Nr 234.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.; given Stockholms slott den 3 mars 1938.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

1) förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

2) förordning angående upphävande av förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar, m. m.;

3) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit;

4) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1938; samt

5) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Ernst Wigforss.

Förslag

till

förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.[1]

Härigenom förordnas, att 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

2 §.

Från skatteplikt frikallas — — — svensk undersåte.

Från skatteplikt undantages — — — för timme.

Vad i föregående stycke stadgats skall även gälla beträffande automobil med tillhörande släpvagn, som användes uteslutande för brandväsen, därest automobilen och släpvagnen äro försedda med tydlig beteckning utvisande att de tjäna brandväsendet.

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

a) för motorcykel — — — tjugo kronor;

b) för motorcykel — — — trettio kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

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

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

d) för annan automobil — — — automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn:

om totalvikten understiger ettusen kilogram, med fyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen men icke ettusenfemhundra kilogram, med åttio kronor;

---

[1] Senaste lydelse, se beträffande 2 § 1933: 281 och beträffande 5 § 1932: 85.

om totalvikten uppgår till ettusenfemhundra men icke tvåtusen kilogram, med etthundratjugo kronor;

om totalvikten uppgår till tvåtusen men icke tretusen kilogram, med etthundrafyrtio kronor; samt

om totalvikten uppgår till tretusen kilogram, med etthundrasextio kronor.

För automobil, som är inrättad för och drives med generatorgas, framställd av inhemskt bränsle, utgår skatt med hälften av de i denna paragraf stadgade skattesatserna.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1939.

Beträffande automobil eller släpvagn, som registreras första gången under år 1938 efter det förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar upphört att gälla, skola dock de i 5 § c) och e) stadgade skattesatserna tillämpas från och med den dag Konungen bestämmer.

Förslag

till

förordning angående upphävande av förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar, m. m.

Härigenom förordnas som följer:

Förordningen den 2 juni 1922 om särskild skatt å automobilgummiringar skall upphöra att gälla; dock skall vad i förordningen stadgas om deklarations- och skattskyldighet samt om påföljd vid försummelse i sådant hänseende gälla beträffande ringar, som levererats eller tagits i bruk, innan denna förordning trätt i kraft.

För automobilgummiringar, vilka vid tiden för denna förordnings ikraftträdande ännu ej tagits i bruk eller använts allenast för sådan körning, som avses i 13 § 1 mom. 1—4 punkterna motorfordonsförordningen, må restitution av erlagd skatt eller befrielse från påförd skatt åtnjutas enligt de närmare föreskrifter, som meddelas av Konungen.

Denna förordning träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Förslag

till

förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.[1]

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit skall i nedan angiven del erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall, i den ordning nedan stadgas, erläggas särskild skatt av tolv öre för liter. För motorsprit — — — för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1938.

---

[1] Senaste lydelse se 1932: 86.

Förslag

till

förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1938.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

För bensin, som den 1 juli 1938 klockan 6 f. m. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt av två öre för liter.

Är bensin blandad med annan vara, skall vid skattskyldighetens bestämmande hänsyn tagas till den myckenhet, varmed bensin ingår i blandningen.

2 §.

Skyldighet att erlägga skatt enligt denna förordning åligger, där ej annat föranledes av vad nedan i 9 § stadgas, den, som vid den i 1 § angivna tid innehar bensin till myckenhet överstigande 1,200 liter.

3 §.

Envar enligt denna förordning skattskyldig skall senast den 1 augusti 1938 på heder och samvete avgiva deklaration rörande den myckenhet bensin, han vid den i 1 § angivna tid innehade, varvid tillika skall angivas den plats, där bensinen då förvarades.

Skyldighet att avgiva deklaration för annan än enskild person åligger vederbörande styrelse, förvaltning, syssloman, ombud och, för oskiftat stärbhus, den som sitter i boet.

Deklaration skall avgivas till länsstyrelsen i det län, där den uppgiftspliktige författningsenligt är eller bör vara mantalsskriven, eller, om han är avliden, senast varit eller bort vara mantalsskriven,

eller där vederbörande styrelse eller förvaltning har sitt säte eller syssloman eller ombud är bosatt,

eller i fall, då nämnda regler ej äga tillämpning, i det län, där den med deklarationen avsedda bensinen huvudsakligen finnes vid den i 1 § angivna tid.

4 §.

1 mom. Det åligger länsstyrelse att övervaka, att deklarationer inkomma från alla uppgiftsskyldiga och att avgivna deklarationer äro fullständiga och riktiga, därvid särskilt bör tillses, att envar, som idkar handel med eldfarliga oljor av första klassen, fullgjort honom åliggande deklarationsskyldig-

het. Den, som icke avgivit deklaration men kan antagas vara deklarationspliktig eller som avgivit ofullständig deklaration, må föreläggas att inom viss tid inkomma med deklaration eller med erfoderliga uppgifter.

2 mom. Finner länsstyrelse för behörig påföring av skatt nödigt, att granskning av den skattskyldiges bokföring eller undersökning av dennes inneliggande lager av bensin verkställes, bör länsstyrelsen föranstalta om sådan granskning eller undersökning; och äger länsstyrelsen därvid, i mån av behov, anlita biträde av sakkunnig.

Det åligger skattskyldig att för sådan undersökning bereda länsstyrelse eller av länsstyrelse förordnad person tillträde till handels-, fabriks- eller annan upplagslokal samt att för granskning tillhandahålla sin bokföring och därtill hörande handlingar.

Arvode till sakkunnig bestämmes av länsstyrelse och skall jämte annan kostnad för undersökning eller granskning, som i detta mom. sägs, bestridas av medel, som enligt denna förordning inflyta till statsverket.

3 mom. Kungl. Maj:t må ock förordna om granskning av deklarationer och eljest inhämtade uppgifter. Av Kungl. Maj:t förordnad granskningsman äger jämväl taga del av skattskyldigs bokföring och verkställa undersökning av dennes inneliggande lager av bensin på sätt i 2 mom. stadgas.

Kostnad för granskning, varom Kungl. Maj:t förordnat, bestrides av medel, som i 2 mom. sägs.

5 §.

Länsstyrelse åligger att på grund av inkomna deklarationer och eljest inhämtade uppgifter i särskild längd förteckna dem, som avgivit deklaration, samt fastställa den myckenhet bensin, för vilken skatt skall erläggas enligt denna förordning, ävensom därå belöpande skatt.

6 §.

Så snart ske kan skall till envar skattskyldig i rekommenderat brev med allmänna posten översändas utdrag av längden, såvitt honom angår, tillika med underrättelse om tid och sätt för skattens erläggande samt vad den skattskyldige har att iakttaga, om han vill överklaga länsstyrelsens beslut eller eljest söka befrielse från påförd skatt.

7 §.

Har någon i deklaration eller annan uppgift, som enligt denna förordning avgivits, lämnat oriktigt meddelande, eller har uppgiftspliktig underlåtit avlämna deklaration eller infordrad upplysning, och har därav föranletts, att skatt icke blivit honom påförd eller blivit påförd till för lågt belopp, skall skatt påföras den skattskyldige till belopp, som genom berörda förfarande eller underlåtenhet undandragits.

Efterbeskattning må ej ske senare än år 1943.

8 §.

1 mom. Förmenas länsstyrelse hava vid påförande av skatt oriktigt förfarit, må besvär anföras hos kammarrätten.

Den, som vill anföra besvär över honom enligt denna förordning påförd skatt, åligger att inom natt och år efter det skatten blivit honom avfordrad ingiva eller, på eget äventyr, i betalt brev med allmänna posten insända besvären till länsstyrelsen i det län, där skatten påförts, vid påföljd, om den tid försittes, att besvären icke varda till prövning upptagna; dock må icke den omständigheten, att besvären i stället för till länsstyrelsen ingivits eller avsänts till kammarrätten, utgöra hinder för deras upptagande till prövning, därest besvären dit inkommit före utgången av den stadgade besvärstiden. I sådant fall skola besvären av kammarrätten omedelbart överlämnas till länsstyrelsen för vidare behandling på sätt i 2 mom. sägs.

2 mom. Sedan vid besvären fogats de handlingar, på vilka överklagade beslutet grundats, ävensom utdrag av längden, i vad den klagande angår, översänder länsstyrelsen skyndsamt till kammarrätten samtliga handlingar med de upplysningar och erinringar besvären anses påkalla.

9 §.

Visar skattskyldig, att bensin, som han vid den i 1 § angivna tid innehaft, till annan levererats, och grundar sig leveransen på försäljningsavtal, som slutits före denna förordnings ikraftträdande, äger Kungl. Maj:t, där den skattskyldige icke på grund av förbehåll i försäljningsavtalet eller eljest är berättigad att hos köparen uttaga skatten, bestämma, att skattskyldigheten skall åligga köpare, eller, då skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av skatten.

Ansökan om sådan befrielse eller återbäring skall ingivas inom natt och år efter det skatt vederbörande avfordrats.

10 §.

Angående restitution av skatt, som i denna förordning avses, skola bestämmelserna i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit äga motsvarande tillämpning.

11 §.

Granskning av deklarationer, som enligt denna förordning avgivits, må ej verkställas av annan än länsstyrelse eller jämlikt 4 § 3 mom. förordnad person. Deklarationerna skola tillhandahållas dem, som i och för sin befattning böra därav erhålla del. I övrigt må deklaration icke vara för någon tillgänglig, utan att den, som avgivit deklarationen, medgivit dess offentliggörande; dock må deklarationer, på sätt Kungl. Maj:t förordnar, för statistisk bearbetning utlämnas till ämbetsmyndighet eller tjänsteman, åt vilken Kungl. Maj:t uppdrager utförandet av sådan bearbetning.

Deklarationerna skola med de undantag, vartill stadgandena i nästföregående stycke föranleda, hos länsstyrelsen behörigen förvaras intill utgången av år 1943, varefter deklarationerna skola förstöras.

12 §.

Den, som underlåter att inom föreskriven tid avlämna deklaration, böte från och med tjugufem till och med trehundra kronor; och må länsstyrelsen förelägga den uppgiftspliktige lämpligt vite.

13 §.

Har någon i deklaration mot bättre vetande lämnat oriktig uppgift, så att han därigenom undgått att betala skatt eller fått erlägga för låg skatt, böte högst fem gånger det belopp, som genom det oriktiga förfarandet undandragits.

Har den oriktiga uppgiften icke lämnats mot bättre vetande, men har den, som lämnat uppgiften, vid dess avgivande gjort sig skyldig till grov vårdslöshet, vare straffet böter, högst två gånger det belopp, som genom den oriktiga uppgiften undandragits.

Den, som dömes till straff enligt denna paragraf, skall jämväl förpliktas utgiva den skatt, som genom det oriktiga förfarandet undandragits.

14 §.

1 mom. Tjänsteman, vilken på grund av sin befattning med ärende, som i denna förordning avses, erhållit del av deklaration eller skattskyldigs bokföring, må ej i vidare mån än hans tjänsteutövning fordrar yppa vare sig innehållet i sådan deklaration eller skattskyldigs affärsförhållande, varom han därvid erhållit kännedom. Den häremot bryter vare underkastad ansvar såsom för tjänstefel. Gör annan än tjänsteman sig skyldig till förseelse som nu sagts, straffes med böter, ej under fem dagsböter.

2 mom. Den, som på grund av sådant förordnande om statistisk bearbetning av deklarationer, som i 11 § sägs, erhållit del av deklaration, må ej utom tjänsten yppa något av deklarationens innehåll. Vid överträdelse härav vare den skyldige förfallen till ansvar, som i 1 mom. stadgas.

15 §.

Länsstyrelse äger ådöma böter eller fälla till utgivande av vite enligt 12 §.

Åtal för förseelse, som i 13 eller 14 § omförmäles, skall anhängiggöras vid allmän domstol.

Förseelse, som omförmäles i 13 §, är föremål för allmänt åtal. Förseelse, varom i 14 § sägs, må ej åtalas av allmän åklagare, där den ej av målsägande till sådant åtal angives.

16 §.

Böter och viten, som ådömas enligt denna förordning, tillfalla kronan. Saknas tillgång till deras gäldande, skola de förvandlas efter allmän lag.

17 §.

Bestämmelser rörande uppbörd av skatt, som i denna förordning avses, så ock de närmare föreskrifter, som eljest för tillämpning av denna förordning erfordras, meddelas av Kungl. Maj:t.

18 §.

Angående fördelning av influten skatt gäller vad som är stadgat angående fördelning av de jämlikt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit influtna skattemedel.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1935 angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor skall erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

För sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, skall, enligt vad nedan stadgas, erläggas skatt av nio öre för liter.

Med automobil förstås i denna förordning fordon, som enligt motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) är att anse såsom automobil.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1938.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 3 mars 1938.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, kommunikations- och jordbruksdepartementen anmäler chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, fråga om ändrade bestämmelser rörande automobilbeskattningen samt anför därvid följande:

Inledning.

I skrivelse den 18 april 1936, nr 154, anhöll riksdagen i anledning av väckta motioner, att Kungl. Maj:t måtte, med beaktande av vad bevillningsutskottet anfört i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 24, föranstalta om utredning angående automobilbeskattningen samt för riksdagen framlägga de förslag, som kunde av utredningen föranledas.

Genom beslut den 7 maj 1937 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för finansdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga med uppdrag att inom departementet biträda med ifrågavarande utredning.

Med stöd av nämnda bemyndigande tillkallade jag därefter såsom sakkunniga generallotsdirektören T. Petersson, tillika ordförande, ledamöterna av riksdagens andra kammare L. A. Björklund i Hässleholm, friherre A. L. G. De Geer i Hanaskog och chefredaktören E. R. Hagberg i Malmö ävensom hemmansägaren G. R. Selberg i Boden.

Med skrivelse den 28 december 1937 hava de sakkunniga, vilka antagit benämningen 1937 års automobilskatteutredning, såsom resultat av sitt arbete överlämnat »Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande automobilbeskattningen» (Statens offentliga utredningar 1937: 53).

Över betänkandet hava, efter remiss, utlåtanden avgivits av arméförvaltningen, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, kammarrätten, generaltullstyrelsen, riksräkenskapsverket, lantbruksstyrelsen, kommerskollegium, överståthållarämbetet och samt-

liga länsstyrelser samt Svenska vägstyrelsernas förbund. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har vid sitt utlåtande fogat yttranden av Automobilbesiktningsmännens förening, Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund, Svenska teknologföreningen, Svenska vägföreningen, Sveriges droskbilägares riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, Sveriges omnibusägares riksförbund och Sveriges trafikbilägares riksförbund. Generaltullstyrelsen har överlämnat yttranden av vissa lokala tullmyndigheter och kommerskollegium yttranden av Sveriges industriförbund, samtliga handelskammare i riket med undantag av handelskamrarna i Gävle och Sundsvall, Svenska automobilhandlareföreningen, Föreningen av fabrikanter och engrosfirmor inom gummiringsbranschen i Sverige, Svensk-engelska mineraloljeaktiebolaget och tre andra brännoljeimportörer ävensom Sveriges motorbåtsunion. Överståthållarämbetet har bifogat yttrande av andre polisintendenten i Stockholm, varjämte några länsstyrelser överlämnat yttranden från, bland andra, vederbörande vägingenjörer och besiktningsmän för motorfordon. Slutligen ha skrifter i ärendet till finansdepartementet inkommit från Bilverkstädernas riksförbunds gummisektion, Svenska transportarbetareförbundet och Malmöhus läns hushållningssällskaps förvaltningsutskott.

Gällande bestämmelser.

Automobilbeskattningen infördes i vårt land efter beslut av 1922 års riksdag. Under den tid, som förflutit därefter, har denna beskattning varit föremål för åtskilliga ändringar, betingade huvudsakligen av de ökade kostnader för vägväsendet, som motorfordonstrafiken förorsakat, men jämväl av den tekniska utvecklingen på trafikens område. Av särskild betydelse var den omläggning, som beslöts vid 1932 års riksdag. De skärpta beskattningsregler, som då kommo till stånd, gälla i huvudsak alltjämt.

De nuvarande automobilskatterna kunna uppdelas i tre olika grupper, nämligen den egentliga automobilskatten eller fordonsskatten, den särskilda skatten å automobilgummiringar samt skatterna å drivmedel.

Fordonsskatt.

De grundläggande bestämmelserna om fordonsskatt återfinnas i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt. Enligt 5 § i nämnda förordning, sådant detta författningsrum lyder enligt förordning den 29 april 1932 (nr 85), utgår fordonsskatten med följande belopp för helt kalenderår räknat:

a) för motorcykel utan bivagn med 15 kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, men eljest med 20 kronor;

b) för motorcykel med bivagn med 30 kronor;

c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 600 kilogram, dock minst med 60 kronor;

d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med 50 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn efter den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad (maximilast):

om vikten understiger 500 kilogram, med 30 kronor;

om vikten uppgår till 500 men icke 800 kilogram, med 60 kronor; samt

om vikten uppgår till 800 kilogram, med 100 kronor.

För automobil, som är inrättad för och drives med träkolsgas, utgår skatt med hälften av nämnda skattesatser.

Med automobils tjänstevikt avses enligt motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) sammanlagda vikten av dels automobilen i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri, dels till automobilen hörande verktyg och reservgummi ävensom bränsle, smörjolja och vatten, dels ock föraren av automobilen. För motorcykel utan bivagn utgör tjänstevikten sammanlagda vikten av dels motorcykeln i normalt, fullt driftfärdigt skick, dels ock till motorcykeln hörande verktyg samt bränsle, smörjolja och vatten.

Skattefrihet åtnjutes bland annat för automobil eller släpvagn, som är inrättad uteslutande för brandväsen eller för transport av sårade eller sjuka, ävensom för motorcykel, vilken är inrättad såsom invalidmotorfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen.

Skatt utgår endast för fordon, för vilket registreringsplikt enligt motorfordonsförordningen föreligger.

Skatteplikt inträder med den kalendermånad, under vilken automobilen första gången införes i automobilregistret, samt upphör med utgången av den kalendermånad, under vilken automobilen avförts ur registret. Om automobilen — såsom för vissa undantagsfall är medgivet — i avbidan å blivande registrering användes i trafik lika med registrerad automobil, skall dock skatten utgå från och med den kalendermånad, varunder automobilen tagits i bruk. Inträder skatteplikt under löpande kalenderår, skall för det året skatten utgå med belopp, motvarande vad av skatten för helt kalenderår belöper å den eller de kalendermånader, skatteplikten gäller. Ändras automobils beskaffenhet under löpande kalenderår, skall därav föranledd höjning av skatten beräknas från och med den kalendermånad, under vilken ändringen skett. Av enahanda anledning föranledd sänkning av skatten beräknas från och med nästföljande kalendermånad.

Enligt kungörelse den 12 december 1924 (nr 513) angående uppbörd av automobilskatt m. m. verkställes debitering av fordonsskatten av registreringsmyndigheten. Uppbörd av skatten för de motorfordon och släpvagnar, som vid kalenderårets början varit införda i automobilregistret, sker genom postverkets försorg och försiggår från och med den 1 till och med den 15 februari varje år. Då skatteplikt inträder under löpande kalenderår, skall den intill årets slut belöpande skatten inbetalas till registreringsmyndigheten i den ordning, som gäller för inbetalning i allmänhet till myndigheten.

Skatt å automobilgummiringar.

Enligt 1 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar, sådant detta författningsrum lyder enligt förordning den 29 april 1932 (nr 88), utgår skatt med 3 kronor 50 öre för kilogram för följande arbeten av mjuk kautschuk, som införas till eller tillverkas inom riket, nämligen massiva hjulringar (även i längder) samt yttergummi eller delar därtill för ringar till automobiler eller motorcyklar. Vad sålunda stadgats äger jämväl tillämpning i avseende å ringar till släpvagnar och traktorer ävensom å ringar till bärgnings- och andra transportabla maskiner, Kungl. Maj:t dock obetaget att i särskilda fall, där omständigheterna därtill föranleda, medgiva befrielse från skattskyldighet. För importerade ringar erlägges skatten till tullverket i samband med betalning av tullen. I fråga om ringar, som tillverkas inom riket, åligger det tillverkaren att kvartalsvis till vederbörande länsstyrelse avlämna deklaration rörande de ringar, som under kvartalet av honom levererats till annan eller tagits i bruk för egen räkning. Samtidigt med deklarationens avlämnande skall tillverkaren till länsstyrelsen erlägga den skatt, som belöper å de i deklarationen upptagna ringarna. Restitution av skatt må under vissa villkor åtnjutas beträffande icke begagnade ringar, vilka utföras ur riket.

Skatt å drivmedel.

Enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, sådan paragrafen lyder enligt förordning den 29 april 1932 (nr 86), skall skatt erläggas för bensin, som till riket införes eller här tillverkas, med 10 öre för liter samt för motorsprit med 6 öre för liter. Beskattningen av motorsprit, vilken ursprungligen beslutades vid 1924 års riksdag, har emellertid ännu icke vunnit tillämpning, utan genom upprepade beslut har successivt medgivits uppskov med skattens ikraftträdande. Det senaste uppskovet har lämnats genom förordning den 30 april 1937 (nr 186) och gäller för tiden till den 1 juli 1940.

För bensin, som införes till riket, erlägges skatten till tullverket samtidigt med den å varan belöpande tullen. För inom riket tillverkad bensin erlägges skatten av tillverkaren kvartalsvis genom insättning å statsverkets checkräkning i riksbanken för kontrollstyrelsens räkning.

Restitution av skatt åtnjutes under vissa villkor för bland annat bensin, som i oförändrat skick utföres ur riket eller som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av tåg eller fordon å järnväg eller av luftfartyg eller av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske, ävensom för bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för annat tekniskt ändamål än motordrift.

Skatt för bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske, återbäres på det sätt, att årligen ett belopp, motsvarande en tredjedels procent av de under nästförutgångna budgetår influtna bensinskattemedlen, för närvarande

dock högst 90,000 kronor, ställes till lantbruksstyrelsens förfogande att enligt Kungl. Maj:ts bestämmande användas för fiskerinäringens främjande. För tillgodoseende av även annan motorbåtstrafiks intresse har under de senare åren i riksstaten upptagits ett anslag av automobilskattemedel såsom bidrag till byggande och underhåll av mindre hamnar och farleder. För vartdera av budgetåren 1936/1937 och 1937/1938 har detta anslag upptagits till 750,000 kronor. I förslaget till riksstat för nästkommande budgetår har anslaget upptagits med samma belopp.

Enligt förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor utgår därjämte från och med år 1937 en skatt av 7 öre för liter för sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit. Skatten påföres av länsstyrelsen på grundval av deklaration, som det åligger förbrukare att halvårsvis avlämna.

