

## Nr 406.

Av herrar **Lindberg** i Stockholm och **Lithander**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 234, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.

I den av Kungl. Maj:t framlagda propositionen nr 234 föreslås en nyordning av skatten för samtliga slag av motorfordon.

Den väsentliga förändringen består däri, att nu utgående skatt på automobilgummiringar slopas samt att såväl fordonsskatt som bensinskatt höjes i sådan mån, att den totala skatteinkomsten blir i stort sett oförändrad.

I förslaget synes man däremot icke hava tagit hänsyn till att bilskatten är en reglerande faktor för särskilt lastbilstrafikens möjlighet att konkurrera med de äldre trafikmedlen, närmast då sjöfarten.

För dem som sysslat med sjöfartens frågor har det oroväckande förhållande blivit allt mera tydligt, att hemmasjöfarten trots eljest goda tider kommit i ett allt mer försämrat läge. Under det gångna året, som för den utgående sjöfarten var mycket gott, ha flera rederier, som upprätthålla trafik i hemnavatten, haft sådana ekonomiska svårigheter, att det är fråga om deras nedläggande.

Den förklaring man erhåller vart man vänder sig är, att de rådande svåra förhållandena för en stor del av den inrikes sjöfarten främst beror på konkurrens från lastbilarna, vilka numera utsträckt sina transporter även till sådana längre avstånd, på vilka tidigare trafik endast upprätthölls av rederier och järnvägar. Att lastbilarna på ett för äldre trafikmedel besvärande sätt kunna konkurrera om godset, kan kanske i någon mån förklaras med vissa tekniska företräden. Emellertid uppges det att konkurrensförmågan hos de lastbilar som trafikera längre avstånd främst beror på, att de i flera avseenden äro gynnsammare ställda än de äldre trafikmedlen. Särskilt skulle de icke bestrida alla kostnader, som äro förenade med trafiken. Den skatt de betala som ersättning för användandet av vägarna motsvarar icke hela den kostnad för vägslitningen och andra på dem rättvisligen belöpande kostnader för vägens tillhandahållande.

Nu gällande skattesystem innefattar den olägenheten att de bilar, som utnyttjas intensivt d. v. s. hava en lång årlig körning, gynnas på bekostnad av de bilar, som utnyttjas mindre. De lastbilar, som konkurrera med inrikeslinjerna om gods på längre avstånd — fjärrgodsbilarna — utnyttjas mycket intensivt, varför de bilda en kategori av bilar, vilka äro i mycket hög grad gynnade av nuvarande system.

Genom att på förslaget sätt uttaga en del av det belopp, som tidigare in-

flutit i form av gummiskatt, genom en höjning av fordonsskatten, ökas gynnandet av de starkt utnyttjade fordonen och därmed särskilt av de bilar, som upprätthålla trafik i konkurrens med sjöfarten.

Då det varken i den framlagda propositionen eller i den utredning, på vilken propositionen är grundad, finnas några uppgifter om, hur skatten nu ställer sig eller enligt förslaget kommer att ställa sig speciellt för de stora fjärrgodsbilarna har av fackmän på området inhämtats sifferuppgifter — vilkas tillförlitlighet icke finnes anledning betvivla — vilka äro baserade på praktiska fall.

Typen för en stor fjärrgodsbil skulle enligt dessa uppgifter vara en vagn, som har en tjänstevikt på 4 ton, lastar 5 ton, förbrukar omkring 3 1/2 liter bensin på milen samt presterar en årlig körning av omkring 10,000 mil. 10,000 mil om året motsvarar exempelvis 100 dubbelresor på sträckan Stockholm—Göteborg eller högst 200 trafikdagar om året.

Skattekostnaden för en dylik bil är enligt gällande och föreslaget skattesystem räknat i runda tal:

Skattekostnad i kronor per år:

	Gällande	Föreslagen
Bensinskatt . . . . .	3,500	4,200
Gummiskatt . . . . .	2,000	—
Fordonskatt . . . . .	500	600
Sammanlagt	6,000	4,800

I det anförda fallet skulle således uppkomma en lättnad i skattekostnad om 1,200 kronor per år eller 20 % av nu utgående skatt.

För närvarande är som bekant en särskild kommitté (1936 års trafikutredning) sysselsatt med utredning rörande erforderliga åtgärder för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga automobiltrafiken. Huvudproblemet för denna kommitté är utan tvivel att söka avspänna icke önskvärd konkurrens från särskilt mera långväga lastbilstrafik gent emot de äldre trafikmedlen. Det är därför föga lämpligt att genom lättnader i skatten för just dessa lastbilar öka deras konkurrensförmåga, och därmed försvåra den nödvändiga förbättringen i förhållandet mellan de olika trafikmedlen.

Vad som emellertid synes vara ännu mera anmärkningsvärt än den lindring, som skulle uppkomma för dessa fjärrgodsbilar vid ett genomförande av föreslagen skatt, är det mycket starka gynnande av desamma, som innefattas i redan nu gällande skattesystem.

