

Nr 250.

Av herr **Löfvander m. fl.**, om viss lindring i automobilbeskattningen.

När automobilbeskattningen i vårt land infördes år 1922, skedde detta under hänvisning till de merkostnader, som bruket av det nya trafikmedlet förorsakade vägväsendet. Den grundläggande principen för beräkningen av automobilskatten har alltsedan dess också varit, att denna skall utmätas med hänsyn till de ökade krav på vägväsendets underhåll och förbättring, som betingas av motortrafiken.

1931 års väg- och brosakunniga ha företagit ingående undersökningar, huruvida bilbeskattningen i sin nuvarande utformning uppfyller det ovan nämnda kravet på att bestrida sin skäliga andel av vägbkostnaderna. De komma i sina beräkningar till den slutsatsen, att det ej finnes fog för talet, att motortrafiken är gynnad på bekostnad av andra trafikintressen. »Tvärtom», framhålla de sakkunniga, »kan hävdas att motortrafiken för närvarande fullt bär den andel av väghållningen, som svarar mot dess användande av vägarna.»

Vid tiden för denna väg- och brosakunnigas utredning uppgingo bilskattemedlen till c:a 70 miljoner kronor. Sedan dess ha intäkterna av bilbeskattningen befunnit sig i ständig stegring. I årets statsverksproposition beräknas sålunda automobilskattemedlen för 1936—37 uppgå till det avsevärda beloppet av 103 miljoner kronor mot omkring 87.5 influtna under budgetåret 1934—35. För löpande budgetår hade i riksstaten bilskattemedlen upptagits till 88 miljoner kronor, men enligt nu föreliggande uppgifter torde beloppet komma att uppgå till omkring 100 miljoner kronor.

Den raskt och i viss mån oväntat stigande tillgången av bilskattemedel har under de senare åren skapat en tydlig benägenhet hos statsmakterna att delvis disponera dessa medel för ändamål, vilka få anses främmande för denna beskattnings ursprungliga och speciella syften. Huru behjärtansvärda dessa ändamål än i vissa fall kunna vara, torde det få betecknas som oegentligt, att kostnaderna för desamma utan bärande skäl gäldas av för vissa andra bestämda syften avsedda skatteintäkter och ej bestridas genom allmän beskattning. Sådana för bilbeskattningens ändamål främmande utgifter äro bl. a. anslagen till upphandling av gatsten i syfte att bringa lättnad i arbetslösheten inom stenindustrin, till ökning av statspolisens personal samt till en snabbare än förut planerad avbetalning av statsverkets tillfälliga upplåning.

Tidigare beslut och framkomna förslag av denna och liknande art röja en betänklig tendens att uppluckra grunderna för automobilbeskattningen och förvandla denna till en hjälpkälla för de allmänna statsutgifternas finansie-

ring. En utveckling i sådan riktning bör enligt vårt förmenande hejdas. En beskattning av motortrafiken, som lämnar överskott åt den allmänna budgeten, utgör i själva verket en beskattning av samfärdsel och varudistribution, som ej kan anses önskvärd ur synpunkten av ekonomiskt framåtskridande och välstånd. I varje fall bör en sådan förändrad disposition av bilskattemedlen föregås av ett öppet uttalat, principiellt godkännande från statsmakternas sida, som ännu saknas.

Om ett överflöd råder på bilskattemedel i förhållande till behovet av sådana enligt de ursprungliga grunderna för deras användning — och att så är fallet antydes bl. a. även genom väg- och brosakknigas kalkyler — synes det ende rättmätiga och konsekventa förfarandet vara en sänkning av denna automobilbeskattning. En sådan sänkning torde sålunda numera kunna företagas utan att några rimliga behov för vägväsendets del bli eftersatta. Beträffande denna liksom andra skatter bör den principen gälla, att dess storlek bestämmes efter behovet av medel och icke tvärtom.