I automobilskatteutredningens betänkande redogöres i särskilda avdelningar för bland annat automobilbeskattningens tillkomst och utveckling i Sverige, motorfordonsbeståndets utveckling, den sammanlagda motorfordonsbeskattningen åren 1923—1937, automobilbeskattningen i vissa främmande länder ävensom yttranden av länsstyrelserna samt av vissa sammanslutningar av motorfordonstrafikanter m. fl. rörande den nuvarande automobilbeskattningen. Ehuru det material, som innefattas i dessa delar av betänkandet, i åtskilliga avseenden varit av betydelse för utredningens ståndpunkttagande till olika frågor, torde det icke vara erforderligt att här närmare ingå därpå, utan tillåter jag mig att därutinnan hänvisa till betänkandet. Däremot skall jag i det följande redogöra för det huvudsakliga resultatet av vissa på utredningens föranstaltande verkställda undersökningar rörande olika automobiltypers vägslitning, varefter jag kommer att lämna en sammanhängande redogörelse för utredningens förslag till omläggning av automobilbeskattningen jämte motiven därtill.

Statens väginstituts undersökningar rörande olika automobiltypers vägslitning.

På uppdrag av automobilskatteutredningen har statens väginstitut i september 1937 verkställt vissa undersökningar i syfte att klarlägga olika automobiltypers vägslitande verkan. I betänkandet framhålles att de praktiska prov, som därvid utförts, av kostnadsskäl icke kunnat erhålla samma omfattning som vissa i utlandet företagna prov. Proven ha begränsats till ett antal här i landet vanligen förekommande typer av person- och lastautomobiler samt omnibussar. Med undantag för omnibussarna ha samtliga automobiler, med vilka prov företagits, varit av nyare typ. Vidare ha proven icke kunnat verkställas å vägar med beläggning av olika beskaffenhet utan

företagits allenast å grusväg, vilken vägtyp dock motsvarar den större delen av vårt vägnät.

I ett vid betänkandet såsom bilaga fogat yttrande har väginstitutet redogjort för de verkställda proven och för de iakttagelser, som med stöd därav kunnat göras. De slutsatser, som väginstitutet ansett sig kunna draga av de utförda proven och av annorledes vunnen erfarenhet, äro i korthet följande:

Vägbanan måste i första hand ha en tillräcklig *bärighet* för överförande av de vertikala krafterna till undergrunden. Vore bärigheten otillräcklig, uppstode av de stora hjultrycken sättningar, utskjutningar, spårbildningar samt i vissa fall sprickbildning hos slitlagret med åtföljande söndermalning och upprivning. Ju större hjultrycket vore, desto större bleve kravet på bärighet och den kostnad, som måste nedläggas å vägen i detta avseende.

Under förutsättning av en tillräckligt bärig vägbana bleve slitlagrets beskaffenhet av avgörande betydelse. Försöken jämte annan erfarenhet visade, att det vore möjligt att så sammansätta grusvägbanan, att den vid *torrt väglag* hade en god motståndskraft mot trafikens inverkan och icke vore korrugeringskänslig. Under dessa förhållanden vore slitningen av de hastiga personbilarna större än av de tyngre, mer långsamtgående fordonen. Särskilt framträdande bleve den ökade slitningen för personbilar på sträckor, där hastigheten ökades eller inbromsades. Den höga hastigheten framkallade å vägbanan en upprivning och därav följande sårbildning. Då våra vägar icke vore av den beskaffenhet, att en jämn, hög hastighet kunde hållas, bleve denna ofördelaktiga egenskap hos den snabba trafiken accentuerad. Därest den tyngre trafiken jämväl skulle framgå med lika hög hastighet, skulle slitningen av denna bli större på torr, väl sammansatt vägbana.

Därest vägbanan icke vore väl sammansatt utan hade ett *löst, korrugeringskänsligt slitlager,* visade hastiga bilar en tendens att sopa undan det lösa gruset, medan andra fordon framkallade kraftig korrugering eller ingen alls, beroende på fordonets konstruktion.

De skador, som fordonen åstadkomme i torrt väglag, vore tämligen ringa. Långt svårare vore de skador, som uppstode på *genomfuktig vägbana.* Även om slitlagret vore motståndskraftigt vid torr väderlek, kunde detsamma fullständigt ödeläggas å genomfuktig vägbana redan efter relativt ringa trafikmängd. Vägbanans förhållande i sådan väderlek bleve därför av avgörande betydelse för bedömande av olika fordons vägslitande förmåga. Försöken visade därutinnan, att förstörelsen av de tyngre fordonen å genomfuktig väg framskrede långt snabbare än förstörelsen genom personbilarna. Efter samma antal bleve ödeläggelsen av de tyngre fordonen långt större än för de snabba och lättare fordonen. När de tyngre fordonen slutat sin körning och endast de lättare fortsatte att köra, framginge, att när det sammanlagda tontalet började bliva lika, jämväl slitningen började bliva lika. Ehuru iakttagelserna i detta avseende vore tämligen grova, vore emellertid tendensen fullt klar och man torde därför vara berättigad att antaga som en approximation, att *tunga och lätta fordon vid genomfuktig vägbana gåve ungefärligen samma slitning vid samma tontal av den transporterade bruttovikten.* Möjligen vore detta något ogynnsamt för personbilarna.

Av försöken framginge, att fordonets *konstruktion* hade stor betydelse i fråga om den åverkan, som fordonet utövade mot vägbanan. Sålunda inverkade fordonets konstruktion i hög grad på korrugeringen. På slitningen i fuktigt väglag kunde jämväl sådan inverkan konstateras. Vilka faktorer,

som härvid övade inflytande, kunde icke på grund av det otillräckliga försöksmaterialet klarläggas.

Väginstitutet har uttalat, att enär försöken ur flera synpunkter icke varit uttömmande, det vore vanskligt att av de utförda proven draga slutsatser rörande en rättvis avvägning av automobilbeskattningen mellan olika fordonsslag. Institutet har emellertid ansett det vara riktigt att söka grunda en uppfattning om automobilbeskattningens avvägning på erhållna fakta, så långt de räckte. Vid ett bedömande av de erhållna resultaten har väginstitutet i huvudsak kommit till följande slutsatser, såvitt angår grusvägarna:

1) De tyngre fordonen borde bekosta den merutgift, som för dem uppstode genom behovet av en mer bärkraftig underbyggnad av vägen.

2) Å genomfuktig vägbana syntes med någon approximation samma tontal giva samma slitning, i stort sett oberoende av fordonstypen, varvid de tyngre fordonens åverkan motsvarades av sådan från ett större antal lättare fordon med större hastighet. — Avvägning av automobilskatten efter tonmiltal skulle därför i stort sett motsvara den verkliga vägslitningen.

3) Att olika fordonskonstruktioner med samma vikt slete vägbanan i olika grad skulle logiskt leda till ett premierande i skattehänseende av de konstruktioner, som minst slete vägen. — En sådan anordning funne institutet icke vara praktiskt möjlig att genomföra.

På grundval av försöksresultaten och med ledning av erfarenheter och material, som insamlats på annat sätt, har väginstitutet vidare framlagt sin uppfattning om automobilskattebördans fördelning *ur vägteknisk synpunkt* mellan de särskilda beskattningsföremålen. Väginstitutets synpunkter härutinnan kunna i korthet sammanfattas sålunda:

Ur vägteknisk synpunkt borde vägväsendets kostnader läggas till grund för ett bedömande av bilskattebördans skäliga fördelning mellan olika fordonskategorier med hänsyn till deras krav på vägarna. Automobilbeskattningen kunde lämpligen uppdelas i vissa tänkta former: grundavgift, extra viktavgift, extra hastighetsavgift och vägslitningsavgift.

Grundavgiften. Då en icke ringa del av vägväsendets utgifter utgjordes av en grundkostnad, som medförde samma nytta för varje fordon, som trafikerade vägen, borde en grundavgift uttagas av alla motorfordon i form av en enhetsskatt, oberoende av fordonets vikt och beskaffenhet i övrigt. Storleken av denna avgift kunde diskuteras, enär skäl kunde anföras för, att en del av grundkostnaderna uttoges efter den nytta, som fordonen hade av vägarna eller med andra ord efter transportarbetets storlek.

Extra viktavgift. De tyngre fordonen krävde större anläggningskostnader med hänsyn till vägens bärighet än de lättare fordonen. Utom den grundkostnad, som erfordrades för att göra vägen framkomlig för fordon i allmänhet, erfordrades ytterligare kostnader — exempelvis för tjockare bärlager, något större bredd av vägen, starkare broar med mera — om vägen skulle göras bärig för tyngre fordon. Ur vägteknisk synpunkt ansåges skäligt, att den sålunda uppkomna merkostnaden ersattes av de tyngre fordonen i form av en extra viktavgift. Efter en summarisk beräkning hade väginstitutet uppskattat merkostnaden för de tyngre fordonens större krav på bärigheten till 5—6 milj. kronor för år.

Extra hastighetsavgift. Då stor hastighet hos fordonen medförde ökad an-

läggningskostnad utöver den grundkostnad, som erfordrades för fordon med mindre hastighet, borde de särskilda kostnader, som på grund av den större hastigheten måste nedläggas på vägen, ersättas av de hastiga fordonen i form av en extra hastighetsavgift. Större hastighet medförde emellertid ökad åtgång av drivmedel och sålunda större skatteutgift härför. Av verkställda utredningar framginge, att den merbeskattning, som utginge genom ökad åtgång av drivmedel, väl motsvarade de ökade kostnader, som behövde nedläggas på vägarna med hänsyn till hastighetskravet. Då väginstitutet ansett kravet på extra hastighetsavgift bliva helt tillgodosett genom den automatiska ökningen av skatterna å drivmedel vid fordonens större hastigheter, hade ingen särskild sådan avgift ansetts vara befogad.

Vägslitningsavgift. Den del av vägunderhållskostnaden, som vore beroende av trafikens mängd och beskaffenhet, borde utgå i form av en vägslitningsavgift, beräknad i förhållande till fordonens vägslitning. Då denna ökade med fordonens tyngd och körlängd och då den med en sannolik approximativ beräkning kunde anses vara proportionell mot det utförda transportarbetet av fordonens totala vikt i genomsnitt, borde denna avgift utgå efter tonmiltalet. Vid beräkning av detta borde fordonens egen vikt och genomsnittliga last vara bestämmande.

På nu anförda skäl borde automobilbeskattningen uppdelas å följande avgifter, nämligen: *grundavgift, extra viktavgift* och *vägslitningsavgift.* Sedan grundavgiften uttagits såsom en enhetsskatt av samtliga fordon och en extra viktavgift uttagits av de tyngre fordonen, borde återstoden av det erforderliga totala skattebeloppet utgå av samtliga fordon i form av en vägslitningsavgift, proportionell mot tonmiltalet. Av praktiska skäl borde emellertid dessa tre avgifter, vilka endast vore tänkta former av beskattningen, liksom hittills utgå i form av skatter å de olika beskattningsföremålen. Väginstitutet, som under hand inhämtat, att automobilskatteutredningen ämnade föreslå upphävande av skatten å automobilgummiringar, föresloge, att automobilskatten borde utgå dels såsom fordonsskatt och dels såsom skatt å drivmedlen. Under förutsättning, att samma totala belopp av automobilskatt, som för närvarande utginge, alltjämt skulle uttagas, föresloge institutet, att av det mot gummiringskatten svarande beloppet, cirka 16 milj. kronor, en tredjedel borde läggas å fordonsskatten och två tredjedelar å skatterna för drivmedlen.

I enlighet med nu angivna grunder har väginstitutet för sin del framlagt ett förslag till omläggning av automobilbeskattningen, enligt vilket skulle utgå dels *bensinskatt* med 12 öre för liter, dels ock *fordonsskatt* med följande belopp:

för personbilar: 50 kronor i grundavgift och 8 kronor per 100 kilogram av tjänstevikten, med 600 kilograms skattefritt avdrag;

för lastbilar: 50 kronor i grundavgift och 30 kronor per 100 kilogram av tjänstevikten, med 1,200 kilograms skattefritt avdrag;

för omnibussar: 50 kronor i grundavgift och 18 kronor per 100 kilogram av tjänstevikten, med 600 kilograms skattefritt avdrag.

För lastbilar med upp till 1,400 kilograms tjänstevikt skulle skatten beräknas på samma sätt som för personbilar.

Skillnaden i fordonsskatten för lastbilar och omnibussar motiveras av väginstitutet med dessa fordonskategoriers olika lastförmåga i förhållande till tjänstevikten. Skattesatserna vore enligt förslaget så avvägda, att vid samma

tjänstevikt och halv last den totala fordonsskatten bleve ungefär densamma för lastbilar som för omnibussar. Skillnaden i fordonsskatten för personbilar och lastbilar vore betingad av enahanda skäl. Därtill komme att personbilarna hade en högre bränsleförbrukning per tonmil, varför fordonsskatten vid samma tjänstevikt med tillägg av halv last borde vara lägre för personbilarna än för övriga automobiler.

Automobilskatteutredningens förslag till omläggning av automobilbeskattningen.

Såsom vid olika tillfällen framhållits avses med automobilbeskattningen att erhålla täckning för de kostnader, som motorfordonstrafiken förorsakar vägväsendet. För att med någon grad av säkerhet kunna bedöma, med vilket belopp automobilskattemedel behöva uttagas för att täcka den andel av kostnaderna för vägväsendet som skäligen bör belöpa å denna trafik, förutsättes ingående kännedom om bland annat förhållandet mellan motorfordonstrafik och annan trafik samt om den av motorfordonstrafiken förorsakade vägslitningen jämförd med den vägslitning, som härleder sig av annan trafik. Vissa undersökningar i dessa avseenden ha verkställts i samband med tidigare utredningar angående vägväsendet, men några mera tillförlitliga resultat ha därvid icke kunnat ernås. Automobilskatteutredningen ifrågasätter för sin del, om det överhuvud taget är möjligt att med stöd av än så noggranna och ingående undersökningar verkställa en något så när exakt beräkning av de genom motorfordonstrafiken orsakade merkostnaderna för vägväsendet. Även om vissa ytterligare undersökningar i antydda syfte skulle verkställas, torde man enligt utredningens förmenande i allt fall slutligen bliva hänvisad till att låta sig nöja med en approximativ uppskattning av sagda merkostnad. Utredningen har icke upptagit berörda spörsmål till behandling utan vid upprättandet av sitt förslag till omläggning av automobilbeskattningen utgått från att av motorfordonstrafiken skall i automobilskattemedel å enahanda fordonsbestånd och vid lika trafikintensitet som för närvarande uttagas lika stort totalbelopp som utgår enligt gällande bestämmelser.

Gummiringskatten.

I fråga om gummiringskatten anföres i betänkandet bland annat följande:

Mot den nuvarande beskattningen av automobilgummiringar ha framförts invändningar i flera olika hänseenden. Sålunda ha framhållits de mindre gynnsamma verkningar denna skatteform finge befaras medföra i avseende å *trafiksäkerheten.* Till följd av den höga skatten och därav föranledda höga anskaffningskostnader för nya ringar sletes ringarna numera hårdare än som med hänsyn till trafiksäkerhetens krav vore önskligt. Utredningen är visserligen icke i tillfälle att framlägga några siffror rörande frågan, i vil-

ken omfattning bristfälligt ringmaterial kan ha medverkat till inträffade trafikolyckor. Såvitt kunnat utrönas, föreligger för närvarande ej tillförlitligt material för bedömande av denna fråga. En regel för anordnande av statens beskattningssystem bör emellertid vara, att sådana skatteformer icke tillskapas eller, om så skett, icke bibehållas, som kunna vara ägnade att motverka ett samhällsintresse av den betydenhet uppehållandet av trafiksäkerheten å våra vägar måste anses innefatta. Redan av denna anledning finner utredningen gummiringskatten utgöra en numera icke önskvärd skatteform.

Vidare har anmärkts, att gummiringskatten *drabbar ojämnt* såväl i förhållande till de olika fordonsslagen som med avseende å fordon av samma slag. De av utredningen företagna undersökningarna rörande skattebelastningen å olika slag av fordon ha utvisat, att gummiringskatten per tonmil räknat drabbar personbilarna hårdast, därnäst lastbilarna och att omnibussarna träffas lindrigast av denna skatt. För omnibussarna utgör sålunda gummiringskatten per tonmil mindre än hälften av gummiringskatten för personbilar. Att skatten träffar fordon av samma slag ojämnt i den omfattning som är fallet, torde bero på flera omständigheter. Sålunda är ringarnas hållbarhet växlande. Vidare inverkar den omständigheten, huruvida regummeringsförfarande tillämpas och vilket resultat detta giver. Slitstyrkan hos ringar tillverkade av samma material och under enahanda förhållanden kan växla från något hundratal till mer än tiotusen mil. Att en ring blir obrukbar, innan den förslitits, kan bero på fabrikationsfel, men anses i regel vara att hänföra till andra orsaker. Såsom exempel härpå må nämnas, att gummiringarna å äldre vagnar slitas snabbare än å nya, att felaktigheter å fordonen, såsom beträffande deras avvägning, kunna bidraga till snabbare förslitning av ringarna, att förarens sätt att föra fordonet påverkar ringslitningen, att dåliga vägar slita ringarna mera än goda samt att användning av snökedjor medför ökad ringslitning. Vad nu anförts utvisar tillika, att ringslitningen jämväl påverkas av omständigheter, varöver fordonsägaren ej själv råder.

Mot gummiringskatten har ytterligare anförts, att särskilt vid dess nuvarande höjd, den medförde en avsevärd *fördyring av gummiringarna;* skatten motsvarade sålunda i vissa fall upp till 40 procent av ringarnas försäljningspris. Då skatten uttoges, beträffande här i riket tillverkade ringar hos tillverkaren och beträffande hit införda ringar hos importören, ägde dessa ävensom deras återförsäljare möjlighet att tillgodogöra sig vinst jämväl å den del av ringpriset, som motsvarade skatten. Man anser sig inom handeln å detta område äga fog för en sådan vinstberäkning dels enär tillverkare, importörer och återförsäljare i förhållande till konsumenten förskottera skatten, dels ock för att täcka sig för den risk, som föreligger att nödgas lämna rabatt å försäljningspriset för ringar, som blivit obrukbara, innan de förslitits. Till utredningen har uppgivits att, medan staten i skatt uppbure 3.50 kronor per kilogram gummi, kunde beräknas, att för konsumenten skatten, efter det dels tillverkare respektive importör dels ock återförsäljare tillagt vinst och omkostnader, motsvarade 5.25 till 5.50 kronor per kilogram.

Det har ock gjorts gällande, att de höga priserna å gummiringarna frestade till användande av för klena ringar. Sålunda har för utredningen framhållits, att i stort sett hela lastbilsbeståndet i Sverige för närvarande ginge med överbelastade ringar och att åtminstone en bidragande orsak härtill vore nu rådande ringpriser.

I betänkandet framhålles vidare, att ett bibehållande av gummiringskatten ansetts förutsätta särskilda åtgärder i tre olika hänseenden, nämligen in-

förande av skatt å regummeringsgummi, medgivande av skatterestitution för ringar, som utsatts för svårare skada innan deras förslitning nått viss större omfattning, samt medgivande av skattefrihet för ringar till transportvagnar, maskiner och redskap särskilt för jordbrukets och skogsbrukets behov.

Med hänsyn till svårigheten att åvägabringa erforderlig kontroll över det gummi, som användes för regummering, torde enligt utredningens mening en särskild beskattning av regummeringsgummi icke kunna på nöjaktigt sätt anordnas.

Medgivande av skatterestitution för ringar, som på grund av inträffad skada eller fabrikationsfel blivit obrukbara, anser utredningen icke heller innefatta en framkomlig väg, detta främst beroende på att det knappast torde vara möjligt att med nödig tillförlitlighet fastställa orsaken till att en ring blivit i förtid oanvändbar samt på svårigheten att bestämma storleken av det skattebelopp, som i varje särskilt fall bör restitueras. Kostnaderna för anordnande av nödig kontroll skulle för övrigt enligt utredningens mening ställa sig alltför höga i förhållande till den nytta, som kunde påräknas av ett restitutionsförfarande.

Vad angår frågan om skattefrihet för gummiringar, använda å transportvagnar, maskiner och redskap särskilt inom jordbruket och skogsbruket, framhålles i betänkandet, att användandet av gummiringar för angivna ändamål skulle innefatta en stor besparing av dragkraft för dessa näringars behov och för den skull framstode såsom ett betydelsefullt led i en som önskvärd ansedd rationalisering av jord- och skogsbrukets driftsmetoder. Jämväl ur vägslitningssynpunkt vore det av värde, att de nu brukliga hjulen med järnskenor ersattes med hjul försedda med gummiringar. Erfarenheten hade visat, att gummiringskatten för närvarande utgjorde hinder för användning i större omfattning av gummiringar för ifrågavarande ändamål. Utredningen hade särskilt undersökt möjligheten att på tillförlitligt sätt skilja här åsyftade ringar från ringar avsedda för motorfordon. Därvid hade övervägts tre olika förslag. Det ena avsåge genomförande av den regeln, att gummiringar till icke motordrivna fordon skulle vara helt eller delvis tillverkade av gummi, färgat på sådant sätt som icke förekomme beträffande automobilgummiringar. Det andra åsyftade sådan märkning av gummiringarna, att denna angåve ringarnas användning. Det tredje förslaget ginge ut på användandet av särskilda fälgdimensioner för ringar avsedda att begagnas inom jordbruket och skogsbruket för förut angivna ändamål. Samtliga dessa förslag hade funnits ur teknisk synpunkt kunna genomföras men av fiskaliska skäl icke kunna förordas. Det hade nämligen framgått, att nöjaktig kontroll icke kunde åstadkommas till förebyggande av att skattefria gummiringar, i synnerhet efter förstärkning genom regummering, komme till användning å motordrivna fordon.

Såsom ett sammanfattande omdöme uttalar utredningen, att den nuvarande skatten å automobilgummiringar icke utgör en ändamålsenlig och rättvis skatteform. Särskilt finner utredningen starka skäl emot skattens bibehållande ligga dels däri, att skatten är ägnad att motverka trafiksäkerheten,

dels ock däri att den utgör ett hinder för tillkomsten av ett naturligt och ur rationaliseringssynpunkt önskvärt användningsområde för gummiringar inom jordbruket och skogsbruket. I detta sammanhang framhålles även, att av de nio länder, beträffande vilka utredningen låtit införskaffa upplysningar angående sättet för automobilbeskattningens ordnande, endast Norge numera har särskild skatt å automobilgummiringar.

