

Nr 407.

Av herr **Lindmark m. fl.**, 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 Kungl. Maj:ts proposition nr 234 till årets riksdag föreslås till antagande ändrade grunder för automobilbeskattning. Såväl 1937 års automobilskatteutredning som propositionen utgår från att även i fortsättningen av motorfordonstrafiken skall i automobilskattemedel å enahanda fordonsbestånd och vid lika trafikintensitet som för närvarande uttagas lika stort totalbelopp som utgår enligt gällande bestämmelser.

Gummiringsskatten föreslås att borttagas. Under budgetåret 1936/37 utgjorde behållningen av denna skatt i runt tal 16 miljoner kronor. Motsvarande belopp skall uttagas dels genom ökning av skatterna å bensin och brännolja med 2 öre per liter, varigenom beräknas inflyta en merinkomst av omkring 12.4 miljoner kronor, och dels genom höjning av fordonsskatten.

Automobilskatteutredningens förslag till höjning av fordonsskatten har departementschefen, med en mindre ändring, accepterat.

Förslaget innebär att skatten å personbilar höjes med omkring 6 %, å lastbilar med omkring 26 % och å omnibussar med omkring 14 %.

Gummiringsskattens slopande finna vi vara välbetänkt på de skäl som utredningen anfört. Däremot anse vi att borttagande av skatten å en förbrukningsartikel till huvudsaklig del bör kompenseras genom höjning av den skatt, som utgår å en annan förbrukningsartikel.

Såsom huvudregel borde gälla att automobilbeskattningen skall grundas på förbrukningsartiklar. Motorfordonen utnyttjas mycket olika. Däremot svara drivmedelskostnaderna bättre mot den vägslitning och vägförstörelse som motorfordonen åstadkomma på våra vägar. Att lägga beskattningen helt på drivmedlen är dock icke försvarbart. Även de motorfordon som äro i ringa användning under året äro dock beroende av att vägar finnas och äro i gott stånd. En grundavgift såsom fordonsskatt på sätt som föreslagits i propositionen är därför väl grundad.

Av tidigare gjorda uttalanden av såväl motormän som i riksdagen har framgått såsom önskemål att fordonsskatten borde minskas i förhållande till drivmedelsskatterna. I nu föreliggande förslag sker ökning av fordonsskattens totala belopp med nära 14 %.

I fråga om avvägningen mellan fordonsbeskattningen och drivmedelsbe-

skattningen heter det i bevillningsutskottets av riksdagen godkända utlåtande vid 1936 års riksdag bland annat följande: »Fordonsskatten torde så till vida bryta mot grundprincipen för ifrågavarande skattesystem, att hänsyn endast i viss mån tages till fordonens vägförstörande verkan men däremot icke till den ytterligare faktor, som är bestämmande för själva vägslitningen, nämligen den vägsträcka, fordonen tillryggalagt. Vad däremot angår skatterna å förbrukningsartiklarna, gummiringarna och bensinen, överensstämman dessa skatter i stort sett med berörda princip, enär såväl bensinskatten som i regel även gummiringsskatten uttages av fordonsägaren i förhållande till den utsträckning, i vilken fordonet nyttjas. Skatterna å förbrukningsartiklarna överensstämman sålunda bättre än fordonsskatten med syftet med ifrågavarande beskattning även om skatterna å förbrukningsartiklarna stundom hårt kunna drabba ägare av i yrkesmässig trafik eller eljest i intensiv drift begagnade motorfordon. I fråga om dylika fordon torde emellertid i regel gälla, att dessa på grund av körningens stora omfattning i hög grad slita vägarna. — — —

Med hänsyn till det nu anförda finner utskottet icke några mera vägande principiella invändningar kunna göras mot skatterna å förbrukningsartiklarna. Däremot finner utskottet, såsom redan framhållits, mot fordonsskatten kunna riktas den anmärkningen, att denna skatt i olikhet med skatterna å förbrukningsartiklarna icke synes i samma mån som dessa skatter överensstämman med själva principen för ifrågavarande skattesystem. För sådana fordon, vilka endast nyttjas i ringa utsträckning eller under en del av året, torde fordonsskatten för ägaren utgöra en rätt så stor börda samt motsvara en icke oväsentlig del av den totala automobilskatten.»