I stort sett torde man kunna utgå från att den totala bilskatten motsvarar den totala kostnaden för vägväsendet. Vidare finner man av den framlagda propositionen, att enligt företagna undersökningar vägslitningen i stort sett beror av de olika bilarnas tonmiltal eller med andra ord av det bruttotrafikarbete, de uträtta. Enhetskostnaden per tonmil för den vägslitning en bil förorsakar motsvarar följaktligen den genomsnittliga skattebelastningen per

tonmil för landets hela bilpark. I den utredning, på vilken den framlagda propositionen är grundad, finnes visserligen icke angiven någon sådan men ett studium av de olika tabellerna i utredningen ger vid handen, att genomsnittet måste ligga vid omkring 15 öre per tonmil.

De stora fjärrgodsbilarna lära som regel gå fullastade, men för att vara på den säkra sidan räknas med att 4 av 5 möjliga bärighetston för en bil av nyss angiven typ utnyttjas, vilket ger en genomsnittlig bruttovikt i trafik av 8 ton. Den årliga vägslitningskostnaden för en sådan vagn skulle således bli ( $8 \cdot 10,000 \cdot 0.15 =$ ) 12,000 kronor.

Den årliga skatten för nu ifrågavarande bil är, såsom tidigare angivits, enligt gällande system 6,000 kr. och enligt förslaget 4,800 kr. För närvarande betalar samma bil således endast hälften (50 %) av sin vägslitningskostnad men kommer enligt förslaget att betala ännu mindre eller endast 40 %.

För råoljedrivna bilar är det årliga bidraget till vägslitningskostnaderna ytterligare minst 1,000 kr. lägre.

Skillnaden mellan vägslitningskostnaden och den vägs katt, som betalas eller i det anförda fallet omkring ( $12,000 - 6,000 =$ ) 6,000 kr. per år redan enligt gällande skattesystem, måste betraktas som ett indirekt understöd. Av uppgifterna i propositionen framgår, att främst personbilar men även lastbilar med kort årlig körning, d. v. s. bilar i mera lokalt betonad trafik, få vidkännas den väsentliga delen av den vägslitningskostnad, som fjärrgodsbilarna undslippa.

Vad det indirekta understödet på 6,000 kr. om året till en fjärrgodsbil betyder, finner man genom att jämföra beloppet med den totala årskostnaden för berörda bils trafik, vilken anges till omkring 25,000 kr., av vilken understödet utgör omkring 25 %.

Man kan därför med bestämdhet fastslå, att den allvarliga konkurrens, för vilken de äldre trafikmedlen speciellt sjöfartens olika grenar blivit utsatta från i mera långväga trafik gående lastbilars sida, till mycket stor del möjliggjorts av att dessa bilar enligt gällande skattesystem undsluppit att betala en väsentlig andel av de kostnader, som varit förbundna med deras trafik.

Att viss inrikes sjöfart, av ojämn konkurrensstrid förorsakats ekonomiska svårigheter, innebär ingalunda, att denna sjöfart blivit av minskad betydelse för folkhushållet. För många slag av transporter och i många förbindelser är alltfört sjöfarten det ur transporthushållningssynpunkt riktiga transportmedlet. Därtill måste framhållas, att denna sjöfart ger sysselsättning åt ett stort antal människor, och särskilt i dessa orostider, får man icke glömma, att i krigstid hemmasjöfarten är oundgängligen nödvändig för folkförsörjningen, i synnerhet som såväl järnvägar som bilar vid dylika tillfällen måste tagas i anspråk, främst till militära ändamål.

Av det sagda framgår, att en bättre avvägd skatt för fjärrgodsbilarna är en fråga av stor vikt för den inhemska sjöfarten, men det måste även göras gällande, att för ett rationellt ordnande av hela transporthushållningen en rättvis höjning av skatten för dessa bilar är ett oeftergivligt krav.

De motiv, vilka anförts för ersättande av skatten på automobilgummirin-

gar med på annat sätt utgående skatter, äro så vägende att det föreslagna skattesystemet i det stora hela måste anses vara en etapp på vägen mot en väl avvägd bilskatt även om detsamma innefattar en tillfällig lättnad för fjärrgodsbilarna.

Ehuru man därför icke vill motsätta sig genomförandet av det i propositionen framförda förslaget anse vi, att frågan om en rättvis beskattning för dessa fjärrgodsbilar nödvändigt måste närmare behandlas med hänsyn till äldre trafikmedel, icke minst sjöfarten.

På grund av vad ovan framhållits, hemställles

att riksdagen dels godkänner Kungl. Maj:ts proposition nr 234 samt dels,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t framställa begäran om en förutsättningslös utredning i motionens syfte och för riksdagen framlägga de förslag vartill utredningen kan giva anledning.

Stockholm den 23 mars 1938.

*Carl Lindberg*  
i Stockholm.

*Edvard Lithander.*

---