På grund av vad sålunda anförts föreslår utredningen, att skatten å automobilgummiringar upphäves. I anslutning härtill föreslås befogenhet för Kungl. Maj:t att på framställning medgiva restitution av erlagd skatt eller befrielse från gäldande av påförd skatt för automobilgummiringar, vilka vid tiden för skattens upphävande ännu icke tagits i bruk.

Skatterna å drivmedel.

Såsom redan anförts har automobilskatteutredningen utgått från att av motorfordonstrafiken skall, vid lika fordonsbestånd och trafikintensitet som för närvarande, i skatt uttagas samma totalbelopp som utgår med tillämpning av nu gällande beskattningsregler. Vid borttagande av gummiringskatten måste följaktligen ett belopp, motsvarande den årliga totalsumman av gummiringskatten, i annan form uttagas av motorfordonstrafiken.

Under budgetåret 1936/1937 har avkastningen av automobilbeskattningen i avjämnat tal utgjort 107.1 miljoner kronor, därav 29.4 miljoner kronor fordonsskatt, 61.8 miljoner kronor skatt å drivmedel och 16.0 miljoner kronor gummiringskatt. För täckande av det skattebelopp, som bortgår genom gummiringskattens avskaffande, äro enligt utredningens mening tre alternativ tänkbara. Beloppet kan uttagas genom höjning uteslutande av fordonsskatten eller uteslutande av skatterna å drivmedel eller ock genom ökning av skatterna å båda dessa slag av beskattningsföremål.

Beträffande det förstnämnda alternativet yttrar utredningen, att detsamma skulle påfallande hårt drabba personbilar, som icke nyttjas i yrkesmässig trafik, och över huvud fordon som begagnas i ringa omfattning. Det andra alternativet, höjning enbart av skatterna å drivmedel, skulle förutsätta en höjning av dessa skatter med 3 öre per liter, varigenom vid nuvarande drivmedelsförbrukning skulle inbringas cirka 18.5 miljoner kronor eller 2.5 miljoner kronor mera än vad som skulle bortgå vid gummiringskattens avskaffande. Mot en så avsevärd höjning av skatterna å drivmedel talar enligt utredningens mening dels att hela den yrkesmässiga motorfordonstrafiken skulle hårt träffas därav, dels ock att höjningen skulle bliva särskilt kännbar för motorfordonstrafiken över huvud i de delar av landet, där bensinpriset är jämförelsevis högt, d. v. s. företrädesvis i de norrländska länen. Utredningen anser därför intetdera av nyssberörda två alternativ böra komma i fråga utan förordar i stället det tredje alternativet, innebärande en fördelning av beloppet mellan båda titlarna, skatterna å drivmedel och fordonsskatten.

Vid övervägande huru denna fördelning lämpligast bör ske har utredningen i första hand haft att taga ställning till frågan, huruvida skatterna å driv-

medel böra höjas med 1 eller 2 öre per liter. Höjning med brutet öretal har utredningen nämligen ansett icke böra ifrågakomma. En höjning med 1 öre kan vid nuvarande förbrukning beräknas medföra en merinkomst av i runt tal 6.2 miljoner kronor. Vid höjning av drivmedelsskatterna med allenast 1 öre för liter skulle det sålunda, för utfyllandet av gummiringskattens totalbelopp, bliva erforderligt att uttaga 9.8 miljoner kronor genom höjning av fordonsskatten. Då denna skatt, såsom nyss nämnts, för närvarande avkastar i runt tal 29.4 miljoner kronor, skulle en dylik höjning motsvara en genomsnittlig ökning av fordonsskatten med en tredjedel. Utredningen framhåller, att detta alternativ uppenbarligen vore att föredraga för den yrkesmässiga trafiken och överhuvud taget för trafik, där ett mera intensivt utnyttjande av fordonen kunde äga rum. Däremot komme för den icke yrkesmässiga personbilstrafiken och för fordon, som nyttjades endast i mindre utsträckning, den starka höjningen av fordonsskatten att innebära ett avsevärt ökat skattetryck, detta jämväl med hänsyn tagen till gummiringskattens bortfallande. Genom avvägning av fordonsskatten olika fordonsslag emellan kunde skattetrycket visserligen så fördelas, att personbilarna träffades lindrigare av höjningen än lastbilar och omnibussar. Den enligt detta alternativ erforderliga merinkomsten i fordonsskatt ansåge utredningen emellertid vara av den storleksordning, att även om en förhållandevis betydande andel av beloppet kunde överflyttas å sistnämnda två fordonskategorier, fordonsskatten för personbilar likväl måste avsevärt höjas.

En höjning av skatterna å drivmedel med 2 öre för liter kan, enligt vad redan anförts, beräknas medföra en merinkomst av cirka 12.4 miljoner kronor, varvid fordonsskatten skulle behöva höjas med endast omkring 3.6 miljoner kronor. Till bemötande av de erinringar, som från den yrkesmässiga trafikens sida kunna göras mot en dylik höjning av drivmedelsskatterna, framhåller utredningen, att det får anses skäligt, att borttagande av skatten å en förbrukningsartikel till huvudsaklig del kompenseras genom höjning av den skatt, som utgår å en annan förbrukningsartikel. Utredningen finner stöd för en fördelning av beskattningen enligt detta alternativ jämväl däri, att såvitt utredningen kunnat finna, gällande beskattningsregler icke visats vara behäftade med brister av beskaffenhet att motivera ett frångående i mera avsevärd grad av de nuvarande grunderna för beskattningens fördelning å fordonen och förbrukningsartiklarna. Utredningen föreslår alltså, att skatterna å bensin och brännolja höjas med 2 öre per liter, eller för bensin från 10 till 12 öre och för brännolja från 7 till 9 öre per liter.

Vad angår skatten å motorsprit har, såsom redan nämnts, uppskov med skattens ikraftträdande medgivits till den 1 juli 1940. Då utredningen förutsatt, att frågan om motorspritens beskattning dessförinnan kommer att upptagas till särskild omprövning, har utredningen icke funnit anledning att i förevarande sammanhang ingå på detta spörsmål.

Fordonsskatten.

Den grundläggande regeln för avvägningen av beskattningen mellan olika slag av fordon har varit, att skatten bör drabba de skilda fordonskategorierna såvitt möjligt i förhållande till den vägslitning de förorsaka. Den nuvarande fordonsskatten har man principiellt sökt beräkna efter fordonets rullande vikt, d. v. s. vikten av fordonet i driftfärdigt skick, eller alltså tjänstevikten ökad med vikten av det antal personer eller den last, fordonet kan beräknas i medeltal medföra. Med hänsyn till svårigheten att, särskilt för lastbilar och omnibussar, på ett betryggande sätt bestämma den rullande vikten har man emellertid fått åtnöjas med att låta tjänstevikten utgöra grund för skattens beräknande. Skatten har därvid fastställts till enhetliga belopp för samma tjänstevikt, oavsett om fordonet varit att hänföra till personbil, lastbil eller omnibus. Genom medgivande av ett skattefritt avdrag å tjänstevikten, varigenom skatteskalan för de högre tjänsteviktsklasserna gjorts progressiv, har dock kravet på skattens anpassning efter vikten av fordon och last vunnit ett visst beaktande.

Efter redogörelse för de anmärkningar av olika slag, som framförts mot den nuvarande fordonsskattens konstruktion, anför utredningen att denna skatt i vissa hänseenden vore mindre väl avvägd. Skatten drabbade väl hårt sådana fordon, som nyttjades i mindre omfattning, särskilt ett stort antal personbilar i icke yrkesmässig trafik. För dessa senare kunde dock fordonsskatten sägas innefatta ett visst moment av lyxbeskattning. Fordon i yrkesmässig trafik, vilka i allmänhet användes i intensiv drift, drabbades däremot mindre hårt av denna skatteform. Av de tyngre fordonen drabbades omnibussarna förhållandevis hårdare av fordonsskatten än lastbilarna.

Med det förut berörda förslag till omläggning av fordonsskatten, som statens väginstitut upprättat under förutsättning av gummiringskattens avskaffande och höjning av bensinskatten med 2 öre för liter, har institutet angivit sin uppfattning om hur fordonsskatten i kombination med en sålunda höjd skatt å drivmediet lämpligen bör vara konstruerad för att en ur *vägtekniska* synpunkter i möjligaste mån rättvis beskattning av olika fordonsslag skall åvägabringas. Institutet framhåller emellertid, att vid det slutliga bestämmandet av skattesatserna hänsyn naturligen bör tagas jämväl till andra synpunkter, såsom sociala, militärpolitiska med flera. Även automobilskatteutredningen hävdar, att de vägtekniska intressena icke ensamma böra få vara avgörande vid beskattningsreglernas utformning utan att också näringspolitiska och sociala synpunkter i viss mån måste anläggas å detta spörsmål. Utredningen påpekar, hurusom avsteg från principen om vägslitningen såsom allena avgörande faktor för beskattningens anordnande redan skett i fråga om fordon drivna med träkolsgas samt beträffande fordon, som fylla vissa allmännyttiga ändamål. Ett hänsynstagande uteslutande till den vägtekniska sidan av problemet skulle enligt utredningens mening för en stor del av den yrkesmässiga trafiken och för åtskilliga näringsföretag medföra icke önskvärda ekonomiska verkningar, vilka i sista hand komme att i en eller annan form drabba de enskilda medborgarna.

I överensstämmelse med dessa allmänna synpunkter på frågan har automobilskatteutredningen, enligt vad den framhåller, vid skattens avvägning olika fordonsslag emellan, med fasthållande vid vägslitningen såsom grundprincip för skattens differentiering, ansett sig böra i viss mån beakta den s. k. nyttotrafikens intressen. Utredningen betonar emellertid i detta sammanhang, att åstadkommandet av en för de enskilda fallen med hänsyn till den faktiska vägslitningen under alla omständigheter fullt rättvis beskattning — även efter synnerligen omfattande och tidskrävande undersökningar beträffande hela motorfordonstrafiken — innefattar ett olösligt problem. Man hade härvid att räkna med icke allenast fordonens och vägarnas beskaffenhet och olika utnyttjande utan jämväl det mänskliga momentet, förarnas kvalifikationer och det sätt, varpå fordonen framfördes på vägen. Den ständigt fortgående utvecklingen inom motor- och automobilteknikens områden ävensom inom vägväsendet inverkade ock på möjligheterna att på ett i allo rättvist och tillfredsställande sätt anordna motorfordonsbeskattningen.

Inom automobilskatteutredningen ha förutom väginstitutets förslag till omläggning av fordonsskatten jämväl ett flertal andra förslag varit föremål för närmare övervägande. Utredningen har i likhet med väginstitutet funnit, att — för åvägabringande av en med olika fordons vägslitning bättre överensstämmande beskattning än enligt gällande regler — det icke vore möjligt att uppbygga fordonsskatteskalan uteslutande å tjänstevikten. Genom införande av större skattefritt avdrag och samtidig höjning av skattesatsen kunde man visserligen åstadkomma ökad progression i skatteskalan och sålunda hårdare träffa de tyngre fordonen. En dylik åtgärd komme emellertid att träffa omnibussarna särskilt hårt, under det att lastbilarna, som i tjänsteviktshänseende låge mellan personbilar och omnibussar, skulle därav drabbas lindrigare. Med anledning härav har utredningen i likhet med väginstitutet funnit erforderligt att införa en differentiering av fordonsskatten med hänsyn till de olika fordonskategorierna och sålunda grunda beskattningen på en kombination av tjänstevikt och fordonsslag.

Vidare har utredningen ansett lämpligt att, såsom ock väginstitutet föreslagit, av varje fordon uttages en årlig grundavgift, oberoende av fordonets vikt eller beskaffenhet i övrigt. En sådan avgift finge anses representera det för alla fordon gemensamma intresset av att ett allmänt vägnät förefinnes. Grundavgiftens belopp har utredningen i anslutning till väginstitutets förslag ansett böra fastställas till 50 kronor.

Vidkommande fordonsskattens konstruktion i övrigt bör enligt utredningens uppfattning, med stöd av de vägtekniska erfarenheter som hittills vunnits, en viss överflyttning av skattebördan från de lättare till de tyngre fordonen äga rum. Inom de olika fordonskategorierna bör på grund härav vid jämförelse med de nuvarande skatteskalorna genom ökat skattefritt viktavdrag skärpt progressivitet i skatteskalorna anordnas. Vidare böra skattesatserna så fastställas, att en viss utjämning av skattebelastningen per tonmil de olika fordonsslagen emellan vinnes. Sålunda bör för lastbilarna, för vilket

fordonsslag fordonsskatten för närvarande per tonmil räknat bliver lindrigast, fordonsskatten utgå efter en högre skattesats än för övriga fordonsslag. Omnibussarna, som till övervägande del ha betydligt högre tjänstevikt än övriga fordonsslag — genomsnittliga tjänstevikten den 30 juni 1937 utgjorde för omnibussarna 4,065 kilogram, för lastbilarna 2,082 kilogram och för personbilarna 1,425 kilogram — träffas genom progressionen i skatteskalan hårdare än övriga fordon. Vid enhetligt skattefritt avdrag för samtliga fordonskategorier bör därför en lägre skattesats fastställas för omnibussarna än för lastbilarna.

Den ökning av fordonsskatten, som vid gummiringskattens upphävande enligt utredningens förslag blir erforderlig, har utredningen ansett böra träffa samtliga fordon. Personbilarna böra dock enligt utredningens mening få bära en vid jämförelse mellan den å de olika fordonsslagen nu utgående fordonsskatten mindre andel av ökningen än lastbilarna och omnibussarna.

Slutligen har utredningen ansett, att liksom för närvarande fordonsskatten bör utgå med ett lägsta belopp av 60 kronor.

Det förslag, som utredningen enligt nu angivna grunder upprättat, innebär följande:

I grundavgift skall årligen för varje fordon erläggas 50 kronor. Därutöver skall årlig skatt utgå med följande belopp, nämligen

för personbilar 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av tjänstevikten med avdrag av 900 kilogram,

för lastbilar 18 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av tjänstevikten med avdrag av 900 kilogram,

för omnibussar 16 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av tjänstevikten med avdrag av 900 kilogram.

Skatten skall utgöra lägst 60 kronor.

Vid differentieringen av skattesatserna alltefter som fordonen utgöras av personbilar, lastbilar eller omnibussar har utredningen förutsatt, att de i motorfordonsförordningen givna definitionerna till särskiljande av ifrågavarande fordonskategorier skola vara utslagsgivande. Emellertid finnas i automobilregistren såsom skattepliktiga *specialvagnar* upptagna vissa för särskilda transportändamål konstruerade bilar, bland vilka må nämnas tankbilar, bärgningsbilar, likvagnar, steg- och redskapsvagnar, avsedda för exempelvis reparation av elektriska luftledningar, samt bevattningsbilar, avsedda för gatu- och vägbevattning. Utredningen framhåller, att i enstaka fall svårighet lärer kunna uppstå att avgöra, huruvida en specialvagn i skattehänseende skall hänföras till den ena eller andra fordonskategorien, men håller dock före, att i allmänhet en nöjaktig klassificering skall kunna ske med ledning av motorfordonsförordningens definitioner. Utredningen har därför icke ansett anledning föreligga att verkställa särskild undersökning rörande specialvagnsbeståndet eller att förorda särskilda bestämmelser för beskattningen av dessa vagnar.

Av följande sammanställning framgår, huru en omläggning av fordonsskatten i överensstämmelse med utredningens förslag kommer att verka i förhållande till nu utgående fordonsskatt beträffande fordon av olika tjänsteviktsklasser. Fullständiga uppgifter i ifrågavarande avseende beträffande hela beståndet av personbilar, lastbilar och omnibussar den 30 juni 1937 återfinnas i de vid utredningens betänkande fogade tabellerna 1—3.

Tjänstevikt kg.	Nuvarande fordonsskatt kr.	Fordonsskatt enligt förslaget								
		personbilar			lastbilar			omnibussar		
		kr.	ökning		kr.	ökning		kr.	ökning	
			kr.	%		kr.	%		kr.	%
801— 900	60	60	—	—	60	—	—	—	—	—
1,001—1,100	70	78	8	11.4	86	16	22.9	—	—	—
1,201—1,300	98	106	8	8.2	122	24	24.5	—	—	—
1,301—1,400	112	120	8	7.1	140	28	25.0	—	—	—
1,401—1,500	126	134	8	6.3	158	32	25.4	—	—	—
1,501—1,600	140	148	8	5.7	176	36	25.7	162	22	15.7
1,801—1,900	182	190	8	4.4	230	48	26.4	210	28	15.4
2,001—2,100	210	218	8	3.8	266	56	26.7	242	32	15.2
2,501—2,600	280	288	8	2.9	356	76	27.1	322	42	15.0
3,001—3,100	350	—	—	—	446	96	27.4	402	52	14.9
4,001—4,100	490	—	—	—	626	136	27.8	562	72	14.7
5,001—5,100	630	—	—	—	806	176	27.9	722	92	14.6
6,001—6,100	770	—	—	—	—	—	—	882	112	14.5
7,001—7,100	910	—	—	—	—	—	—	1,042	132	14.5

Sammanställningen utvisar, att för personbilarna nuvarande fordonsskatt kommer att ökas med 8 kronor. Procentuellt är ökningen störst, 11.4 procent, för personbilar med 1,001—1,100 kilograms tjänstevikt och avtager därefter med ökad tjänstevikt. För hela personbilsbeståndet motsvarar ökningen, enligt vad som framgår av tabell 1 vid betänkandet, 6.3 procent av nu å sagda bestånd utgående fordonsskatt.

Beträffande lastbilarna utgör ökningen i fordonsskatt vid 1,001—1,100 kilograms tjänstevikt 16 kronor eller 22.9 procent samt vid 5,001—5,100 kilograms tjänstevikt 176 kronor eller 27.9 procent av nuvarande fordonsskatt. Den totala ökningen i fordonsskatt för lastbilbeståndet motsvarar, enligt vad tabell 2 vid betänkandet utvisar, i genomsnitt 26.5 procent av nuvarande å lastbilsbeståndet utgående fordonsskatt.

Vad omnibussarna angår utvisar sammanställningen en höjning av fordonsskatten med 22 kronor eller 15.7 procent i tjänsteviktsgruppen 1,501—1,600 kilogram och med 132 kronor eller 14.5 procent av nu utgående fordonsskatt i den högsta i sammanställningen upptagna tjänsteviktsgruppen, 7,001—

7,100 kilogram. I genomsnitt utgör skattehöjningen för hela omnibussbeståndet, enligt vad som framgår av tabell 3 vid betänkandet, 14.7 procent av den enligt gällande grunder å omnibussbeståndet utgående fordonsskatten.

Den ökning av fordonsskatten, beräknad å det totala beståndet av personbilar, lastbilar och omnibussar den 30 juni 1937, som skulle följa av en omläggning enligt utredningens förslag, belyses i stora drag av följande sammanställning:

Automobilbeståndet den 30 juni 1937		Nu utgående fordonsskatt		Föreslagen fordonsskatt		Ökning i skatten	
fordonsslag	antal fordon	summa kr.	medeltal per fordon kr.	summa kr.	medeltal per fordon kr.	kr.	%
Personbilar	129,830	15,182,906	116: 95	16,134,502	124: 27	951,596	6.3
Lastbilar	50,225	10,435,350	207: 77	13,203,682	262: 89	2,768,332	26.5
Omnibussar	4,450	2,158,968	485: 16	2,476,292	556: 47	317,324	14.7
Summa	184,505	27,777,224	150: 55	31,814,476	172: 43	4,037,252	14.5

Av sammanställningen framgår bland annat, att av den totala skatteökningen, uppgående till något över 4 miljoner kronor, den ojämförligt största delen faller å lastbilarna.

I sammanställningen redovisas icke de fordon, som i automobilregistren upptagas såsom skattepliktiga specialvagnar. Dessa uppgingo den 30 juni 1937 till ett antal av 1,105 i tjänsteviktsklasser mellan 401 och 6,500 kilogram. Fordonsskatten för detta bestånd utgör enligt nuvarande bestämmelser 245,458 kronor. Under antagande att samtliga specialvagnar vore hänförliga till kategorien lastbilar, skulle fordonsskatten å samma bestånd efter den föreslagna omläggningen komma att uppgå till 310,618 kronor, innebärande en ökning med 65,160 kronor eller 26.5 procent av den å sagda fordon nu belöpande skatten.

Automobilskatteutredningen har vidare behandlat frågan om beskattningen av motorcyklar.

I motorfordonsförordningen skiljes mellan motorcyklar och lättviktsmotorcyklar. De sistnämnda utgöras av cyklar inrättade för framdrivande medelst trampning och försedda med hjälpmotor av högst 20 kilograms vikt; dessa fordons tjänstevikt får ej överstiga 45 kilogram.

Beträffande de egentliga motorcyklarna konstaterar utredningen med stöd av framlagt siffermaterial, att dessa per tonmil räknat drabbas avsevärt hårdare av de nu utgående automobilskatterna än personbilarna. Även efter gummiringskattens bortfallande och bensinskattens höjning med 2 öre per liter komme motorcykeltrafiken att bliva hårdare belastad per tonmil än övrig trafik. Vid sådant förhållande har utredningen funnit höjning av nu utgående fordonsskatt å motorcyklar icke böra äga rum.

Lättviktsmotorcyklarna intaga i såväl trafik- som beskattningshänseende en särställning. De äro sålunda fria från registrerings- och besiktningstvång, och för deras framförande erfordras icke körkort. Ej heller äro de underkastade bestämmelserna om trafikförsäkring. Fordonsskatt utgår icke för lättviktsmotorcyklar, och då för dessa cyklar användas samma slag av gummiringar som för vanliga trampcyklar, äro de jämväl undantagna från gummiringskatt. Däremot träffas de av bensinskatten.

Utredningen påvisar, att efter höjning av bensinskatten till 12 öre för liter skattebelastningen per tonmil i genomsnitt kommer att bliva större för lättviktsmotorcyklarnas del än för personbilstrafiken, oaktat denna senare har att vidkännas även fordonsskatt. Utredningen har sålunda funnit lättviktsmotorcyklarna ur väghållningssynpunkt tillräckligt beskattade genom bensinskatten. Vad angår de i trafiksäkerhetens intresse vid olika tillfällen framförda kraven på vissa reglerande åtgärder beträffande trafiken med lättviktsmotorcyklar anför utredningen bland annat, att en ökad beskattning, exempelvis genom införande av fordonsskatt för dessa cyklar, sannolikt skulle verka återhållande på efterfrågan av dessa fordon och sålunda minska de risker, som trafiken därmed för närvarande anses innefatta. Enligt utredningens mening böra emellertid för minskning av trafikriskerna andra medel än skattehöjning i första hand prövas. På grund härav har utredningen icke funnit anledning att föreslå någon skärpning av beskattningen av trafiken med lättviktsmotorcyklar utöver den, som följer av den förordade höjningen av bensinskatten.