Redan med nuvarande beskattning av fordonen undvika många att hålla sig med automobil. Sänkt fordonsskatt och däremot svarande ökad bensinskatt skulle otvivelaktigt innebära omedelbar ökning av motorfordonens antal. Det är även lättare för den yrkesmässiga trafiken betala skatten med små belopp i samband med inkomstens förvärvande än med de förhållandevis stora belopp som skola betalas i form av fordonsskatt om föreliggande förslag antages, detta även om skatten uppdelas i tvenne betalningsterminer.

Principen för de s. k. intressekontoren är även den att skatten skall betalas i samband med inkomstens — varå skatten beräknas — förvärvande.

Den svåraste vägslitningen genom automobiltrafiken uppstår vid de stora hastigheterna. I förhållande till tillryggalagd väglängd är bensinförbrukningen då också störst. Ett rätt förhållande föreligger i detta fall sålunda mellan vägslitning och skattebelastning, en självreglering som icke gör sig gällande i fråga om fordonsbeskattningen.

Vad vi här anförut synes oss tala för att en reglering av grunderna för automobilbeskattningen bör gå i riktning mot en minskning av fordonsskattens och en höjning av drivmedelsskattens andel i skattesumman.

För ernående av detta syfte föreslå vi ökning av skatterna å bensin och brännolja med 3 öre per liter, varigenom beräknas inflyta en merinkomst av omkring 18.6 miljoner kronor.

Med bibehållande i övrigt av den i propositionen föreslagna konstruktionen och skattesatserna föreslå vi följande ändringar i fordonsskattens beräkning:

för personautomobil dels grundavgift med femtio kronor, dels ock tio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med femtio kronor, dels ock fjorton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram; samt

för omnibus dels grundavgift med femtio kronor, dels ock tolv kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram.

Genom tillämpning av denna skatteskala minskas fordonsbeskattningens nuvarande belopp, beräknat å det totala beståndet av personbilar, lastbilar och omnibussar den 30 juni 1937 med omkring 2—2.5 miljoner kronor. Till samman med drivmedelsskatten uppgår automobilskatten, med tillämpning av de av oss föreslagna grunderna, i det närmaste till samma belopp som det i propositionen beräknade.

I förhållande till nuvarande fordonsbeskattning innebär vårt förslag att sammanlagda beloppet skatt å personbilar minskar med omkring 12 %, skatten å lastbilar ökar med omkring 3.7 % och skatten å omnibussar minskar med omkring 11.4 %. Förskjutningen av fordonsskatten enligt de av oss föreslagna skattesatserna verkar, i likhet med propositionens förslag, på sådant sätt att lastbilarna få ökad beskattning i förhållande till personbilarna och omnibussarna. Automobilskatteutredningen uttalar ock om den nuvarande fordonsskatten att den »drabbar väl hårt sådana fordon som nyttjas i mindre omfattning. Till denna grupp hör särskilt ett stort antal personbilar i icke yrkesmässig trafik», och att »av de tyngre fordonen drabbas omnibussarna förhållandevis hårdare av fordonsskatten än lastbilarna».

Med åberopande av det anförda få vi hemställa,

att riksdagen vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 234 måtte besluta,

att skatt å bensin och brännolja skall utgå med för bensin 13 öre och för brännolja 10 öre;

och, ifråga om fordonsskatt, med bibehållande av de i propositionen föreslagna bestämmelserna i övrigt, besluta

att skatt skall utgå för helt kalenderår räknat med följande belopp:

för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med femtio kronor dels ock tio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med femtio kronor dels ock fjorton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram; samt

för omnibus dels grundavgift med femtio kronor dels ock tolv kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram.

Stockholm den 23 mars 1938.

Ewald Lindmark.

Arthur Gustafson

i Kasenberg.

Linus Andersson.

Nils Persson.

N. E. Nilsson.

Nils V. Sandström.

Oscar Osberg

Albert Johansson.

Eric Hansson.

Verner Hedlund,

Östersund.
