rimforsa.
<i>E. Thorell.</i>	<i>Eric Hansson.</i>	<i>Edv. Petersson.</i>
<i>A. E. Elmroth.</i>	<i>John Gustafsson</i> i Välsnäs.	<i>A. Olsson</i> i Mora.

---