I samband med fordonsskatten återstår att behandla frågan om beskattningen av släpvagnar.

Av utredningens betänkande framgår, att den nuvarande gummiringskatten för släpvagnstrafiken innefattar en icke oväsentlig belastning. Därest gummiringskatten borttages utan att i en eller annan form kompenseras av annan beskattning, kommer användningen av släpvagnar uppenbarligen att gynnas. Höjningen av fordonsskatten kan förväntas verka i samma riktning. Bensinskattens höjning kan i förevarande avseende icke anses innefatta någon mera avsevärd kompensation, alldenstund bensinförbrukningen icke ökas i proportion till den höjning av lastförmågan, som följer med användningen av släpvagn.

Med beaktande av dessa synpunkter har utredningen ansett en viss höjning av fordonsskatten för släpvagnar motiverad. Då dessa fordon i många fall endast mera tillfälligt tagas i bruk för att öka lastförmågan, bör dock enligt utredningens mening höjningen företagas med försiktighet.

Därjämte har utredningen funnit skäl föreligga för en omläggning av sättet för skattens beräknande. För närvarande utgår släpvagnsskatten efter fordonets maximilast, varmed förstås den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad. Enligt vad företagna undersökningar visat kan emellertid maximilasten vara mycket varierande för släpvagnar inom samma tjänsteviktsklass. Då en släp-

vagn med hög tjänstevikt men låg lastförmåga, under förutsättning av i övrigt ensartade trafikförhållanden, uppenbarligen kan vålla samma vägslitning som en lättare släpvagn med stor lastförmåga, har utredningen ansett riktigast, att fordonsskatten för släpvagnar beräknas på grundval av fordonens *totalvikt,* motsvarande tjänstevikten med tillägg av maximilasten.

I överensstämmelse med det anförda och på grundval av vissa i betänkandet lämnade uppgifter om gummiringskattens storlek för olika släpvagnar föreslår utredningen, att beskattningen av släpvagnar ordnas enligt följande grunder:

Skatt för släpvagn skall utgå efter släpvagnens tjänstevikt med tillägg av den beräknade vikten av det största antal passagerare och den största last, varför fordonet är inrättat (totalvikt):

om vikten understiger 1,000 kilogram med ..... 40 kr.
om vikten uppgår till 1,000 men icke 1,500 kilogram med ..... 80 »
om vikten uppgår till 1,500 men icke 2,000 kilogram med ..... 120 »
om vikten uppgår till 2,000 men icke 3,000 kilogram med ..... 140 »
om vikten uppgår till 3,000 kilogram med ..... 160 ».

Anmärkas bör, att den sålunda föreslagna höjningen av beskattningen icke uppgår till det belopp, som enligt av utredningen anförda siffror för närvarande erlägges i gummiringskatt per år vid 1,000 mils årlig körning.

Den å släpvagnsbeståndet den 30 juni 1937 belöpande fordonsskatten uppgick till 504,570 kronor. Den merinkomst för statsverket, som en omläggning av beskattningen enligt nu angivna grunder komme att inbringa, uppskattas av utredningen till omkring 150,000 kronor för år.

En fordonstyp, beträffande vilken utredningen ansett beskattningsfrågan i detta sammanhang böra upptagas till särskilt övervägande, är automobil med påhängsvagn eller, som den även benämnes, automobil med ledad ram. Denna fordonstyp utgöres av en motordriven vagn med två axlar, till vilken en påhängsvagn (semitrailer) finnes kopplad. Enligt nuvarande praxis beskattas motorvagnen och påhängsvagnen var för sig, den förra såsom automobil och den senare såsom släpvagn.

I betänkandet uppgives, att här i landet för närvarande torde finnas endast ett fåtal dylika fordon men att ökad användning därav syntes vara att förvänta, enär fordonstypen under vissa förhållanden erbjöde avsevärt gynnsammare transportekonomi än lastbilar av vanlig typ. Enligt vad statens väginstitut anfört torde lastbilar med påhängsvagn ur vägslitningssynpunkt i vissa fall ställa sig fördelaktigare än vanliga lastbilar, avsedda för motsvarande lastkapacitet.

Nuvarande praxis vid beskattningen av ifrågavarande fordon anses av såväl väginstitutet som automobilskatteutredningen icke böra i fortsättningen vidhållas. Med hänsyn till att dragvagn och påhängsvagn i regel endast i förening kunna användas för avsett ändamål bör fordonskombinationen enligt utredningens mening anses utgöra ett enhetligt fordon och beskattas så-

som sådant. För den händelse flera påhängsvagnar användas till en dragvagn, skall enligt utredningens förslag den tyngsta påhängsvagnen medräknas i den skattepliktiga vikten och de övriga påhängsvagnarna beskattas såsom släpvagnar. Det förtjänar nämnas, att i vissa främmande länder, exempelvis Tyska riket och Storbritannien, motorfordon med påhängsvagn beskattas enligt dessa grunder.

Till vissa av utredningen behandlade frågor av mera speciell innebörd skall jag återkomma i det följande.

Verkningarna av den föreslagna omläggningen av beskattningen.

Automobilskatteutredningen har verkställt ingående undersökningar rörande den förändring i skattebelastningen å olika slag av motorfordon, som den av utredningen föreslagna omläggningen av beskattningen skulle medföra. De siffror, som därvid framgått, återfinnas i vid betäkandet fogade tabeller, till vilka jag torde få hänvisa. Emellertid torde jag här i korthet få redogöra för det väsentligaste av undersökningsresultatet, sådant detta av utredningen sammanfattats i dess betänkande.

De av utredningen framlagda siffrorna rörande nuvarande och blivande skattebelastning för den *icke yrkesmässiga personbiltrafiken* vid 1,000 och 2,000 mils årlig körning te sig i sammandrag sålunda:

Antagen årlig körning	Årlig skatt				Sammanlagd skatt	
	fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	gummi-ring-skatt kr.	sam-manlagd skatt kr.	per mil öre	per ton-mil öre[1]
Enligt nuvarande bestämmelser.						
1,000 mil: lägst	60	70	32	162	16.2	16.5
högst	252	220	81	553	55.3	21.6
i medeltal						19.7
2,000 mil: lägst	60	140	64	264	13.2	13.5
högst	252	440	163	855	42.8	17.2
i medeltal						15.7
Enligt förslaget.						
1,000 mil: lägst	60	84	—	144	14.4	14.7
högst	260	264	—	524	52.4	20.5
i medeltal						18.6
2,000 mil: lägst	60	168	—	228	11.4	11.7
högst	260	528	—	788	39.4	15.8
i medeltal						14.4

[1] Vid beräkning av bils skattebelastning per tonmil förutsättes, att bilens lastförmåga utnyttjats till hälften. Med tonmil avses sålunda produkten av tillryggalagd väglängd och fordonets tjänstevikt med tillägg av halv last.

Anmärkas bör, att vid beräkningen av den årliga ringskattebelastningen enligt nuvarande bestämmelser ringarnas slitstyrka uppskattats till 3,000 mils körning. Av utredningen inhämtade uppgifter rörande den yrkesmässiga trafiken utvisa i vissa fall betydligt större slitstyrka hos ringarna. Då hållbarheten emellertid är beroende icke blott av gummits förslitning utan jämväl av dess ålder, har utredningen i förevarande fall, som avser förhållandevis liten årskörning, försiktigtvis ansett sig böra räkna med allenast nyssnämnda slitstyrka.

Av sammanställningen framgår, att genom den föreslagna omläggningen personbilarna i privat bruk skulle få en lättnad i skattebördan. Under det att medeltalet av den nuvarande skattebelastningen per tonmil utgör vid 1,000 mils årskörning 19.7 öre och vid 2,000 mils årskörning 15.7 öre, skulle motsvarande siffror efter förslagets genomförande bliva 18.6 respektive 14.4 öre.

Emellertid påpekar utredningen vissa förhållanden, vilka böra beaktas vid bedömandet av siffrorna i tabellerna. Bränsleförbrukningen har beräknats med ledning av uppgifter dels från tillverkare och försäljare av automobiler, dels från trafikföretag. Bilfirmornas uppgifter, vilka grundats å relativt gynnsamma trafikförhållanden samt lämplig skötsel av fordonen, hava som regel visat lägre bränsleförbrukning än motsvarande uppgifter från trafikföretagen. Vidare har utredningen vid sina antaganden rörande slitstyrkan hos gummiringar vid olika trafik icke tagit hänsyn till huruvida regummeringsförfarande kommit till användning eller till andra särskilda

Antagen årlig körning	Årlig skatt				Sammanlagd skatt	
	fordonsskatt kr.	bensinskatt kr.	gummiringskatt kr.	sammanlagd skatt kr.	per mil öre	per tonmil öre
Enligt nuvarande bestämmelser.						
3,000 mil: lägst	154	450	141	745	24.9	12.9
högst	168	540	166	849	28.3	14.2
i medeltal						13.8
6,000 mil: lägst	154	900	283	1,337	22.3	11.6
högst	168	1,080	333	1,531	25.5	12.8
i medeltal						12.4
Enligt förslaget.						
3,000 mil: lägst	162	540	—	702	23.4	12.2
högst	176	648	—	824	27.5	13.6
i medeltal						13.1
6,000 mil: lägst	162	1,080	—	1,242	20.7	10.8
högst	176	1,296	—	1,472	24.5	12.1
i medeltal						11.7

omständigheter, som kunde motivera att belastningen av nuvarande gummiringskatt räknades lägre. Dessa förhållanden medföra, framhåller utredningen, att de framlagda skattebelastningssiffrorna i vissa fall förete för trafiken gynnsammare tal än den föreslagna omläggningen av beskattningen i verkligheten kan väntas medföra.

Den genomsnittliga skattebelastningen vid *yrkesmässig personbiltrafik*, under förutsättning att ringarnas slitstyrka beräknas till 4,000 mils körning, framgår av den å föregående sida intagna sammanställningen.

Enligt vad denna sammanställning utvisar skulle förslagets genomförande även för den yrkesmässiga personbiltrafiken medföra en viss lättnad. Skattebelastningen skulle i medeltal sjunka vid årlig körning av 3,000 mil från 13.8 till 13.1 öre och vid årlig körning av 6,000 mil från 12.4 till 11.7 öre, allt per tonmil.

Förslagets verkningar för *lastbilstrafiken* framgå i sammandrag av följande tabell:

Antagen årlig körning	Årlig skatt				Sammanlagd skatt	
	fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	gummi-ring-skatt kr.	sam-manlagd skatt kr.	per mil öre	per ton-mil öre
Enligt gällande bestämmelser.						
1,000 mil: lägst	140	150	34	324	32.4	13.0
högst	616	400	255	1,271	127.1	17.9
i medeltal						15.1
2,000 mil: lägst	140	300	68	508	25.4	10.0
högst	616	800	510	1,926	96.3	14.1
i medeltal						11.6
Enligt förslaget.						
1,000 mil: lägst	176	180	—	356	35.6	12.5
högst	788	480	—	1,268	126.8	19.7
i medeltal						15.5
2,000 mil: lägst	176	360	—	536	26.8	8.9
högst	788	960	—	1,748	87.4	15.0
i medeltal						11.1

Av tabellen framgår, att utredningens förslag för lastbilarna skulle medföra en skärpning av beskattningen vid 1 000 mils årskörning från 15.1 till 15.5 öre per tonmil men däremot en sänkning vid 2,000 mils årlig körning från 11.6 till 11.1 öre per tonmil. Emellertid framhåller utredningen i anslutning till dessa siffror, dels att de uppgifter rörande drivmedelsförbrukningen, å vilka beräkningarna grundats, äro för låga, dels ock att gummi-

ringarnas hållbarhet, som med stöd av uppgifter av industri- och handelsföretag med flera antagits motsvara 4,500 mils körning, i verkligheten som regel är större. Då dessa omständigheter i särskild grad inverka på beräkningarna angående skattebelastningen för lastbilar, liksom även för omnibussar, bör man enligt utredningens mening icke räkna med att skatteomläggningen kommer att för lastbilstrafiken visa sig så gynnsam som de anförda siffrorna synas giva vid handen.

I syfte att ytterligare belysa lastbilstrafikens skattebelastning ha särskilda beräkningar verkställts med ledning av uppgifter från fyra industriföretag, tre handelsföretag, statens järnvägars och telegrafverkets trafik med paket- och lastvagnar samt ett antal åkerier. Enligt dessa beräkningar skulle omläggningen i stort sett komma att medföra ökning av den undersökta lastbilstrafikens skattebörda. I medeltal motsvarar skattebelastningen för denna trafik vid nuvarande skattesatser 15.7 öre per tonmil, under det att motsvarande siffra efter omläggningen skulle bliva 16.3 öre per tonmil.

För *omnibustrafiken* skulle den föreslagna omläggningen ställa sig på sätt framgår av följande sammanställning:

Antagen årlig körning	Årlig skatt				Sammanlagd skatt	
	fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	gummi-ring-skatt kr.	sam-manlagd skatt kr.	per mil öre	per ton-mil öre
Enligt gällande bestämmelser.						
3,000 mil: lägst	490	900	221	1,611	53.7	9.1
högst	896	1,200	436	2,532	84.4	10.3
i medeltal						9.4
5,000 mil: lägst	490	1,500	368	2,358	47.2	7.8
högst	896	2,000	728	3,624	72.5	9.0
i medeltal						8.1
6,000 mil: lägst	490	1,800	442	2,732	45.5	7.4
högst	896	2,400	873	4,169	69.5	8.7
i medeltal						7.8
Enligt förslaget.						
3,000 mil: lägst	562	1,080	—	1,642	54.7	8.9
högst	1,026	1,440	—	2,466	82.2	10.5
i medeltal						9.3
5,000 mil: lägst	562	1,800	—	2,362	47.2	7.4
högst	1,026	2,400	—	3,426	68.5	9.0
i medeltal						7.8
6,000 mil: lägst	562	2,160	—	2,722	45.4	7.0
högst	1,026	2,880	—	3,906	65.1	8.7
i medeltal						7.5

Enligt denna sammanställning skulle förslaget för omnibustrafikens del medföra en icke oväsentlig lättnad i skattetrycket. Den genomsnittliga skattebelastningen per tonmil skulle sjunka vid 3,000 mils årlig körning från 9.4 till 9.3 öre, vid 5,000 mils årlig körning från 8.1 till 7.8 öre samt vid årlig körning 6,000 mil från 7.8 till 7.5 öre. Gummiringarnas slitstyrka har därvid beräknats motsvara 7,500 mils körning. Drivmedlet har antagits vara bensin. En av utredningen företagen särskild undersökning, som grundats på uppgifter från ett antal omnibustrafikföretag i skilda delar av landet, visar även i flertalet fall lägre beskattningssiffror vid tillämpning av förslaget. Emellertid erinrar utredningen även här om de bristfälligheter, som vidlåda beräkningarna rörande belastningen av skatter å drivmedel och gummiringar och som medföra, att förslagets verkningar för omnibustrafikens vidkommande i verkligheten icke torde bliva så gynnsamma som de framlagda siffrorna synas angiva.

En på grundval av motorfordonsbeståndet den 30 juni 1937 samt förbrukningen av drivmedel under budgetåret 1936/1937 verkställd beräkning av de totala årliga intäkterna av automobilskattemedel före och efter den föreslagna omläggningen ter sig på sätt följande sammanställning utvisar:

	Skatt enligt gällande bestämmelser		Skatt efter föreslagen omläggning	
	kr.	kr.	kr.	kr.
Fordonsskatt:				
av personbilar, lastbilar och omnibussar	27,800,000		31,800,000	
» specialvagnar	250,000		300,000	
» motorcyklar	950,000		950,000	
» släpvagnar	500,000	29,500,000	650,000	33,700,000
Gummiringskatt		16,000,000		—
Skatter å drivmedel		61,800,000		74,000,000
Summa automobilskattemedel		107,300,000		107,700,000

Yttranden över automobilskatteutredningens förslag till omläggning av automobilbeskattningen.

I det stora flertalet av de avgivna yttrandena har automobilskatteutredningens förslag till omläggning av automobilbeskattningen i allt väsentligt antingen direkt tillstyrkts eller ock lämnats utan erinran. I några av de yttranden, vilka innefatta ett principiellt tillstyrkande av förslaget, ha dock ifrågasatts vissa mer eller mindre vittgående modifikationer med avseende å beskattningens anordnande. Till huvudsaklig del beröra dessa ändringsförslag frågan om skattebördans fördelning mellan fordonsskatt och drivmedelsskatt samt mellan olika kategorier av fordon. Från några håll har

uttalats tvekan om behovet överhuvud taget av en ändring av hithörande bestämmelser. Den meningen har även kommit till uttryck, att med omläggning av beskattningen bör anstå till dess en i möjligaste mån tillförlitlig utredning föreligger angående den andel av kostnaderna för vägväsendet, som skäligen bör åvila motorfordonstrafiken. Endast i ett par av yttrandena har förslaget i princip blivit direkt avstyrkt.

Bland de myndigheter och sammanslutningar, som i allt väsentligt tillstyrkt eller icke haft något att erinra mot det föreliggande förslaget, må här nämnas *arméförvaltningen, statskontoret, generaltullstyrelsen, riksräkenskapsverket, lantbruksstyrelsen* — som dock begränsat sitt yttrande till att avse allenast de delar, vilka direkt beröra jordbruk och fiske — *kommerskollegium, flertalet länsstyrelser* ävensom *Svenska vägstyrelsernas förbund*, vilket sistnämnda behandlat förslaget enbart ur vägväsendets synpunkt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalar sig likaledes i principiellt tillstyrkande riktning men förordar samtidigt vissa ganska betydande jämkningar i förslaget beträffande fordonsskatten. Liknande ståndpunkt intages även av *några länsstyrelser*.

Saknaden av utredning angående medelsbehovet för täckande av motortrafikens skäliga andel i vägkostnaderna påtalas av *kammarrätten*, som anser det vara av grundläggande betydelse för anordnande av en rättvis automobilbeskattning, att man har något så när reda på storleken av de merkostnader, vilka förorsakas vägväsendet genom denna trafik. Innan en så noggrann utredning som möjligt föreligger härutinnan bör enligt kammarrättens mening ändring i de nu gällande skattebestämmelserna icke ske, såvida icke synnerligen starka skäl därför kunna åberopas. Samma synpunkt understrykes av *länsstyrelsen i Älvsborgs län*. Ehuru länsstyrelsen i allt väsentligt biträder automobilskatteutredningens förslag i och för sig, förklarar länsstyrelsen sig icke kunna utan vidare förorda detsamma till antagande; innan skattebehovet noga prövats är enligt länsstyrelsens mening tiden icke inne att besluta, hur erforderliga medel skola på mest rättvisa sätt fördelas på de olika skatteobjekten. *Länsstyrelserna i Kalmar, Hallands, Skaraborgs, Värmlands* och *Västmanlands län* ävensom *flertalet av de utav kommerskollegium hörda näringsorganisationerna* framhålla likaledes behovet av att en dylik undersökning kommer till stånd, varefter frågan om skattefördelningen kan upptagas till förnyat allsidigt övervägande.

I åtskilliga av de till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgivna yttrandena göras uttalanden av enahanda innebörd, varvid samtidigt framhålles såsom ingalunda osannolikt, att en sänkning av automobilbeskattningen nu skulle kunna genomföras utan att vägväsendet undandroges en skälig tribut från motortrafiken. Med anledning av dessa uttalanden betonar *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* för egen del, att det måste möta stora svårigheter att för någon längre tidsperiod någorlunda exakt beräkna de vägkostnader, som förorsakas av motorismen, fastmera som dessa kostnader vore intimt avhängiga av motorismens utveckling och framåtskridande. Flera omständigheter — bland annat redan framställda krav på ett snabbt utbyggande efter mo-

derna riktlinjer och bestämmelser av landets huvudvägnät såväl å landsbygden som genom städerna ävensom väntat förslag om tilldelning av automobilskattemedel till underhåll av enskilda vägar — gjorde det högst osannolikt, att någon minskning av nu utgående automobilskattemedel genom sänkning av den nuvarande skattebelastningen skulle med fördel kunna genomföras. Styrelsens uppfattning vore således den, att saknaden av utredning i här ifrågavarande avseende icke borde utgöra hinder för ändring av gällande bestämmelser rörande automobilbeskattningen. Ändringen borde dock genomföras på sådant sätt, att en framtida höjning eller sänkning i skattesatserna kunde beslutas utan att därigenom principerna för beskattningens fördelning på de olika fordonsgrupperna rubbades.

Det här avsedda spörsmålet har berörts även av *länsstyrelsen i Uppsala län.* Länsstyrelsen pekar på en rad faktorer, vilka göra det angeläget att totalsumman automobilskattemedel icke genom omläggningen minskas. Härutinnan anföres i huvudsak följande:

Enligt erfarenheten från Uppsala län måste trafiksäkerhetens krav under en följd av år framtvinga mycket dyra åtgärder för omläggning och förbättring i första rummet av huvudvägarna men senare också av ett stort antal sekundära vägar, på vilka automobiltrafiken jämväl underginge ständig ökning. För alla biltrafikanter skulle driftkostnaderna avsevärt nedbringas, om vägarna vore i bättre skick. Med nuvarande underbyggnad och underhållsform vore det på vissa sträckor tidvis icke möjligt, trots de största ansträngningar från vägstyrelserna och deras befattningshavare, att hålla vägbanan i tillfredsställande skick. Orsaken härtill vore icke endast ökningen av antalet fordon utan också den tilltagande tyngden hos lastbilstrafiken och de ökade hastigheterna hos såväl person- som lastbilar. Vägbanans brister ökade driftkostnaderna för biltrafiken. Det ökade antalet fordon framtvingade breddning, och på vissa sträckor i närheten av städer och industrisamhällen måste cykeltrafiken snart skiljas från motortrafiken. På många håll torde städerna hava kvar dyrbara gatubreddningar och omläggningar, som framtvingades av biltrafiken. Resultatet av här antydda faktorer bleve, att det ur trafiksynpunkt vore trängande att åtminstone icke mindre, men snarare högre belopp än den nuvarande automobilskatten stode till förfogande. Sedan budgetåret 1936—1937 syntes också kostnaderna hava stigit för väghållningen. Då det gällde att täcka medelsbehovet för väghållningen, syntes man icke kunna räkna med att överflytta större del på vägskatten än för närvarande. Ej heller kunde det anses sannolikt, att någon annan del av kostnaderna för vägväsendet än utgifterna för s. k. kulturvägar kunde läggas på den allmänna statsbeskattningen. Automobilbeskattningens konstruktion måste därför vara sådan att avkastningen av skatten åtminstone icke ginge ner under nuvarande behållning.