Den för budgetåret 1936—1937 beräknade automobilskatten, 103 miljoner kronor, fördelar sig enligt följande:

Fordonsskatt	28 miljoner
Gummiskatt	16 »
Bensinskatt	59 »
	<hr/>
	103 miljoner

Med de allmänna principer, som lades till grund för automobilskatten vid dess införande, borde all bilskatt utgå i förhållande till den väglängd ett fordon under året tillryggalägger, d. v. s. å bensin och gummi, vilka i viss mån utgöra en mätare på en bils väglitning. Ur denna synpunkt skulle alltså fordonsskatten icke kunna anses motiverad. Redan tidigare har också inför riksdagen framhållits den ojämnhet, med vilken denna skatt drabbar olika fordonägare, då nämligen vissa fordon under större delen av året stå oanvända men ändå äro skattebelagda. Detsamma är förhållandet för bilägare i de landsändar, där klimatet försvårar en jämn årlig användning av motorfordon.

Statsmakterna ha emellertid tidigare uttalat sig för att redan själva innehavet av automobil i viss mån bör beskattas. Vi hålla dock före, att den nuvarande rikliga tillgången på bilskattemedel tillåter en lämpligare avvägning av fordonsskatten genom sänkning från 14 till förslagsvis 11 kronor pr 100 kg.

Ej heller gummiringsskatten synes helt rättvist avvägd. Slitningen av gummiringar är icke i så utslagsgivande grad, som denna beskattning förutsätter, en mätare på hur mycket en bil användes och alltså på, hur mycket den sliter på vägarna. En förstöring av gummiringarna inträder även, om bilen ej utnyttjas. Tiden utför sin åverkan lika väl som körningen. Därtill kommer ännu en omständighet av liknande slag. Om en ny ring, för vilken skatt redan erlagts, efter endast kort bruk fördärvats, t. ex. blir sönderskuren av en eller annan anledning eller på grund av fabrikationsfel blir obrukbar, erhålles icke restitution på skattebeloppet. Hur stor skatt, som för sådana ringar får erläggas till staten utan motsvarande nytta för konsumenten, är

icke möjligt att utan noggrann utredning angiva, men enligt vad som uppgives torde beloppet uppgå till 100,000-tals kronor.

I detta sammanhang bör även erinras om, att med den form, som tillämpas för uppbörderna av gummiringsskatten, densamma blir för köparen av ringar avsevärt högre än vad själva skatten egentligen är. Förhållandet är nämligen, att importören resp. tillverkaren skall erlægga skatten vid varans införsel resp. framställning, alltså i förskott, innan varan försålts. Försäljningspriset för en gummiring omfattar sålunda jämväl skatten, och försäljarens omkostnads- och riskkalkyler måste därför omsluta icke blott priset på själva gummiringen utan jämväl skatten. Med säkerhet kan antagas, att köparen härigenom med minst 30 % överbetalar skatten, d. v. s. med belopp, som sammanlagda årligen uppgå till nära 5 miljoner kronor, utan att vare sig staten eller förbrukarna få någon valuta härför.

Det förefaller antagligt, att en sänkning av skatten på gummiringarna skulle medföra en livligare omsättning av varan i fråga, varigenom minskningen av skatteintäkterna i viss mån skulle komma att reduceras. De nuvarande höga skatterna tvinga nämligen bilägarna att i det längsta utnyttja gummiringarna. Dessa bliva därigenom ofta så nedslitna, att de icke längre borde få brukas, då användandet av sådana ringar innebär avsevärda risker för trafiksäkerheten. Åtskilliga olyckor kunna med säkerhet tillskrivas bristfälliga automobilringar.

Den nu utgående gummiringsskatten har vid två olika tillfällen höjts. Ursprungligen var den 1.50 kronor pr kg. Den höjdes första gången år 1929 till 2 kronor pr kg och andra gången år 1932 till sitt nuvarande belopp, 3.50 kronor pr kg. En återgång till 2 kronor pr kg, för vilken vi anse den innevarande tidpunkten lämplig, skulle betyda, att skatten inbringade omkring 9 miljoner kronor, alltså en minskning av 7 miljoner kronor mot i propositionen beräknat belopp.

Med stöd av ovanstående hemställes,

att riksdagen med ändring av nu gällande bestämmelser för automobilbeskattningen måtte besluta, att fr. o. m. budgetåret 1936/1937 fordonsskatten skall utgå med 11 kronor för varje påbörjat tal av 100 kg av automobilens tjänstevikt, minskad med 600 kg, och skatten på automobilgummiringar med 2 kronor pr kg.

Stockholm den 23 januari 1936.

Axel Löfvander.

Per Gustafsson.

Alexander Nilsson.

