

Nr 143.

Av herrar **Sjögren** och **Liedberg**, *angående eventuell avveckling av skatten å automobilringar.*

Efter motioner vid 1936 års riksdag beslöt riksdagen på bevillningsutskottets hemställan att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om utredning angående automobilbeskattningen och därvid beakta vad i bevillningsutskottets betänkande nr 24 anförts. I nämnda betänkande har utskottet bl. a. uttalat, att »utskottet finner nämnda utredning även böra omfatta frågan om skattefrihet för sådana gummiringar, som användas å hästfordon eller å andra därmed jämförliga fordon, vilka icke äro motordrivna».

Såväl hittills utförda försök som flerårig praktisk användning av gummiringar för hästfordon visa samstämmigt, att dessa ringar medföra stora besparingar i dragkraft. Detta gäller icke endast för transporter av egentliga jordbruksprodukter utan i lika hög grad där skogsprodukter måste transporteras på hjuldon. Siffermässiga uttryck för gummihjulens överlägsenhet över vanliga järnskodda hjul kunna erhållas ur meddelande nr 401 från statens maskin- och redskapsprovningsanstalter ävensom från jordbrukstekniska föreningens utredningar över hithörande frågor.

Användandet av gummiringar till hästfordon skedde till en början i den formen, att ram och hjul från utranterad automobil med användbara ringar omändrades till hästfordon. Så sker visserligen fortfarande, men den alltmer ökade användningen av hästfordon med gummiringar har medfört knapphet på användbara ringar, vilket resulterat i prisstegring och mindervärdig kvalitet. Det är därför ett betydande intresse för jordbruket och skogsbruket men även för andra hästtransporter, att speciellt för hästfordon tillverkade gummiringar bli tillgängliga till överkomligt pris i den svenska marknaden. Dessa böra emellertid vara av samma dimensioner som vanliga automobilringar på grund av att hästfordonens hjul ofta äro gamla bilhjul eller måste byggas för att kunna använda gamla automobilringar jämsides med nya ringar.

I den rationaliseringsprocess, som jordbruksnäringen på grund av ökade arbetsomkostnader oavvisligen är ställd inför, intaga transportproblemen en framträdande plats, och luft- och massivringars användbarhet till flerfaldiga ändamål torde böra tillmätas den allra största betydelse.

Den nu utgående gummiringsskatten, kronor 3:50 per kg, fördyrar

en bilring med 70 à 100 %, alltså en mycket kännbar kostnadsökning, som till stor del drabbar transportmedel, som icke avsetts vid gummiringsskattens beslutande. Densamma kan ur sådan synpunkt sett betraktas såsom rent utav utvecklingshämmande.

Jordbrukets önskemål i mera inskränkt bemärkelse skulle givetvis kunna tillgodoses, om gummiringsskatten enligt yrkande i motion till 1936 års riksdag endast komme att drabba gummiringar använda i den egentliga automobiltrafiken, men de tekniska svårigheterna torde i hög grad lägga hinder i vägen för ett dylikt förfarande; varken särskild färgning eller märkning lär praktiskt kunna ordnas så, att ej en mycket komplicerad kontrollapparat bleve nödvändig.

Man kan sålunda knappast undgå att upptaga hela frågan om gummiringsskattens vara eller icke vara till behandling. De s. k. automobilskattemedlen hava under senare budgetår influerat med följande belopp:

Fordonsskatt	Gummiskatt	Bensinskatt	Summa
1931/32 milj. kr. c:a 18,2	6,5 ²	33,9 ²	58,8
1932/33 » » » 20,7 ¹	8,2	43,8	72,8
1933/34 » » » 21,8	11,4	45,2	78,5
1934/35 » » » 23,8	13,8	49,8	87,5
1935/36 » » » 26,3	15,2	55,2	96,8

¹ Skattesatsen skärpt 1 januari 1933.

² Skattesatsen skärpt 1 maj 1932.

Av den successiva ökningen faller som synes en förhållandevis ringa del på gummiringsskatten.

Det kan ifrågasättas, huruvida ej upptagande enbart av fordonsoch bensinskatt kan motsvara de anspråk på automobilskattemedel, som ett tillgodoseende såväl av nu utgående anslag som även av ett i rimlig skala fortsatt ut- och ombyggande av vårt vägnät komma att kräva. Vi hänvisa härvidlag till den inventering på längre sikt av arbetsobjekt på detta område, som nyligen verkstälts. En förutsättning bör vara, att väghållningsskyldiges kostnader ej ökas och att om- och nybyggnad av vägar kan ske i tillfredsställande omfattning.

För automobiltrafiken skulle ett upphävande av gummiringsskatten medföra en lättnad som under nu angivna förutsättningar ingalunda synes orimlig. En dylik åtgärd förefaller kunna innebära ett väl avvägt hänsynstagande till därmed sammanhängande olika intressen.

Det må icke heller vara alltför optimistiskt att räkna med, att bensin- och fordonsskattebeloppen även framgent komma att växa i någonlunda proportion med utvecklingen under senaste år.

Under sådana förhållanden torde en successiv avveckling av gummingsskatten böra upptagas till allvarlig prövning.

På grund av vad här anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om snar prövning av hela frågan om skattens å automobilringar eventuella successiva avveckling och om de förslag, som därav kunna föranledas.

Stockholm den 22 januari 1937.

Einar Sjögren.

Gösta Liedberg.