Länsstyrelsen i Gotlands län ger i sitt yttrande uttryck åt liknande synpunkter.

Länsstyrelsen i Norrbottens län, som i princip icke haft något att erinra mot den föreslagna omläggningen, förklarar sig icke vara övertygad om att en ändring av hithörande bestämmelser verkligen kan anses påkallad av rådande förhållanden.

Bland de hörda myndigheterna är det endast *järnvägsstyrelsen* och *över-*

ståthållarämbetet, som direkt avstyrkt en ändring av automobilbeskattningen på grundval av det föreliggande förslaget.

Järnvägsstyrelsen vänder sig särskilt mot den enligt styrelsens mening alltför gynnade ställning, som den tyngre lastbilstrafiken enligt förslaget skulle komma att intaga. Härom yttrar styrelsen bland annat följande:

I betänkandet hade automobilskattens avvägning behandlats som en angelägenhet berörande endast eller åtminstone i huvudsak bilägarna och vägväsendets representanter. Emellertid torde det numera vara tämligen allmänt erkänt, att frågan i nära nog lika mån berörde övriga grenar av samfärdseln och därmed också hela landets varuproduktion och handel. Av särskild betydelse vore därvid de villkor, under vilka de tyngre lastbilarna arbetade, enär dessa bilars transportavgifter i stor utsträckning bestämde den allmänna fraktprisnivån. Enligt uppgifter i betänkandet hade under tiden från 1931 till 1937 antalet lastbilar med tjänstevikt av över 3 ton ökats från 1,149 till 2,687 eller med 134 procent, medan ökningen i totalantalet lastbilar samtidigt utgjort 20 procent. Den övergång från lättare till tyngre vagnar, varom dessa siffror vittnade, hade i hög grad stimulerats av de tyngre vagnarnas — av den bättre bränsleekonomien avhängiga — förmånliga ställning i skattehänseende. Under antagande att biltrafiken som helhet bestrede skälig andel av kostnaderna för vägväsendet, finge underskottet å de tunga bilarna täckas med överskott från de lättare, vilka alltså bleve hårdare belastade än eljest vore behövligt. Med hänsyn till de lätta bilarnas mycket stora antal kunde väl denna ökning i belastningen icke bliva av någon avsevärd betydelse direkt. Av största vikt vore däremot, att åkare med tunga bilar på grund av den indirekta subventionen bleve i stånd att utföra transporter å längre avstånd till ett pris avsevärt understigande samhällets faktiska kostnader för dessa transporter. Detta förhållande hade lett till en väsentligt starkare utveckling av sagda biltrafik än den, som skulle ha inträtt vid beskattning i förhållande till fordonens faktiska åverkan å vägarna, och därmed till en onödig belastning av den allmänna transporthushållningen. Av direkt intresse för övriga trafikutövare vore den starka pressning av fraktprisnivån särskilt för transporter å längre avstånd — eller mer allmänt den snedvridning av prissättningen å transportmarknaden — som inträtt på grund av de tunga fjärrgodsbilarnas förmånliga ställning i skattehänseende. Vid genomförande av det nu föreliggande förslaget skulle denna snedvridning av prissättningen bliva än mer markerad än hittills; en ännu mycket större del av fjärrgodsbilarnas faktiska vägslitningskostnad skulle vältras över på övrig motortrafik, och osundheten i sagda bilars konkurrens gentemot såväl övrig landsvägstransport som järnvägar och sjöfart skulle bliva än mera framträdande. Ett förslag, som medförde sådana konsekvenser, måste järnvägsstyrelsen på det bestämdaste avstyrka.

I fortsättningen av sitt yttrande hävdar järnvägsstyrelsen, att en reform på förevarande område bör gå i riktning mot en minskning av fordonsskattens och en höjning av drivmedelsskatternas andel i den totala skattesumman. Då styrelsen ansett sig icke kunna på egen hand framlägga något detaljerat motförslag, har styrelsen inskränkt sig till att förorda, att en mera fullständig utredning verkställes beträffande denna beskattningsfråga och att därvid beaktas jämväl konsekvenserna från transporthushållningssynpunkt.

Överståthållarämbetet konstaterar, att automobilskatteutredningen vid för-

slagets utformning icke låtit den vägtekniska sidan av problemet vara enbart avgörande utan i stället, med fasthållande vid vägslitningen såsom grundprincip för fordonsskattens differentiering, ansett sig böra i viss mån beakta den s. k. nyttotrafikens intressen. Ämbetet avstyrker bestämt, att någon annan princip än fordonens vägslitande verkan kommer till användning vid beskattningens anordnande. Till motivering av sin ståndpunkt anför ämbetet:

Såvitt överståthållarämbetet kan finna, innefattar detta utredningens hänsynstagande vid automobilbeskattningens utformning ett klart avsteg från hittills gällande principer för skattens anordnande. Då skatten avser att utgöra en ersättning för de kostnader för vägväsendet, som åsamkas genom motorfordonstrafiken, måste det anses ligga i sakens natur, att varje fordon skall gälda så stor del av nämnda kostnader, som kan anses förorsakad genom dess begagnande. Att fordonens vägförstörande verkan ansetts böra vara den avgörande faktorn för skattens anordnande har också vid flerfaldiga tillfällen klart uttalats, bland annat i det bevillningsutskottets utlåtande, som av riksdagen åberopats i dess framställning om företagande av nu föreliggande utredning. Att det oaktat skatten ur nyssberörda synpunkt kommit att drabba personbilarna alltför tungt i jämförelse med lastbilarna och omnibussarna har givetvis sin förklaring däri, att man hittills saknat tillräcklig kännedom om de vägslitande faktorerna för att kunna verkställa en mera rättvis avvägning av skattebördan.

Genom att den s. k. nyttotrafiken, till vilken utredningen hänför trafiken med lastautomobiler och omnibussar, beskattas lindrigare än som betingas av vägslitningen kommer i verkligheten till ägarna av dessa fordon att utgå en maskerad subvention, vilken ägarna av personbilarna få bestrida. Ämbetet kan icke finna, att tillräckliga skäl föreligga för en dylik subvention. Tvärtom synes de senaste årens snabba utveckling av lastbils- och omnibustrafiken tyda på att betingelserna för nämnda trafik äro så gynnsamma, att den väl kan bära sin anpart av vägkostnaderna. Och om lastbils- och omnibustrafiken skulle anses vara i behov av understöd, finge väl frågan därom anses som en hela landets angelägenhet, för vilken icke personbilägarna — den medborgargrupp, som måhända har den minsta nyttan av berörda trafik — ensamma böra betala kostnaderna, helst som inom denna grupp finnes ett stort antal personer, vilka leva i blygsamma ekonomiska förhållanden men det oaktat i sin förvärvsverksamhet äro nödsakade begagna sig av personautomobil, exempelvis inom handelsresandekåren. I detta sammanhang förtjänar vidare framhållas, att genom den lättnad i beskattningen, som kommit lastbils- och omnibustrafiken till del i förhållande till fordonens vägslitande verkan, nämnda trafik erhållit ett extra tillskott i sin konkurrenskraft, som på sitt sätt verkat förryckande på de ekonomiska förhållandena inom hela trafikväsendet, icke minst i vad rör järnvägarna.

Beträffande möjligheten att beakta nyttoprincipen vid utformandet av automobilbeskattningen vill ämbetet till slut framhålla, att det givetvis alltid måste bliva förenat med betydande svårigheter att efter motorfordonens större eller mindre nyttighet verkställa en indelning av desamma, som fyller rimliga krav på rättvisa. I varje fall synes en schematisk uppdelning, enligt vilken alla lastautomobiler och omnibussar rubriceras såsom nyttiga och alla personbilar såsom mindre nyttiga, leda till föga tillfredsställande resultat. Överståthållarämbetet vill härvid endast påpeka, att vid en dylik uppdelning såväl taxeautomobilerna som de talrika personbilar, som äro nödvändiga för innehavarnas förvärvsverksamhet, komma att hänföras till de mindre nyttiga.

På sålunda anförda skäl och efter kritik jämväl av de viktigare detaljerna i utredningens förslag har överståthållarämbetet i likhet med järnvägsstyrelsen förordat förnyad utredning i ämnet.

Efter den nu lämnade redogörelsen för uttalanden av mera principiell innebörd övergår jag till att lämna en översikt av vad yttrandena innehålla beträffande detaljerna i den föreslagna omläggningen.

Förslaget om gummiringskattens borttagande har, i den mån det gjorts till föremål för särskilt omnämnande, i allmänhet tillstyrkts eller lämnats utan erinran. Bland *länsstyrelserna* synes en nära nog enhällig uppfattning råda därom, att övervägande skäl tala för avskaffande av denna skatteform. Samma ståndpunkt intages av, bland andra, *statskontoret, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen,* som anser borttagande av denna långt i förskott uttagna vägslitningsavgift lända till påtaglig fördel för alla grupper av bilister, *lantbruksstyrelsen,* som särskilt understryker ändringens betydelse för jordbruket, *kommerskollegium, Sveriges industriförbund, samtliga hörda handelskammare* ävensom *Svenska vägstyrelsernas förbund,* vilket sistnämnda framhåller nyttan för vägväsendet av att de hittills brukliga järnringarna försvinna och ersättas med gummiringar.

Kammarrätten anser sig icke kunna förorda borttagande av gummiringskatten i dess helhet utan föreslår i stället viss sänkning därav. Till stöd härför anföres följande:

De skäl, som anförts mot bibehållande av skatten å gummiringar, synas icke kunna frånkännas betydelse. Dessa skäl framträda med större skärpa ju högre skattesatsen är. Vid skattens införande var man ej heller blind för dess nackdelar, men man ansåg att, därest skatten sattes till så lågt belopp som då beslutades, eller 1 krona 50 öre för kilogram, dessa nackdelar i väsentlig grad skulle elimineras. Det torde också kunna antagas, att det huvudsakligast är den höga skattesatsen, som gjort att skattens nackdelar i så betydande grad nu framträda, samt att en lämpligare avvägning av gummiringskatten genom ett återgående till en avsevärt lägre skattesats i väsentlig grad skulle minska olägenheterna av denna skatt. Det synes ej böra erbjuda oöverstigliga svårigheter att, med bibehållande av skatt å gummiringar, genom införande av erforderliga bestämmelser om restitution av skatt eller befrielse från sådan för gummiringar, som användas å icke motordrivna redskap inom jord- och skogsbruket, sörja för att dessa näringsgrenars berättigade intressen ej trädas för nära. Utredningen synes hava allt för lätt förbigått denna fråga. Kammarrätten vill i detta avseende hänvisa till att Kungl. Maj:t redan nu jämlikt 1 § 2 stycket förordningen om särskild skatt å automobilgummiringar i visst fall kan medgiva skattebefrielse.

I anslutning till vad sålunda anförts förordar kammarrätten, att gummiringskatten — därest någon ändring av automobilbeskattningen överhuvud nu anses påkallad — nedsättes till 2 kronor för kilogram.

Samma yrkande göres av *Svenska automobilhandlareföreningen,* som särskilt framhåller faran för ökad import av sekunda ringar i händelse skatten helt borttages.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län ställer sig tveksam till frågan om gummiringskatten bör helt avskaffas eller endast nedsättas.

Överståthållarämbetet finner den nuvarande gummiringskatten böra bibehållas samt motiverar denna uppfattning sålunda:

Till grund för förslaget om gummiringskattens avskaffande har utredningen till en början åberopat, att denna skatteform kunde befaras medföra mindre gynnsamma verkningar i avseende å trafiksäkerheten. Genom den fördyring i anskaffningspriset å nya ringar, som skatten medförde, föranleddes nämligen bilägarna att slita ringarna hårdare än som med hänsyn till trafiksäkerhetens krav vore önskligt. Överståthållarämbetet kan för sin del icke dela de farhågor, som utredningen givit tillkänna angående gummiringskattens inverkan å trafiksäkerheten. I varje fall har ämbetet sig icke bekant, att bristfälligt ringmaterial i någon större utsträckning medverkat till inträffade trafikolyckor. För övrigt synes icke den omständigheten, att ringarna genom skattens avskaffande komme att undergå en rätt så väsentlig prissänkning, innefatta någon borgen för att utbyte av ringmaterial framdeles skall ske tidigare än för närvarande är fallet, helst som ringinköpen även efter skattens bortfallande komma att innebära en avsevärd utgift för bilägarna. Ämbetet vill i stället ifrågasätta, huruvida icke gummiringskatten ur trafiksäkerhetssynpunkt verkar i rakt motsatt riktning mot den av utredningen antagna. Till följd av den jämförelsevis stora ökning i ringkostnaderna, som gummiringskatten medför, kommer varje bilägare att hava ökat intresse av att vid anskaffning av ringar förvärva dem, som hava den längsta varaktigheten, och härigenom bliva till trafiksäkerhetens fromma ringar av lägre kvalitet automatiskt utestängda från marknaden inom vårt land.

Gentemot bibehållandet av gummiringskatten har utredningen vidare invänt, att densamma drabbar ojämnt såväl i förhållande till de olika fordonsslagen som med avseende å fordon av samma slag.

Vad först angår skattens fördelning olika fordonsslag emellan framhåller utredningen, att skatten, per tonmil räknat, drabbar personbilarna hårdast, därnäst lastbilarna och omnibussarna lindrigast. Enligt av utredningen verkställda beräkningar skulle gummiringskatten för närvarande utgå, per tonmil och år räknat, med 3.3 öre för personbilar, med 2.7 öre för lastbilar och med 1.5 öre för omnibussar. Resultatet av dessa beräkningar synes överraskande, då slitningen av gummiringar rimligen kunde antagas stå i någorlunda direkt proportion till slitningen av vägytan. Med utgångspunkt från att vägslitningen i stort sett är beroende av tonmiltalet, borde då gummiskatten drabba de olika fordonsslagen lika tungt per tonmil räknat. I anledning av den bristande överensstämmelsen mellan berörda antagande och det resultat utredningen erhållit av ifrågavarande beräkningar har överståthållarämbetet underkastat beräkningarna en närmare granskning och därvid trott sig finna en förklaring till skiljaktigheten. Sannolikt har denna sin grund i en oriktig uppskattning av ringarnas varaktighet. Utredningen har nämligen vid sina beräkningar utgått från att ringarnas slitstyrka utgjorde för personautomobiler 3,000 mil, för lastautomobiler 4,500 mil och för omnibussar 7,500 mil. Riktigheten av sistnämnda siffra har överståthållarämbetet ingen anledning ifrågasätta, då den torde grunda sig på någorlunda exakta uppgifter från vederbörande omnibusägare. Däremot synes ringarnas varaktighet beträffande lastautomobiler och kanske framför allt beträffande personautomobiler hava blivit alldeles för lågt uppskattad. Till jämförelse i fråga om personbilarna vill ämbetet sålunda framhålla, att statspolisen — vilken väl icke kan förutsättas begagna sina bilringar längre än skälig hänsyn till trafiksäkerheten medgiver — brukar använda ringarna å sina personautomobiler för 4,000—4,500 mils körning, varefter desamma avyttras till en förening av yrkesmässiga trafikutövare, vilka enligt uppgift kunnat be-

gagna ringarna för ytterligare 1,000—2,000 mils körningar. Om gummiringarna på personautomobiler kunna hava en dylik slitstyrka, synes anledning vara förmoda, att ringarna å lastautomobilerna med det i regel mera ekonomiska körsätt, som tillämpas beträffande dem, skall vara av ännu större varaktighet. Med hänsyn till det nu anförda torde utredningens beräkningar och det därpå grundade uttalandet om gummiringskattens fördelning icke kunna tillmätas betydelse. Det synes icke osannolikt, att en ny beräkning av gummiringskattens tyngd med ur verkligheten hämtade siffror rörande ringarnas varaktighet skulle giva till resultat, att gummiringskatten för de olika fordonsslagen utgår med i det närmaste samma belopp per tonmil.

Med avseende å gummiringskattens belastning å fordon av samma slag anför utredningen såsom exempel på skattens ojämnhet, att gummiringarna å äldre vagnar slitas snabbare än å nya, att felaktigheter å fordonen, såsom beträffande deras avvägning, kunna bidraga till snabbare förslitning av ringarna, att förarens sätt att föra fordonet påverkar ringslitningen, att dåliga vägar slita ringarna mera än goda samt att användning av snökedjor medför ökad ringslitning. I anledning av dessa anmärkningar vill ämbetet påpeka, att dessa olikheter i förslitningen icke hänföra sig till skilda fordonstyper. I viss utsträckning gälla anmärkningarna även bensinskatten, beträffande vilken utredningen det oaktat ansett sig kunna föreslå en höjning. För övrigt förtjänar framhållas, att ovan angivna förhållanden i samma mån som de förorsaka ökad ringslitning i regel även torde medföra ökad vägslitning och att på så sätt gummiringskatten kommer att stegras i proportion till skadorna å vägbanan, något som med hänsyn till automobilbeskattningens syfte snarast lärer vara att betrakta såsom en förtjänst hos gummiringskatten.

Till slut har utredningen beträffande gummiringskatten gjort den erinringen, att skatten för närvarande utgjorde hinder för att gummiringar i större omfattning komme till användning å icke motordrivna fordon samt maskiner och redskap inom jord- och skogsbruket. För att befrämja en sådan utvidgning av gummiringarnas användningsområde har övervägts införande av skattefrihet för gummiringar, som för berörda ändamål begagnas inom nämnda näringar. För att skilja dessa ringar från dem, som äro avsedda för motorfordon, har föreslagits, att desamma skulle givas viss färg eller viss märkning eller också tillverkas i särskilda fälgdimensioner, som icke komma till användning å motorfordon. Utredningen har emellertid av fiskaliska skäl icke ansett sig kunna förorda någon av de föreslagna anordningarna, då utredningen funnit nöjaktig kontroll ej kunna åstadkommas däröver, att de skattepliktiga ringarna efter vidtagna förändringar icke komme till användning å motordrivna fordon. Överståthållarämbetet kan för sin del icke biträda utredningens uppfattning på denna punkt. Även om det skulle kunna inträffa i enstaka fall, att de skattefria ringarna, trots vidtagna åtgärder för deras särskiljande från de skattepliktiga, brukades å motorfordon, saknas dock enligt ämbetets uppfattning anledning befara, att något dylikt skulle inträffa i så stor omfattning att verklig olägenhet därav uppkomme. I synnerhet om de skattefria ringarna tillverkas i särskilda fälgdimensioner, lärer ringarnas förändring för användning å motorfordon kräva så pass dyrbara åtgärder, att det ej finnes värt vidtaga dem för undgående av skatten.

Slutligen förklarar överståthållarämbetet, att ämbetet i all synnerhet ansåge sig böra avstyrka gummiringskattens borttagande, därest denna åtgärd, såsom utredningen föreslagit, skulle medföra en höjning av drivmedelsskatten. Då sistnämnda skatt per tonmil räknat obestridligen drabbade de lättare

bilarna avsevärt hårdare än de tyngre, skulle denna skattehöjning hava till påföljd, att den ojämnhet i skattebelastningen, som för närvarande förelåge till de lättare fordonens nackdel, bleve än mer framträdande.

Förslaget om gummiringskattens borttagande har vidare avstyrkts av representanter för gummiverkstäder i riket och där anställda arbetare. Sålunda ha, bland andra, *Bilverkstädernas riksförbunds gummiringsektion* och *Svenska transportarbetareförbundet* riktat bestämda gensagor mot utredningens argumentering och förslag i förevarande del. De synpunkter, som därvid framhållas, sammanfalla till stor del med vad överståthållarämbetet anfört. Förstnämnda organisation tillägger därutöver i huvudsak följande:

För landets cirka 800 gummiverkstäder skulle ett borttagande av gummiringskatten få ödesdigra verkningar. Under den tid som förflutit alltsedan automobilen börjat få allmän spridning och fram till våra dagar hade såväl verkstädernas tekniska utrustning som yrkesskickligheten genom kapitalinvesteringar och målmedvetet arbete nått den nuvarande höga nivån, och enbart för regummering eller påläggning av nya slitbanor hade ett stort antal verkstäder anskaffat specialmaskiner till betydande värden. Det kapital, som sålunda nedlagts i regummeringsverksamheten, komme genom skattens upphörande att till större delen ödeläggas, då det vore uppenbart att regummering, efter den prisnedsättning som skulle följa av skattens borttagande, endast i obetydlig utsträckning skulle förekomma. Därtill komme att av här åsyftade regummeringsmaskiner, varav flertalet anskaffats under de två senaste åren, endast ett mindre antal vore till fullo betalda och att för flertalet ogulden amortering återstode till betydande belopp.

Det allt mer utbredda regummeringsförfarandet, mot vilket icke några bärande vare sig tekniska eller andra skäl kunde anföras, sysselsatte för närvarande cirka 2,400 arbetare, som uppbure en sammanlagd årsinkomst av cirka 7 miljoner kronor. Den nedgång av antalet arbetstillfällen, som efter ett borttagande av gummiringskatten komme att inträda, kunde förutses medföra en arbetslöshet inom yrket uppgående till cirka två tredjedelar av det nu sysselsatta arbetarantalet, innebärande att cirka $4^1/_2$ miljoner kronor av de nu utgående arbetslönerna ginge förlorade. Det syntes därför klart att vad som möjligen skulle vara att vinna på skattens borttagande i vida högre grad övervägdes av det som genom en sådan ändring skulle förloras.

Riksförbundets skrift utmynnar i en hemställan, att gummiringskatten måtte bibehållas oförändrad eller i varje fall icke bestämmas till lägre belopp än 2 kronor för kilogram. Skulle skäl anses föreligga för skattens borttagande, anhåller förbundet, att avvecklingen måtte ske i etapper med relativt långa tidsintervaller på sätt skedde vid skattens tillkomst.

Slutligen avstyrkes förslaget i förevarande del av *Föreningen av fabrikanter och engrosfirmor inom gummiringsbranschen i Sverige,* vilken framhåller att beskattningen av gummiringar alltid ansetts stå väl samman med hela automobilbeskattningens syfte.

Utredningens förslag om overflyttning av intäkten av gummiringskatten till skatterna å fordon och drivmedel har i flertalet yttranden betecknats såsom väl avvägt och alltså förordats till genomförande. Vissa erinringar och önskemål av större eller mindre räckvidd ha dock framkommit såväl beträffande höjningen av drivmedelsskat-

terna och fordonsskattens anordnande som ock i fråga om ringskattebeloppets uppdelning på de övriga beskattningsföremålen.

Kammarrätten uttalar betänkligheter mot att genom höjning av drivmedelsskatterna ytterligare belasta motorbåtstrafiken och anser den föreslagna höjningen kunna försvaras endast under förutsättning att ett restitutionsförfarande införes, som tager hänsyn till bensinförbrukningen vid denna trafik även i andra fall än då fråga är om användande av motorbåtar vid yrkesmässigt utövande av fiske. Kammarrätten — som enligt vad förut anförts föreslagit bibehållande av en till 2 kronor för kilogram nedsatt gummiringskatt — förordar för sin del, att drivmedelsskatterna lämnas oförändrade och att det i anledning av gummiringskattens sänkning erforderliga beloppet i sin helhet uttages genom en höjd fordonsskatt. Detta skulle, framhålles det, i det närmaste kunna ske, därest sistnämnda skatt anordnades enligt statens väginstituts förslag, vilket kammarrätten för övrigt ansåge mera rationellt än utredningens.

Länsstyrelserna i *Jönköpings*, *Hallands* och *Västernorrlands län* uttala tvekan om det berättigade och ändamålsenliga i att öka drivmedelsskatterna. Förstnämnda länsstyrelse anför, att en relativt mindre höjning av skatten å drivmedlen och en större sådan å fordonen skulle erbjuda bättre möjligheter för en lämplig avvägning av skattetrycket ur synpunkten av de särskilda fordonstypernas betydelse som trafikmedel; en sådan fördelning av skatteökningen, varvid i första hand borde tagas under övervägande att överföra någon del därav till fordonsskatten å personbilar, skulle enligt länsstyrelsens mening icke heller giva ett mindre rättvist utslag med hänsyn till de olika fordonens vägslitande inverkan. De båda sistnämnda länsstyrelserna peka särskilt på de olägenheter, som skattehöjningen skulle vålla förbrukningen av bensin för andra ändamål än trafik å vägarna.

Lantbruksstyrelsen förklarar sig kunna tillstyrka den föreslagna höjningen endast under förutsättning att rätt till personlig restitution medgives beträffande skatt å bensin, som inköpts och använts uteslutande för bedrivande av yrkesmässigt fiske.

Svenska automobilhandlareföreningen och de av kommerskollegium hörda *bensinimportbolagen* hemställa, att höjningen begränsas till ett öre per liter.

Höjning av drivmedelsskatterna utöver vad utredningen föreslagit ifrågasättes däremot av *länsstyrelsen i Jämtlands län*. Med hänsyn till den jämförelsevis låga bränsleskatten i vårt land finner länsstyrelsen några större betänkligheter knappast kunna resas mot en ytterligare höjning av skatten å såväl bensin som brännolja med ett öre per liter. En dylik höjning kunde beräknas medföra ökning av skatteintäkten med 6.2 miljoner kronor. Då motsvarande nedsättning i fordonsskatten knappast syntes motiverad utan en eventuell nedsättning borde stanna vid ett mindre belopp, skulle en sådan omläggning innebära någon ökning av den sammanlagda automobilskatten. Med hänsyn till det föreliggande stora behovet av medel till underhåll, förbättring och nyanläggning av vägar ansåge länsstyrelsen intet vara att in-

vända häremot, under förutsättning att de inflytande medlen verkligen komme vägväsendet helt till godo. En ökning av beskattningen å drivmedel hade den indirekta fördelen, att den stimulerade till användande av lättare automobiler med bränslebesparande motorer. En sådan utveckling syntes önskvärd ur många synpunkter och icke minst med hänsyn till vägslitningen.

Beträffande skatten å brännolja föreslå *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Södermanlands* och *Blekinge län, Sveriges industriförbund* samt *handelskamrarna i Stockholm* och *Göteborg,* att denna skatt höjes med endast ett öre per liter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller härvid, att en höjning av skatten å brännolja med 2 öre per liter skulle innebära en skatteökning med cirka 30 procent och en antaglig förhöjning av brännoljepriset med cirka 11 procent, medan motsvarande siffror för bensin vid förslagets genomförande skulle stanna vid 20 resp. 8 procent. Då bensinens ersättande med brännolja vid automobildrift för vårt lands vidkommande måste anses medföra betydande nationalekonomiska och även andra fördelar, syntes det styrelsen för närvarande, medan industrien ännu arbetade på de brännoljedrivna motorernas anpassning för automobildrift, icke skäligt att på föreslaget sätt lägga procentuellt större skattehöjning på brännoljan. I detta sammanhang förordar styrelsen därjämte ett av Svenska teknologföreningens automobil- och motortekniska kommitté framfört förslag om befrielse från skatteplikt för sådan brännolja, som framställts i Sverige av svensk råvara.

Vad angår utredningens förslag till fordonsskattens anordnande, så har detta — ehuru det i flertalet yttranden ansetts innefatta en lämplig lösning — dock blivit föremål för mera skiftande omdömen än övriga hittills behandlade spörsmål.

Redan i det föregående har omnämnts, hurusom *överståthållarämbetet* avstyrkt utredningens förslag beträffande fordonsskatten, enär detsamma icke innefattade en ur vägteknisk synpunkt tillbörlig förskjutning av skattetrycket från personbilar till lastbilar och omnibussar. Ur ämbetets motivering må här ytterligare anföras följande:

Enligt utredningens uppskattning skulle genom de föreslagna ändringarna fordonsskatten komma att ökas med 6.3 procent för personbilsgruppen, med 26.5 procent för lastbilsgruppen och med 14.7 procent för omnibusgruppen. Den utjämning av skattetrycket till personbilarnas förmån, som dessa siffror angåve, motverkades givetvis genom den ökning i sistnämnda bilars skattebörda, som den föreslagna höjningen av drivmedelsskatten skulle medföra. Medan med nuvarande beskattning det totala skattetrycket på vissa undersökta personbilar och lastbilar vid 2,000 mils årlig körning — vilket ungefärligen torde motsvara genomsnittet för privata personbilar — beräknats utgöra respektive 15.7 och 11.6 öre per tonmil, skulle efter den av utredningen föreslagna skatterevisionen skattebelastningen komma att motsvara respektive 14.4 och 11.1 öre. Detta innebure visserligen, att den nuvarande skillnaden i skattetryck mellan personbilar och lastbilar skulle minskas, men minskningen skulle endast utgöra 0.8 öre per tonmil, och den kvarstående skillnaden skulle uppgå till ett så betydande belopp som 3.3 öre per tonmil. Beaktades därefter vissa av utredningen gjorda beräkningar röran-

de skattetrycket vid mera intensiv trafik syntes framgå, att utredningens förslag skulle medföra en förändring till personbilarnas nackdel. Jämfördes exempelvis de i tabellerna 5 och 11 vid betänkandet upptagna siffrorna för drosktrafiken i Stockholm med de i tabellerna 8 och 14 under bokstaven J anmärkta sifforna för viss lastbilstrafik, framginge, att vid en årlig trafik om cirka 5,400 mil skattebördan utgjorde för droskbilarna 13.7 öre och för lastbilarna 9.2 öre per tonmil. Efter den av utredningen föreslagna omläggningen skulle däremot skatten för droskbilarna komma att ökas till 13.8 öre, medan skatten för lastbilarna skulle komma att sjunka till 8.7 öre per tonmil. De sist anförda siffrorna ansåge överståthållarämbetet vara av särskild betydelse för bedömande av skattens relativa tyngd å personbilar och lastbilar, då de till grund för beräkningarna liggande uppgifterna vore hämtade ur verkligheten.

Av det anförda anser överståthållarämbetet med tydlighet framgå, att utredningens förslag till omläggning av fordonsskatten näppeligen torde vara ägnat att minska den ojämnhet i skattetrycket olika fordonsslag emellan, som för närvarande vidlåder automobilbeskattningen.

Utredningens förslag att bibehålla tjänstevikten såsom grund för fordonsskattens beräknande finner överståthållarämbetet likaledes otillfredsställande. Genom en sådan anordning erhölle lastautomobilerna och omnibussarna en alldeles omotiverad skattelättnad i förhållande till personautomobilerna, alldenstund för dessa senare viktsökningen vid full last näppeligen overstege 30 procent av tjänstevikten, medan lastförmågan för de förra fordonsslagen ofta uppginge till 100 procent eller mera av tjänstevikten. Utredningen hade häremot framhållit, att ett fordons totalvikt icke såsom tjänstevikten kunde fastställas av offentlig myndighet, i varje fall icke i fråga om lastautomobiler, utan i stället i allmänhet grundade sig på vederbörande fabrikants uppgifter. Då vid fastställandet av progressiviteten i skatteskalan ett visst hänsynstagande redan skett till fordonens lastförmåga, hade det icke synts utredningen möjligt att vid fordonsskattens beräkning i vidare mån än sålunda skett taga hänsyn till fordonens totalvikt. Visserligen kunde även enligt ämbetets mening, genom en lämplig avvägning av det för varje viktsenhet utgående skattebeloppet och den skattefria vikten, fordonsskatten, beräknad efter tjänstevikten, avpassas så att den någorlunda konstant stegrades i samma mån som lastförmågan. Vid skattens anordnande enligt denna metod inträdde emellertid vid olika fordonsvikter nödvändigtvis ganska stora variationer i skattetrycket per tonmil. Därjämte vore givetvis metodens användbarhet beroende på att förhållandet mellan tjänstevikt och lastförmåga för olika fordon inom samma fordonsgrupp för framtiden bibehölles någorlunda konstant. Genom en ökad användning av lättmetaller och därav framkallad rubbning i nyssnämnda förhållande skulle därför en skatteskala, uppbyggd på grundvalen av fordonens tjänstevikt, lätt kunna medföra en icke önksvärd ändring i skattebelastningen. Ämbetet ansåge det därför vara ofrånkomligt, att fordonsskatten anordnades med omedelbart beaktande av fordonets faktiska totalvikt. Slutligen borde framhållas, att utredningen själv föreslagit fordonets totalvikt såsom grund för fordonsskattens beräkning beträffande släpvagnar.

Att även *kammarrätten* ställt sig avvisande gentemot utredningens förslag beträffande fordonsskatten och ansett en eventuell ändring böra ske i enlighet med de av statens väginstitut förordade grunderna, har antytts i det föregående.

Till förmån för fordonsskattens utformning i närmare anslutning till väginstitutets förslag uttalar sig vidare *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen,* som härutinnan andrager i huvudsak följande:

Väginstitutets förslag utginge från den principen, att vägväsendets kostnader borde läggas till grund för bedömandet av den sammanlagda skattebördan för varje fordonsgrupp. I förslaget hade därvid icke endast tagits hänsyn till de direkta vägslitningskostnaderna utan även till de ökade anläggningskostnader, som tunga eller med stor hastighet framdrivna fordon krävde. Styrelsen ansåge sig böra understryka dessa synpunkter samt därutöver framhålla, att på det äldre grusvägnätet ifrågavarande slag av fordon icke endast förorsakade vägslitning utan ofta även hade en direkt vägförstörande inverkan. Kravet på framsläppandet av mycket tunga fordon medförde således icke endast ökade anläggningskostnader för byggandet av nya vägar och broar utan dessutom väsentligt ökade kostnader för underhålls- och förstärkningsåtgärder på befintliga vägar. Styrelsen ville understryka angelägenheten av att de nya formlerna för fordonsskatten avvägdes så, att fordon avsedda för stor last pålades skälig skatt. Av denna orsak ansåge styrelsen de av väginstitutet framlagda grunderna för uttagande av fordonsskatt av lastautomobiler och omnibussar bättre avvägda än utredningens förslag. Beträffande väginstitutets förslag till fordonsskatt å personautomobiler funne styrelsen dock befogat erinra mot att skattebördan genom detsamma överflyttades från de tyngre på de lättare fordonen. En justering i detta avseende borde därför genomföras. Väginstitutet hade föreslagit, att fordonsskatten för lastautomobiler med upp till 1,400 kilograms tjänstevikt skulle beräknas på samma sätt som för personautomobiler. Styrelsen ansåge, att de lättare lastautomobilerna i skattehänseende borde behandlas såsom personautomobiler; i annat sammanhang hade styrelsen funnit sig böra förorda 1934 års vägtrafiksakkunnigas förslag om dessa båda fordonsgruppers jämställande ur hastighetssynpunkt. Stora grupper av de lättare lastautomobilerna överensstämde nämligen ur konstruktions- och vägslitningssynpunkt helt med personautomobilerna, och mången gång vore det även svårt att efter i motorfordonsförordningen införda definitioner draga gränsen mellan dessa båda slag av automobiler. Därest förslaget om lika beskattning av lätta lastautomobiler och personautomobiler icke skulle vinna beaktande, ville styrelsen framhålla angelägenheten av att nämnda definitioner erhölle en klarare formulering i avsikt att underlätta automobilbesiktningsmännens arbete med fordonens klassificering.

På sätt närmare framginge av väginstitutets utredning i betänkandet, hade institutet infört begreppet »grundavgift» i den teoretiska diskussionen om automobilskattemedlens uttagande. Häremot syntes icke vara något att invända, men så länge formlerna för fordonsskatten innehölle ett visst skattefritt viktsavdrag förefölle det ändamålslöst att införa en grundavgift i skatteformlerna. För att formlerna skulle bliva så lättfattliga som möjligt föreslog styrelsen därför, att grundavgiften helt borttoges och att det skattefria viktsavdraget jämkades i häremot svarande grad. Någon fordran på att det skattefria avdraget skulle vara detsamma för samtliga grupper av fordon syntes därvid icke behöva uppehållas.

Med avseende å fordonsskattens beräknande framhåller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vidare, att styrelsen vid ett tidigare tillfälle ifrågasatt, huruvida det icke vore riktigare att lägga även lastbilarnas och släpvagnarnas lastförmåga till grund för beskattningen och icke allenast tjänstevikten. Styrelsen förklarar sig emellertid nu icke vilja framkomma med något förslag i sådan riktning, enär det syntes förenat med vissa olägenheter att för motorfordonen införa en »skattevikt», byggd på tjänstevikten med tillägg av viss procent av maximilasten.

En skärpt beskattning av den tyngre trafiken, bättre överensstämmande med väginstitutets förslag, förordas jämväl av *länsstyrelserna i Kalmar, Blekinge, Hallands* och *Västmanlands län.* Sistnämnda länsstyrelse anser i likhet med överståthållarämbetet totalvikten och icke tjänstevikten böra läggas till grund för fordonsskattens beräknande.

Statskontoret ifrågasätter, om ur skatteteknisk synpunkt tillräcklig anledning finnes att vid sidan av den föreslagna grundavgiften å 50 kronor bibehålla den även nu förefintliga bestämmelsen, att skatten skall utgöra lägst 60 kronor per fordon. Ett borttagande av denna minimibestämmelse skulle medföra, att skatteintäkten minskade jämförelsevis obetydligt, med icke fullt 90,000 kronor. Därigenom skulle det från många håll framförda önskemålet om en lindrigare beskattning av de allra lättaste fordonen vinna ett visst beaktande. Sistnämnda önskemål understrykes även av *länsstyrelsen i Gotlands län,* som förordar en skattesats av 50 kronor för personautomobiler med tjänstevikt icke överstigande 900 kilogram, samt av *länsstyrelsen i Jämtlands län,* som ifrågasätter en höjning av det skattefria viktavdraget för vagnar av lättare typ.

Emellertid har också den meningen kommit till uttryck, att den tyngre trafiken syntes ha blivit alltför ogynnsamt behandlad i utredningens förslag. Sålunda ifrågasätter *länsstyrelsen i Skaraborgs län* helt allmänt, om icke lastbilar och omnibussar enligt förslaget komme att beskattas väl hårt i förhållande till vanliga personbilar. *Sveriges industriförbund* samt *handelskamrarna i Stockholm* och *Göteborg* uttala betänkligheter mot att lägga ökade bördor på lastbilstrafiken och finner en jämkning av skattesatserna till lastbilarnas förmån berättigad. *Länsstyrelsen i Uppsala län* anser stor försiktighet av nöden särskilt då det gäller att öka skattebelastningen för omnibussarna. Busstrafiken hade blivit ett nästan oumbärligt kommunikationsmedel för snart sagt hela landsbygdens befolkning. En stor del av bussföretagen arbetade med så ringa marginal, att en ökning av fordonsskatten sannolikt måste direkt överflyttas på landsbygdstrafikanterna. Ehuru tekniska skäl talade för höjning av fordonsskatten för bussarna, kunde länsstyrelsen därför icke tillstyrka en sådan åtgärd. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* gör å andra sidan gällande, att omnibustrafiken säkerligen utan svårighet kan bära den höjda skatten. Sistnämnda länsstyrelse uttalar däremot farhågor för att utredningens förslag beträffande fordonsskatten kan komma att verka hämmande på lastbilstrafikens utveckling men vill dock icke motsätta sig förslaget i denna del.

Vissa producentsammanslutningar och andra organisationer inom jordbruket, vilka av lantbruksstyrelsen beretts tillfälle att yttra sig i ärendet, hava hemställt, att frihet från fordonsskatt måtte medgivas för lastautomobiler, som användas endast på gårdarna utan att trafikera allmänna vägar. Med avseende å detta önskemål anför *lantbruksstyrelsen,* att det uppenbarligen mötte svårigheter att kontrollera, att de åsyftade motorfordonen användes uteslutande på den egna gården och icke i trafik på vägarna samt att styrelsen därför för egen del icke ansåge sig böra framställa något yrkande i antydda riktning. Styrelsen framhåller emellertid såsom önskvärt, att ifrågavarande förhållanden närmare utredas och att någon form för skattelindring för denna kategori av motorfordon eventuellt tages under övervägande.

Vad utredningen anfört i fråga om beskattningen av motorcyklar har i allmänhet icke givit anledning till något uttalande i remissyttrandena. *Länsstyrelsen i Uppsala län* ifrågasätter dock införande av fordonsskatt för lättviktsmotorcyklar. Till stöd härför åberopas, att utvecklingen för dessa cyklars del ginge i riktning mot en ökad hastighet, jämförlig med personbilarnas, och att man därför ur trafiksäkerhetssynpunkt måste räkna med lättviktsmotorcyklarna på samma sätt som med andra mindre motorfordon. En lindrig beskattning av dessa motorcyklar, exempelvis med en grundskatt av 15 kronor, syntes med hänsyn till prisläget icke kunna utöva någon nämnvärd inverkan på efterfrågan. För beskattningen skulle förutsättas inregistrering, men denna åtgärd ansåge länsstyrelsen sannolikt behöva i alla händelser tillgripas för åstadkommande av en nödvändig kontroll över fordonen ur trafiksäkerhetssynpunkt. *Svenska vägstyrelsernas förbund* understryker likaledes behovet av åtgärder till minskning av de risker, som äro förbundna med användandet av lättviktsmotorcyklar, men förklarar sig dela utredningens uppfattning att införande av fordonsskatt i sådant syfte för närvarande ej kan anses påkallat.

Utredningens förslag att lägga totalvikten till grund för beskattningen av släpvagnar betecknas såsom mindre tillfredsställande av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelsen i Gotlands län* och *automobilbesiktningsmännens förening,* vilka samtliga i stället förorda övergång till tjänstevikten som beskattningsgrund. Som skäl härför åberopas svårigheten att tillförlitligt uppskatta lastkapaciteten för släpvagnar, framför allt sådana som icke äro fabriksmässigt tillverkade utan utförda av underreden till nedskrotade automobiler. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslår, att skattesatserna på grundval av tjänstevikten differentieras efter 100 kilogramsintervaller på sådant sätt, att i fordonsskatt ungefär det av utredningen beräknade totalbeloppet kommer att inflyta.

En högre beskattning av släpvagnar än utredningen föreslagit ifrågasättes av *länsstyrelsen i Kristianstads län,* som anser dessa fordon ur trafiksäkerhetssynpunkt vara mindre önskvärda särskilt å mindre goda vägar. *Andre polisintendenten i Stockholm* anmärker på förslaget att maximera skatten vid 3,000 kilograms totalvikt. Ett mycket stort antal släpvagnar vore, framhåller

polisintendenten, inrättade för en maximilast, vars vikt enbart den i väsentlig grad överstege nämnda gräns. I automobilregistret för Stockholms stad vore för närvarande inregistrerade 11 släpvagnar med en maximilast av 5,000 kilogram eller däröver. Då dessutom utvecklingen ginge i den riktningen, att allt större släpvagnar toges i bruk, syntes det lämpligt att skatteskalan för dessa vagnar ytterligare utökades.

Länsstyrelsen i Jämtlands län ansluter sig till ett av vägingenjören i länet framställt förslag att även släpkälkar, vilka genom slirskydd och bromsningsanordningar åverka vägbanan vintertid, böra beskattas. Enligt länsstyrelsens mening bör närmare utredning rörande detta spörsmål åvägabringas.

Sveriges industriförbund ifrågasätter, huruvida icke lättare släpvagnar borde undantagas från skatteplikt, alldenstund dessa som regel kunde antagas icke förorsaka större vägslitning än landsvägsfordon för dragare.

Beträffande utredningens förslag i fråga om beskattningen av automobil med påhängsvagn anför *automobilbesiktningsmännens förening:*

Skillnaden mellan påhängsvagn och vanlig släpvagn syntes vara den, att den förras karosseri delvis uppbures av dragaren, vilket icke vore fallet med den vanliga släpvagnen, som endast medelst en kopplingsanordning vore fästad till dragaren. Det syntes därför vara omöjligt att sammankoppla mer än en påhängsvagn med en viss dragare. I förslaget förutsattes dock, att flera påhängsvagnar skulle kunna kopplas till samma fordon, varvid vagnarna skulle beskattas efter olika principer. Detta kunde knappast vara riktigt, i all synnerhet som visst s. k. långgods, exempelvis balkar, timmer och dylikt, med fördel kunde transporteras med främre delen vilande på en å dragaren monterad vändskiva och bakre delen på en vanlig släpvagn. Det förhållandet, att för transport av styckegods erfordrades ett flak, skulle då vara avgörande för hur släpvagnen skulle beskattas. Samma vändskiva å dragaren kunde användas såväl för påhängsvagn som för vanlig släpvagn, som avsåge att tillsammans med dragaren forsla långgods. På nu anförda skäl kunde föreningen icke anse rättvist, att påhängsvagn beskattades efter andra principer än vanlig släpvagn.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt *länsstyrelserna i Uppsala* och *Gävleborgs län* anse likaledes, att påhängsvagn fortfarande bör beskattas såsom släpvagn. Förstnämnda länsstyrelse framhåller särskilt den osäkerhet i debiteringen, som skulle följa av att någon klar gränsbestämning mellan dessa båda slag av fordon icke finnes.

Departementschefen.

Den grundläggande principen för automobilbeskattningens anordnande har i vårt land liksom i flertalet andra länder varit, att motortrafiken skall genom särskild beskattning gälda den merkostnad, som denna trafik orsakar vägväsendet.

Olika meningar ha gjort sig gällande beträffande frågan huruvida de med tillämpning av nuvarande beskattningsregler utgående automobilskattemedlen kunna anses täcka den andel av kostnaderna för vägväsendet, som skäligen bör belöpa å motortrafiken. En undersökning i detta ämne vore helt naturligt av intresse. Å andra sidan får dock värdet av en dylik undersökning icke överskattas. Såsom automobilskatteutredningen framhållit, lärer

det kunna ifrågasättas, om det överhuvud taget är möjligt att verkställa en något så när exakt beräkning av de genom motortrafiken orsakade merkostnaderna för vägväsendet och om man icke i allt fall slutligen bleve hänvisad till att låta sig nöja med en approximativ uppskattning av dessa merkostnader. Därtill kommer, att de resultat, som till äventyrs skulle stå att vinna vid en sådan beräkning, med hänsyn till den snabba och alltjämt fortgående utvecklingen på såväl motorismens som vägväsendets område med all sannolikhet rätt snart skulle bliva föråldrade. Enligt vad jag inhämtat från kommunikationsdepartementet synas de senast företagna inventeringarna rörande behovet av vägarbeten samt de starkt ökade underhållskostnaderna utvisa, att behovet av automobilskattemedel för bidrag till dessa ändamål är större än som kan tillgodoses med nuvarande beskattning av motortrafiken, varför åtminstone för närvarande någon minskning av denna beskattning icke torde kunna ske. De av automobilskatteutredningen föreslagna ändringarna avse icke att öka motortrafikens samlade skattebörda utan åsyfta allenast att inom ramen för automobilbeskattningens nuvarande totalbelopp åvägabringa en rationalisering av skattesystemet samt en rättvisare fördelning av skattebördan mellan olika skatteobjekt. Att en på detta sätt begränsad reform nödvändigtvis skulle behöva grundas på en undersökning av förut antytt slag, synes icke med fog kunna göras gällande, och jag anser alltså för min del något hinder icke möta mot att redan nu upptaga det föreliggande förslaget till övervägande.

Såsom den mest betydelsefulla av de ifrågasatta ändringarna framstår utan tvivel förslaget om gummiringskattens borttagande. Genom beskattningen av gummiringarna ha de faktorer, som huvudsakligen äro bestämmande för en automobils vägslitande inverkan, nämligen tyngd, körhastighet och tillryggalagd väglängd, i stort sett vunnit beaktande, och det kan därför icke förnekas, att denna skatteform såsom sådan står i god överensstämmelse med själva grunden för automobilbeskattningen. Emellertid har utredningen påvisat, att gummiringskatten även är förenad med vissa avsevärda olägenheter. Huruvida skatten verkligen är till men för trafiksäkerheten, torde väl vara ovisst, alldenstund något tillförlitligt material för bedömande av denna fråga icke föreligger, men så mycket större beaktande förtjänar vad utredningen anfört dels om den ojämnhet, varmed skatten drabbar fordon av samma slag, ofta till följd av omständigheter, varöver fordonsägaren ej råder, dels ock om svårigheten att, så länge skatten bibehålles, kunna tillgodose det sedan gammalt framförda önskemålet om skattefrihet för gummiringar till hästfordon samt andra icke motordrivna fordon och redskap. Då en lämplig utformning av skattesystemet synes stå att vinna utan gummiringskatt, skulle det enda egentliga skälet för skattens bibehållande vara hänsynen till regummeringsverkstäderna. För dessa skulle skattens borttagande enligt vad det uppgivits medföra minskad arbetstillgång. Även om så skulle bliva fallet anser jag emellertid detta skäl — vilket skulle kunna anföras även mot det i händelse av skattens bibehållande i och för sig berättigade kravet på införande av skatt å regummeringsgummi — icke

böra tillmätas avgörande betydelse. För övrigt förefaller det icke osannolikt, att de befarade olägenheterna för denna näringsgren i viss mån överdrivits. Härutinnan må hänvisas till att regummering enligt uppgift i icke ringa omfattning förekommer i länder, där gummiringskatt ej utgår, samt att den ökade användningen av ringar inom jordbruket och skogsbruket kan tänkas medföra åtminstone någon kompensation.

Då jag alltså tillstyrker förslaget om gummiringskattens borttagande, förutsätter jag i likhet med automobilskatteutredningen, att ett mot totalsumman av denna skatt svarande belopp skall i annan form uttagas av motorfordonstrafiken. Under budgetåret 1936/37 utgjorde behållningen av gummiringskatten i runt tal 16 miljoner kronor. Efter övervägande av olika tänkbara alternativ har utredningen för sin del stannat vid att föreslå, att det erforderliga beloppet uttages 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 en lämpligt avpassad höjning av fordonsskatten.

I likhet med utredningen anser jag övervägande skäl tala för att intäkten av gummiringskatten ersättes genom ökning av såväl skatterna å drivmedlen som fordonsskatten. Beträffande drivmedelsskatterna ha från några håll uttalats betänkligheter mot en så stor höjning som den av utredningen föreslagna. Då höjning med brutet öretal uppenbarligen icke bör ifrågakomma, skulle ett tillmötesgående av de härvidlag framförda önskemålen förutsätta, att dessa skatter höjdes med allenast ett öre per liter, motsvarande en merinkomst av inalles 6.2 miljoner kronor, samt att 9.8 miljoner kronor uttoges genom höjning av fordonsskatten. En dylik lösning, varigenom större delen av höjningen skulle läggas å fordonsskatten, synes emellertid föga lämplig med hänsyn till de svagheter, som allmänt anses vidlåda denna skatteform, framför allt den omständigheten att denna skatt icke i likhet med drivmedelsskatterna utgår i förhållande till det olika utnyttjandet av fordonen. Såsom utredningen framhållit, får det anses skäligt, att borttagande av skatten å en förbrukningsartikel till huvudsaklig del kompenseras genom höjning av skatten å en annan sådan.

Med hänsyn till den relativt ringa förbrukningen av brännolja skulle väl det nu anförda icke i och för sig utesluta, att skattehöjningen för dylik olja begränsades till 1 öre per liter. Då brännoljedrift emellertid även efter höjning av skatten med 2 öre per liter torde komma att ställa sig ekonomiskt fördelaktig vid jämförelse med bensindrift, anser jag skäl till ändring av förslaget på denna punkt icke föreligga. Med hänsyn till det sätt, varpå brännoljeskatten uttages, kan jag icke heller biträda det från ett par håll framförda önskemålet om befrielse från skatteplikt för sådan brännolja, som framställts i Sverige av svensk råvara. Det torde nämligen icke kunna förutsättas, att förbrukarna, vilka hava att halvårsvis avgiva deklaration rörande den använda myckenheten skattepliktig olja, alltid äga kännedom om oljans ursprung. För länsstyrelserna, vilka ombesörja debitering och uppbörd av skatten, skulle det också möta stora svårigheter att övervaka, att skattefriheten icke missbrukades.

De största meningsskiljaktigheterna, som kommit till uttryck i yttrandena, avse frågan om fordonsskattens utformning. Anmärkningarna mot förslaget i denna del gå mestadels ut på att utredningen tagit alltför stor hänsyn till den s. k. nyttotrafikens intressen och icke skänkt de vägtekniska synpunkterna tillbörligt beaktande, varigenom förslaget kommit att gynna den tyngre trafiken på den lättares bekostnad. De undersökningar, som på utredningens föranstaltande verkställts beträffande olika fordonstypers vägslitande inverkan, synas också tyda på att en ytterligare ökning av lastbilarnas och omnibussarnas beskattning ur nyssnämnda synpunkter skulle vara berättigad. Då undersökningarna emellertid varit av ganska begränsad omfattning, torde av desamma icke böra dragas mera vittgående eller allmängiltiga slutsatser rörande beskattningens avvägning. Den mångfald svårbestämbara faktorer, som härvidlag äro av betydelse, såsom fordonens utnyttjande, lastförmåga, drivmedelsförbrukning, trafik- och vägförhållanden med mera, göra det överhuvud taget omöjligt att åstadkomma en beskattning, som för de enskilda fallen är fullt rättvis med hänsyn till den faktiska vägslitningen. Under sådana förhållanden har jag funnit försiktigheten bjuda att icke i förevarande avseende frångå utredningens förslag. Härav följer, att jag icke heller anser mig böra biträda det från ett par håll framförda förslaget om övergång från tjänstevikten till totalvikten såsom grund för fordonsskattens beräkning, vilket förslag likaledes syftar till en ökning av den tyngre trafikens skattebelastning.

Enligt utredningens förslag skulle vid sidan av en grundavgift å 50 kronor för varje fordon bibehållas den nuvarande bestämmelsen att skatten skall utgöra lägst 60 kronor. För att i någon mån tillmötesgå önskemålet om en lindrigare beskattning av de allra lättaste fordonen föreslår jag, att nyssnämnda bestämmelse får utgå, så att grundavgiften alltså kommer att utgöra skattens minimibelopp. Såsom statskontoret framhållit kommer skatteintäkten härigenom att minska endast obetydligt, nämligen med icke fullt 90,000 kronor, om hänsyn tages till fordonsbeståndet den 30 juni 1937.

Vad utredningen anfört i fråga om beskattningen av motorcyklar har icke givit mig anledning till erinran. Jag delar således utredningens uppfattning, att fordonsskatten å de egentliga motorcyklarna bör bibehållas oförändrad och att anledning icke föreligger att för närvarande, medan undersökning genom särskilda sakkunniga pågår rörande trafikolyckornas orsaker, införa fordonsskatt för lättviktsmotorcyklar i syfte att av hänsyn till trafiksäkerheten begränsa användningen av dessa cyklar.

Vad angår beskattningen av släpvagnar, torde enighet i stort sett råda därom, att den nuvarande ordningen med skattens beräknande efter maximilasten — d. v. s. den uppskattade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad — måste anses mindre tillfredsställande. Utredningen har för sin del föreslagit, att fordonsskatten för släpvagnar skall beräknas på grundval av totalvikten, utgörande tjänstevikten med tillägg av maximilasten, varemot i några yttranden förordats övergång till enbart tjänstevikten som beskattningsgrund. Till stöd för det sistnämnda

förslaget har åberopats svårigheten i vissa fall att tillförlitligt uppskatta lastkapaciteten. Denna anmärkning, vilken drabbar även det nuvarande systemet, synes dock icke böra tillmätas avgörande betydelse. Enär maximilasten kan vara mycket varierande för släpvagnar inom samma tjänsteviktsklasser, torde tjänstevikten lika litet som maximilasten vara lämpad att enbart ligga till grund för beskattningen. Det riktigaste synes i stället vara att, såsom utredningen föreslagit, beakta båda dessa faktorer, varigenom beskattningen kommer att bättre anpassas efter den verkliga rullande vikten.

Utredningens förslag beträffande fordonsskatt för automobil med påhängsvagn torde i vissa fall leda till högre och i andra till lägre skatt än som utgår enligt nuvarande ordning för dessa fordons beskattning. Då påhängsvagnar registreras såsom släpvagnar i en särskild avdelning av automobilregistret utan angivande av till vilken automobil varje särskild vagn hör, synes förslagets genomförande i praktiken kunna föranleda vissa svårigheter. Sålunda lärer det icke vara uteslutet, att en och samma påhängsvagn kan användas till flera dragande fordon, och vidare skulle, för det fall att en automobil hade flera släpvagnar och någon av dessa försåldes, en vidlyftig procedur med ombesiktning, omregistrering och ombeskattning bliva erforderlig. Med hänsyn till dessa och andra olägenheter och då något större behov av ändring i förevarande avseende i varje fall för närvarande icke torde föreligga, har jag ansett vad förslaget i denna del innehåller böra utgå.

De yrkanden och uttalanden beträffande olika frågor, som för övrigt förekomma i yttrandena men som icke nu blivit särskilt behandlade, ha synts mig icke vara av beskaffenhet att böra föranleda ändring i utredningens förslag eller påkalla något uttalande från min sida.

Särskilda frågor.

Beskattningen av generatorgasdrivna motorfordon m. m.

Enligt gällande bestämmelser utgår fordonsskatten för automobil, som är inrättad för och drives med träkolsgas, med hälften av de för övriga automobiler stadgade skattesatserna. Denna skattelindring tillkom genom beslut vid 1932 års riksdag i syfte att främja användningen av inhemskt motorbränsle.

Med anledning av framställning från 1937 års gasgeneratorkommitté, vilken jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande av chefen för försvarsdepartementet tillkallats för att inom nämnda departement biträda med utredning rörande frågan om generatorgassystemets användning för drift av motorfordon, har automobilskatteutredningen haft under övervägande spörsmålet om fordonsskatten för generatorgasdrivna motorfordon. Denna skattefråga har därjämte behandlats av kommittén själv i ett den 9 december 1937 avgivet delbetänkande, däri framlagts förslag till olika åtgärder för främjande av användningen av här åsyftade fordon.

I nyssnämnda betänkande påpekar *gasgeneratorkommittén* till en början,

att omändring av ett bensindrivet fordon för gasgeneratordrift medför en ökning av tjänstevikten med 250—350 kilogram. Kommittén anför därefter i huvudsak följande:

Med hänsyn till de sedan 1932 inträffade förändringarna i det allmänna konjunkturläget vore det ekonomiska resultatet vid generatorgasdrift mindre gynnsamt nu än då. På grund av ökade material- och arbetskostnader hade inköpssumman för ett generatoraggregat inklusive montering ökats med nästan 100 procent eller från 1,000—1,200 kronor till 1,800—2,000 kronor. Träkolspriset för generatorbilkol hade ökats från 1.10 till 1.80 kr./hl., varigenom bränslekostnaderna ökats med cirka 40 procent.

Den besparing i bränslekostnader, som fordonsägaren i vissa fall trots allt kunde göra, motvägdes av minskade inkomster på grund av minskad lastförmåga och lägre medelhastighet. Härtill komme att kostnaderna för amortering, reparationer och skötsel alltjämt trots gjorda framsteg vore större vid generatorgasdrift än vid bensindrift.

I vissa fall av tyngre lastbilstrafik, nämligen vid relativt lång tids utnyttjande av fordonet, torde generatorgasdriften i och för sig erbjuda ekonomiska fördelar gentemot bensindriften, och då de med gasdriften förenade obehagen numera vore mindre, kunde möjligen förväntas, att en del lastbilägare skulle befinnas benägna att upptaga gasdrift, särskilt om åtgärder vidtoges för att underlätta tillgången på bilkol. Men antalet sådana fall torde icke vara tillräckligt för att motsvara ett önskvärt fredsbestånd. För att frammana tillräckligt många generatorgasdrivna bilar erfordrades sålunda att vissa lättnader och förmåner bereddes, så att bilägarna ansåge med sin fördel förenligt att övergå till det inhemska bränslet. Enligt kommitténs mening skulle ett verksamt medel i detta avseende vara befrielse från fordonsskatten i dess helhet.

För närvarande vore skattelättnaden begränsad till automobiler, inrättade för och drivna med träkolsgas. Kommittén ansåge emellertid önskvärt, att befrielse från fordonsskatten komme att omfatta även generatorgasdrivna motorfordon, som använde annat inhemskt bränsle, såsom t. ex. trä och torv.

Automobilskatteutredningen framhåller för sin del, att träkolsgasdrivna motorfordon ur vägslitningssynpunkt vore att likställa med andra motorfordon och följaktligen borde jämväl i beskattningshänseende behandlas lika. Vid beskattningens avvägning hade utredningen icke funnit anledning att taga hänsyn till priset å olika slag av drivmedel för motorfordon, enär denna faktor ur vägslitningssynpunkt saknade betydelse. Då träkolsgasdrivna motorfordon, åtminstone för närvarande, utgjordes av lastbilar och omnibussar, för vilka gummiringskatten utgjorde en betydande del av fordonens totala skatt, komme de träkolsgasdrivna motorfordonen vid gummiringskattens borttagande att erhålla en avsevärd skattelättnad. Höjningen av drivmedelsskatterna syntes jämväl verka till förmån för dessa fordon. Enär den principen borde upprätthållas, att samtliga motorfordon skulle bidraga till kostnaderna för vägväsendet, ansåge sig utredningen icke kunna biträda gasgeneratorkommitténs förslag om hel befrielse från fordonsskatt för träkolsgasdrivna automobiler. Utredningen ville emellertid förorda, att den nuvarande skattelindringen utsträcktes till att omfatta samtliga generatorgasdrivna fordon, vilka använde inhemskt bränsle. Därest denna skattelindring befunnes icke tillräcklig för åstadkommande av ökad användning av generatorgasdrivna for-

don, borde i stället statliga stödåtgärder vidtagas för att befordra en på detta område önskvärd utveckling.

Automobilskatteutredningen har vidare i anledning av gjorda framställningar behandlat frågor om beskattningen av elektriska automobiler, bärgningsautomobiler samt vissa automobiler, tillhörande brandväsen.

Beträffande elektriska automobiler, för vilka påyrkats samma lindring i fordonsskatten som för närvarande är medgiven för automobiler drivna med träkolsgas, samt bärgningsautomobiler, för vilka hemställts om befrielse helt eller delvis från skatteplikt, har utredningen icke funnit skäl att förorda någon särställning i beskattningshänseende.

Med avseende å automobiler, tillhörande brandväsen, erinrar utredningen, att enligt gällande bestämmelser fordonsskatt icke utgår för automobil eller släpvagn, som är inrättad uteslutande för brandväsen. Då här åsyftade fordon — vilka enligt uppgift vanligen torde utgöras av en personbil med tillkopplad släpvagn, varå placerats en motorspruta — skola användas för samma ändamål som vanliga brandbilar, har utredningen funnit vägande skäl tala för att även ifrågavarande fordon bliva fria från fordonsskatt. Till förhindrande av att fordonen användas för annat ändamål än för brandväsendets betjänande föreslår utredningen, att i automobilskatteförordningen intages bestämmelse därom, att automobilens karosseri och släpvagnen skola föra röd färg och att å desamma skall finnas tydligt angivet att automobilen och släpvagnen tjäna brandväsendet.

De nu behandlade frågorna ha blivit föremål för särskilt omnämnande blott i ett fåtal av yttrandena.

Länsstyrelsen i Jönköpings län tillstyrker utan närmare motivering utredningens förslag beträffande generatorgasdrivna automobiler. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* yttrar däremot, att enligt länsstyrelsens mening en ytterligare skattelindring för dessa fordon varit önskvärd. *Sveriges industriförbund* framhåller fordonens betydelse ur försvarsberedskapssynpunkt samt hemställer, att gasgeneratorkommitténs förslag om fullständig skattefrihet tages under förnyat övervägande.

Anmärkas bör, att *arméförvaltningen* — vilken icke haft något att erinra mot utredningens förslag överhuvud taget — ej särskilt berört förevarande fråga.

Länsstyrelsen i Kristianstads län och *handelskammaren i Borås* anse det vara av allmänt intresse att underlätta hållandet av bärgningsautomobiler och förorda fördenskull, att dessa befrias från fordonsskatt.

Med avseende å förslaget om skattefrihet för automobil jämte därtill kopplad släpvagn, som användes uteslutande för brandväsen, anmärker *länsstyrelsen i Örebro län,* att det icke syntes böra föreskrivas som villkor för skattefriheten, att fordonen skulle erhålla röd färg, enär denna färg måste anses olämplig ur luftskyddssynpunkt. Ur denna synpunkt vore fordonens färg av ganska stor betydelse, då personautomobiler, som utrustats med brandred-

skap men icke i den utsträckning eller på sådant sätt att de kunde anses inrättade uteslutande för brandväsen, torde bliva allt vanligare vid de kommunala brandkårerna, där de inköptes i stället för dyrbarare specialbeställda fordon. Det syntes länsstyrelsen tillfyllest om å fordonen tydligt angåves, att de tjänade brandväsendet. Ansåges särskild färg å fordonen erforderlig, syntes redan i fredstid camouflerande färger kunna användas. *Handelskammaren i Borås* yttrar beträffande nu åsyftade brandbilar, att för skattefrihet syntes böra uppställas den fordran, att bilarna genom särskilda, permanenta anordningar vore inrättade för brandväsendets behov.

Departementschefen. Vad utredningen anfört i fråga om beskattningen av generatorgasdrivna automobiler föranleder ingen erinran från min sida. Jag anser mig således icke kunna tillstyrka borttagande eller ytterligare nedsättning av skatten för dessa fordon men förordar, att den skattelindring, som för närvarande är medgiven för träkolsgasdrivna automobiler, utsträckes till att omfatta alla generatorgasdrivna fordon, vilka använda inhemskt bränsle.

I likhet med utredningen finner jag vidare någon särställning i beskattningshänseende för elektriska automobiler eller bärgningsautomobiler icke motiverad.

Utredningens förslag om skattefrihet för automobil med tillhörande släpvagn, som användes uteslutande för brandväsen, kan jag också tillstyrka. Med anledning av vad länsstyrelsen i Örebro län anfört vill jag dock förorda, att stadgande om viss färg å fordonen icke intages i författningstexten utan att däri föreskrives, att båda fordonen skola vara försedda med tydlig beteckning utvisande att de tjäna brandväsendet.

Restitution av skatt å bensin, som förbrukas vid yrkessmässigt fiske m. m.

Enligt 5 § b) förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, sådant stadgandet lyder enligt förordning den 29 april 1932 (nr 86), må restitution av skatt åtnjutas för, bland annat, bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske. Närmare föreskrifter om denna restitution äro meddelade i kungörelsen den 6 juni 1929 (nr 122) med vissa bestämmelser om särskild skatt å bensin. Enligt kungörelsens 9 §, sådan paragrafen lyder enligt kungörelse den 29 april 1932 (nr 91) skall återbäringen ske på det sätt, att årligen ett belopp, motsvarande en tredjedels procent av de under nästförflutna budgetår influtna bensinskattemedlen, dock högst 90,000 kronor, ställes till lantbruksstyrelsens förfogande att enligt Kungl. Maj:ts bestämmande av styrelsen användas för fiskerinäringens främjande.

I ett den 21 oktober 1937 avgivet betänkande rörande fiskerinäringens avsättningsförhållanden (statens offentliga utredningar 1937: 41) erinrar *1935 års fiskeriutredning,* hurusom 1933 års fiskeriutredning på sin tid i skrivelse

till chefen för jordbruksdepartementet framlagt ett förslag åsyftande att restitution av skatt å bensin, som använts för framdrivande av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske, skulle ske direkt till de fiskare, som förbrukat bensin för angivna ändamål. Enligt detta förslag skulle fiskare, som önskade restitution, ha att före viss dag, förslagsvis den 1 februari, till lantbruksstyrelsen ingiva ansökan om restitution av skatten å den bensin, han under föregående år använt för yrkesmässigt fiske. Ansökningen skulle avgivas enligt ett av lantbruksstyrelsen fastställt formulär samt innehålla uppgifter om inköp av bensin under året, verifierade av vederbörande försäljare, ävensom på heder och samvete avgiven förklaring från sökanden om huru stor del av denna bensinkvantitet han använt för framdrivande av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske. Sökanden skulle vidare lämna uppgift om motorns fabrikat och maskinstyrka samt om vilka fisken han under året idkat och under vilka tider de bedrivits. Lantbruksstyrelsen skulle pröva ansökningen samt bestämma, huruvida resitution skulle utgå, och, där så vore fallet, fastställa restitutionsbeloppet. Det förutsattes att den, som i ansökan om restitution lämnade oriktig uppgift i syfte att erhålla högre restitutionsbelopp, vore förfallen till straff enligt 8 § 2 mom. förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit.

1935 års fiskeriutredning ansluter sig till förenämnda förslag. Dock anser fiskeriutredningen, att restitutionsrätten bör utsträckas till att avse all bensin, som användes vid yrkesmässigt utövande av fiske, varjämte fiskeriutredningen i anslutning till ett av densamma framlagt förslag om inrättande av en särskild fiskeristyrelse föreslår, att fråga om restitution skall prövas av denna styrelse.

Anmärkas bör, att 1935 års fiskeriutredning därutöver föreslagit, att av de bensinskattemedel, som uttagas av sjötrafiken, ett belopp av 90,000 kronor måtte efter Kungl. Maj:ts bestämmande få användas till fiskerinäringens främjande såsom gottgörelse för den skada, som vållas fisket av motorbåtstrafiken.

Även automobilskatteutredningen har behandlat spörsmålet om direkt skatterestitution och därvid verkställt vissa undersökningar för utrönande av, huruvida och i vad mån det vore möjligt att genom tillsats av färgämne till bensin, som användes för sjötrafik, skilja denna bensin från sådan, som användes vid automobildrift. De verkställda undersökningarna ha, enligt vad utredningen framhåller, givit vid handen, att ett dylikt förfarande visserligen är tekniskt genomförbart men att det skulle komma att medföra betydande svårigheter att åvägabringa effektiv kontroll däröver, att för sjötrafik avsedd bensin icke användes för automobildrift. Vid sådant förhållande har utredningen icke ansett sig kunna förorda införandet av färgning av bensin.

Då automobilskatteutredningen ansett den föreslagna höjningen av bensinskatten komma att kännbart träffa fiskerinäringen, har utredningen emellertid funnit önskvärt, att restitution av skatt å bensin, som användes vid yr-

kesmässigt utövande av fiske, må kunna verkställas direkt till förbrukaren. Mot det av 1935 års fiskeriutredning framlagda förslaget till restitutionsfrågans ordnande beträffande bensin, använd för nu angivet ändamål, har automobilskatteutredningen ej haft annan erinran än att den ansett, att restitutionsförfarandet, i varje fall så länge särskild fiskeristyrelse ej finnes inrättad, lämpligen bör överlåtas åt tullverket. Till frågan, huruvida dessa restitutionsärenden skola handläggas centralt av generaltullstyrelsen eller lokalt av tullverkets lokalförvaltningar, har utredningen för sin del icke funnit anledning fatta ståndpunkt.

Enligt uppgift, som automobilskatteutredningen inhämtat från lantbruksstyrelsen, uppgick bensinförbrukningen vid yrkesmässigt fiske år 1936 till sammanlagt 1,982,344 liter.

Såsom redan förut omnämnts har *lantbruksstyrelsen* ansett sig kunna förorda den föreslagna skattehöjningen å drivmedel endast under förutsättning att personlig restitution medgives för erlagd skatt å bensin, som inköpts och använts uteslutande för bedrivande av yrkesmässigt fiske. Med framhållande av att skattehöjningen komme att drabba även jordbruksnäringen, har styrelsen vidare funnit restitutionsrätt önskvärd beträffande skatt å motorbränsle, som användes för drift särskilt av stationära motorer vid jordbruket. — I detta sammanhang bör tilläggas, att styrelsen i ett den 27 januari 1938 till chefen för jordbruksdepartementet avgivet yttrande över 1935 års fiskeriutrednings betänkande tillstyrkt jämväl nämnda utrednings förslag om kollektiv restitution av bensinskattemedel till fiskets främjande.

Länsstyrelserna i Södermanlands och *Jönköpings län* förklara sig icke hava något att erinra mot förslaget om restitution av skatt direkt till fiskare. Förstnämnda länsstyrelse framhåller emellertid såsom angeläget att, oavsett en sådan anordning, viss del av skattemedlen avsättes för fiskerinäringens främjande i allmänhet.

Statskontoret yttrar bland annat följande:

Det nu framkomna förslaget till ett restitutionsförfarande bygger på de av fiskarne på heder och samvete avgivna uppgifterna angående bensinförbrukningen vid utövandet av yrkesmässigt fiske. Såvitt statskontoret kan finna saknar statsverket nära nog varje möjlighet att utöva effektiv kontroll över de lämnade uppgifternas riktighet. Ämbetsverket förmenar, att ett dylikt intygsförfarande är förenat med alltför påtagliga risker för missbruk för att kunna tillrådas, och anser det näppeligen kunna försvaras att utsätta betydande grupper av yrkesutövare för de moraliska påfrestningar, som äro därmed förbundna. Även för en samvetsgrann fiskare lärer det för övrigt erbjuda vissa svårigheter att avgöra, i vilken utsträckning den av honom förbrukade bensinen använts vid utövande av yrkesmässigt fiske och ej för annan motorbåtstrafik.

Till stöd för förslaget om direkt restitution har åberopats, att ett sådant restitutionsförfarande befunnits möjligt att genomföra i våra grannländer Danmark och Norge. Såvitt statskontoret kan finna av de lämnade uppgifterna innebär förfarandet i dessa länder en högre grad av trygghet mot missbruk än enligt förslaget, i Danmark genom att ansökningarna skola ingivas till de i de lokala fiskeriförhållandena väl insatta fiskerikontrollörer-

na, och i Norge dels genom att restitution medgives endast fiskare, införda i fiskaremantalet, dels ock genom att kontrollen utövas av lokal polismyndighet.

Statskontoret måste därför ställa sig avvisande till förslaget om direkt restitution av bensin, förbrukad vid utövandet av yrkesmässigt fiske. Skulle likväl denna utväg anses böra tillgripas, vill ämbetsverket förorda, att endast en del av skatten, förslagsvis 6 öre per liter, restitueras till fiskarne. Härigenom skulle en avsevärd skattelindring ernås på samma gång som frestelsen till missbruk av restitutionsrätten komme att minskas. En förutsättning för dylik restitution bör emellertid enligt ämbetsverkets mening vara, att den första kontrollen och granskningen av restitutionsansökningarna överlämnas till någon i de lokala förhållandena insatt myndighet, förslagsvis landsfiskalerna. Den del av skatten, som icke direkt återbetalas, lärer — liksom nu är fallet — kunna ställas till förfogande att användas för fiskerinäringens främjande.

Generaltullstyrelsen riktar en ingående kritik mot förslaget i förevarande del och anför därvid i huvudsak följande:

Att i här åsyftade fall utan vidare tillämpa samma ordning som gällde vid restitution av skatt för s. k. industribensin läte sig icke göra. Vid nämnda restitution grundades kontrollen på granskning av vederbörande industriföretags bokföring, vilken i allmänhet icke ägde nöjaktig motsvarighet hos fiskerinäringens utövare, och restitution beviljades endast för en minimikvantitet av 500 liter i kvartalet, vilket förhållande, tillämpat å fiskenäringen, skulle göra rättigheten värdelös för ett mycket stort antal fiskare. Att å andra sidan ställa industrien och fiskerinäringen på detta speciella område under olika villkor skulle knappast kunna te sig fullt rättvist. Den s. k. industribensinen användes ofta inom småindustrier och andra smärre företag, vilka i allmänhet på grund av minimikvantitetsbestämmelsen vore uteslutna från all restitutionsrätt.

Enligt styrelsens mening kunde det föreliggande förslaget om direkt restitution till fiskerinäringens utövare icke betraktas såsom godtagbart ur statens synpunkt. Det skulle lämna så avsevärda luckor i kontrollen, att därigenom direkt uppmuntrades till missbruk. Med hänsyn härtill och då bensinskatten även efter den ifrågasatta höjningen måste betecknas såsom moderat, åtminstone i jämförelse med vad i de flesta andra länder uttoges i dylik avgift, ville det synas, som om skäl ej förelåge att övergiva det hittills i Sverige tillämpade systemet med kollektiv restitution till fiskerinäringen. Givetvis vore härvid från styrelsens sida ej någon erinran att göra mot att det nuvarande beloppet av denna restitution, 90,000 kronor, höjdes upp emot den summa, som belöpte å fiskerinäringens hela bensinkonsumtion, förslagsvis uppskattad till ett par hundratusen kronor.

Skulle emellertid styrelsens uppfattning ej vinna gillande, ville styrelsen i allt fall hava påvisat vissa uppenbara olägenheter, som komme att föreligga, därest det ålades tullverket att ombesörja direkt restitution till fiskare. Enligt styrelsen under hand tillställda uppgifter skulle antalet fiskebåtar, framdrivna med bensin, uppgå till över 4,600 med inombordsmotor och över 2,600 med utombordsmotor. Till jämförelse kunde meddelas, att antalet näringsidkare, som begagnade sig av restitution för s. k. industribensin, beräknades uppgå till allenast 200 à 300. Redan antalet fiskare skulle göra det omöjligt för tullverket att ingå på någon närmare kontrollverksamhet, vilken för övrigt skulle äga föga stöd i objektivt påvisbara fakta. Härtill komme fiskarnes stationering ute på kusterna, ofta fjärran från tullkamrar-

nas förläggningsorter. Kostnaderna för tulltjänstemäns eventuella resor för närmare granskning — sådana som förekomme på industrirestitutionens område — skulle antingen uppsluka vinsten av restitutionen eller, om de mot eljest gängse principer lades på det allmänna, vålla detta en ekonomisk uppoffring, som ej stode i rätt förhållande till de intressen, vilka vore i fråga.

Styrelsen funne sig därför bestämt böra avstyrka det föreliggande förslaget om tullverkets befattning med bensinskatterestitution åt fiskerinäringens utövare.

I stället kunde det måhända, därest förslaget om inrättande av en särskild fiskeristyrelse av statsmakterna lämnades utan avseende, befinnas genomförbart, att lantbruksstyrelsen bleve betrodd med ifrågavarande förvaltningsbestyr, särskilt om desamma kunde ordnas — i stället för i restitutionsform — såsom en genom lämpliga mellanhänder skeende distribution till fiskarne av skattefri bensin. En närmare utredning härom syntes ej vara ur vägen. Särskilt borde därvid tagas under omprövning i vad mån medverkan skulle kunna lämnas från lokala fiskerifunktionärer, såsom hushållningssällskapens instruktörer och konsulenter, vilka hade direkt kontakt med fiskerinäringens utövare.

Slutligen framhåller generaltullstyrelsen att, huru än en omläggning av restitutionsväsendet skedde, en grundlig överarbetning av 1929 års kungörelse med vissa bestämmelser om särskild skatt å bensin vore påkallad. Denna överarbetning, vilken syntes kräva föregående utredningar i åtskilliga hänseenden, borde avse exempelvis minimikvantitet vid restitution, förhandstillstånd eller anmälan, grunderna för kontroll, däribland anordnande av inspektion, samt erforderliga straffbestämmelser. Utredningarna kunde icke lämpligen företagas utan medverkan från fiskerisakkunnigt håll.

Även *kommerskollegium* avstyrker förslaget i nu ifrågavarande del samt hänvisar till ett av kollegiet avgivet yttrande över 1935 års fiskeriutrednings betänkande. I nämnda yttrande har kollegiet anfört, bland annat, att det föreslagna restitutionsförfarandet vore förenat med den allvarliga olägenheten, att kontrollen över att restitution ej orättmätigt åtnjötes knappast syntes kunna ordnas på fullt tillfredsställande sätt, även om rätt vidlyftiga anordningar träffades i detta syfte. Däremot hade kollegiet intet att invända mot att till fiskerinäringens främjande ansloges ett belopp av automobilskattemedlen, som i stort sett kunde anses motsvara skatten å bensin, förbrukad vid yrkesmässigt utövande av fiske.

Med den ståndpunkt, kommerskollegium sålunda intagit, förklarar sig kollegiet icke heller kunna tillstyrka ett av *Sveriges motorbåtsunion* till kollegiet framfört önskemål om att bensinskatten skulle direkt restitueras även till andra motorbåtsägare än yrkesfiskare.

Länsstyrelsen i Blekinge län säger sig i anslutning till ett av *Blekinge läns havsfiskeförening* avgivet yttrande i frågan vilja på det kraftigaste understryka angelägenheten av att restitution även i fortsättningen måtte ske i enlighet med nuvarande bestämmelser. Länsstyrelsen yttrar vidare bland annat:

Vad Blekinge län anginge hade de återburna medlen år efter år oavkortade tillfallit länets havsfiskeförening. Dessa medel kunde alltså betraktas som

indirekta medlemsavgifter just från de fiskare, som finge mest nytta av medlens användning. Länsstyrelsen kunde vitsorda, att havsfiskeföreningen på ett utmärkt sätt förmedlat dessa medels användning till det blekingska fiskets fromma, och det syntes ej sakna sin psykologiska betydelse att det varit fiskarnes egna förtroendemän som på detta sätt tillerkänts bestämmanderätten beträffande medlens tillgodogörande. Väl hade i 1935 års fiskeriutrednings betänkande föreslagits, att av de bensinskattemedel, som uttoges av sjötrafiken, ett belopp av 90,000 kronor — alltså samma belopp som det, vilket för närvarande högst finge utgå som restitution av bensinskatt beträffande fiskebåtar — skulle efter Kungl. Maj:ts bestämmande få användas till fiskerinäringens befrämjande »såsom gottgörelse för den skada, som vållas fisket av motorbåtstrafiken». I betänkandet funnes dock ej därutöver någon antydan om till vilka slag av fisket befrämjande åtgärder, som dessa medel skulle utgå, varför det vore ovisst, om utsikt förefunnes att av dessa nya medel skulle kunna till förfogande för länets havsfiskeförening ställas ungefär lika stort belopp som hittills. Men även om så skulle vara fallet, hölle länsstyrelsen före, att den nytta, som havsfiskeföreningen hittills uträttat, varit så stor och att behovet av ytterligare åtgärder i denna riktning vore så framträdande, att föreningen vore väl förtjänt av att — på sätt skulle möjliggöras genom båda dessa 90,000 kronors anslag — få sitt årliga statsbidrag fördubblat, och länsstyrelsen ansåge sannolikt att förhållandet i detta hänseende vore likartat även i de andra län, som berördes av denna fråga.

Länsstyrelsen i Örebro län instämmer i ett av *länets hushållningssällskaps förvaltningsutskott* avgivet yttrande, däri anförts:

Förvaltningsutskottet ansåge sig böra avstyrka förslaget att restitution av bensinskatt skulle ske till sötvattensfiskarne direkt. De penningbelopp, vilka på så sätt skulle restitueras till varje fiskare som använt bensin vid fisket, skulle bliva ganska små och betyda ganska litet för de enskilda fiskarne. För Örebro läns del representerade likvisst det sammanlagda beloppet en summa av cirka 2,000 kronor, vilken utan varje avdrag för förvaltnings- eller resekostnader användes till gemensamt gagn för fiskarne huvudsakligen i form av fiskodlingsåtgärder. Det ville synas, att större allmänt gagn, jämväl för fiskarne, vunnes genom medlens användning på detta sätt än om de skulle plottras bort i småposter enligt det föreliggande förslaget. Detta senare skulle säkerligen också medföra större utgifter för kontroll, varigenom dividenderna för de enskilda fiskarne skulle ytterligare minskas. Någon vinst av förslaget kunde förvaltningsutskottet alltså icke se men väl olägenheter och tyngande kontroll.

Slutligen bör nämnas, att förslaget i förevarande del utan närmare motivering avstyrkes jämväl av *länsstyrelsen i Älvsborgs län.*

Departementschefen.

Rätt till restitution av skatt för bensin, använd för framdrivande av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske, tillkom ursprungligen genom beslut vid 1927 års riksdag. I den proposition, nr 173, vari förslag härom framlades för riksdagen, anförde föredragande departementschefen, bland annat, att ett godtagbart uppslag till lösande av frågan om restitution direkt till fiskarbefolkningen då ännu icke framkommit men att en kollektiv restitution till fisket syntes kunna ifrågakomma och vara ägnad att rätt väl tillgodose fiskarnes gemensamma intressen. Detta uttalande synes alltjämt äga till-

lämpning. Liksom tidigare uppslag till lösning av denna fråga lider det nu föreliggande förslaget onekligen av den svagheten, att det, för åvägabringande av en något så när nöjaktig kontroll från statens sida över att restitutionsrätten icke missbrukas, skulle erfordras vidtagande av åtgärder, vilka icke stå i rimligt förhållande till den jämförelsevis ringa fördel, som förslaget skulle kunna bereda varje enskild fiskare. Vid frågans bedömande bör vidare beaktas, att den nuvarande kollektiva restitutionsformen ansetts vara att föredraga även på håll, som direkt representera fiskerinäringens intressen. Därest direkt restitution medgives för fiskarbefolkningen, skulle samma förmån icke gärna kunna förvägras vissa andra grupper av bensinförbrukare, såsom motorbåtsägare, vilka icke äro fiskare, jordbrukare med flera. Det behöver icke närmare utvecklas, vilka svårigheter i kontrollhänseende en dylik utsträckning av restitutionsrätten skulle medföra. Det förtjänar framhållas, att vid årets riksdag motionsvis framförts krav på skattefrihet för bensin, som förbrukas uteslutande i jordbruksdrift.

Uppbörden av fordonsskatten.

Såsom i det föregående omnämnts, verkställes uppbörden av fordonsskatten för de motorfordon och släpvagnar, som vid kalenderårets början varit införda i automobilregistret, genom postverkets försorg under tiden från och med den 1 till och med den 15 februari. Kvitto å påförd skatt skall i god tid före den 1 februari under postförskott utsändas till skattskyldig.

Med hänsyn till de olägenheter, som på vissa håll ansetts vidlåda systemet med skattens inbetalning på en gång och vilka olägenheter vid den ifrågasatta höjningen av skatten kunna tänkas bliva ytterligare ökade, har automobilskatteutredningen haft under övervägande olika förslag till ändring av bestämmelserna i ämnet. Mot ett förslag att verkställa debitering och uppbörd av skatten i samband med debiteringen och uppbörden av kronoutskylder och andra allmänna avgifter ha från 1936 års uppbördskommittés sida framställts erinringar av den art, att utredningen ansett en ändring efter antydda linje icke kunna genomföras. I stället har utredningen stannat vid att förorda ett förslag av i huvudsak följande innehåll: Med bibehållande i huvudsak av nu gällande ordning för debitering och uppbörd av fordonsskatt skall, i likhet med vad som nu gäller, debitering av skatt för hela året verkställas på en gång för de vid årsskiftet registrerade automobilerna och släpvagnarna. Därvid skall utfärdas en debetsedel försedd med två betalningskuponger, vardera upptagande hälften av fordonsskattens belopp för året; den ena kupongen skall avse den skatt, som belöper å tiden den 1 januari—den 30 juni, och den andra den skatt, som belöper å tiden den 1 juli—den 31 december. Skatten skall erläggas för första halvåret under tiden från och med den 1 till och med den 15 februari samt för andra halvåret under tiden från och med den 1 till och med den 15 juni. Tidpunkten för den andra uppbördsterminen har av utredningen valts särskilt med hän-

syn till att uppbörden av den på kalenderåret belöpande fordonsskatten av budgetära skäl bör vara avslutad före utgången av det budgetår, som omfattar första hälften av kalenderåret. I fråga om debiteringen och uppbörden av fordonsskatt för motorcyklar ävensom för automobiler och släpvagnar, vilka registreras under året, föreslås ingen ändring av gällande bestämmelser.

I överensstämmelse med dessa grunder har utredningen upprättat förslag till kungörelse om ändring i vissa delar av kungörelsen den 12 december 1924 (nr 513) angående uppbörd av automobilskatt m. m.

Statskontoret samt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* ha icke något att erinra mot en delning av uppbörden under förutsättning att andra uppbördsterminen, på sätt utredningen förordat, förlägges så, att uppbörden är avslutad före den 1 juli varje år.

Generalpoststyrelsen har, utan att dock vilja göra något yrkande, framhållit såsom önskvärt, att första uppbördsterminen bestämdes till annan tid än utredningen föreslagit. Enligt vad styrelsen inhämtat hade nämligen 1936 års uppbördskommitté tänkt sig, att postverket skulle i stor utsträckning tagas i anspråk för den allmänna kronouppbörden samt att den uppbördstermin, under vilken största antalet skattebelopp skulle förfalla till betalning, skulle bestämmas till förra hälften av februari. Tiden för denna uppbörd och första uppbördsterminen för automobilskatten komme således att sammanfalla, vilket å vissa orter möjligen kunde medföra en icke önskvärd anhopning av besökande å postanstalterna.

Riksräkenskapsverket ställer sig tveksamt beträffande lämpligheten av uppbördens delning men förklarar sig likväl icke vilja direkt avstyrka en sådan anordning. Den av utredningen föreslagna formen för ändringens genomförande finner riksräkenskapsverket emellertid icke kunna godtagas. Härom anför ämbetsverket bland annat:

Ett system med *en* debitering och *två* uppbördsterminer skulle i många fall komma att medföra stora olägenheter för såväl fordonsägare och förutvarande fordonsägare som för registreringsmyndigheterna. Med hänsyn till att automobilskattekvitto skall under färd medföras å automobilen, måste vid en uppdelning av uppbörden särskilt automobilskattekvitto utfärdas för vartdera halvåret. Svårigheterna att med bibehållande av *en* årlig debitering genomföra en uppdelning av skatteuppbörden hänföra sig härvid närmast till det förhållandet, att ett avsevärt antal automobiler och släpvagnar byta ägare under årets fem första månader eller intill den 1 juni, då andra uppbördsterminen enligt förslaget skulle taga sin början. Såsom exempel på nackdelarna av det föreslagna systemet må följande anföras.

Försäljes en bil under nämnda tidsperiod, kan det tänkas uppstå svårighet för köparen att erhålla skattekvittot för senare halvåret, särskilt i sådana fall, där köparen bor i annat län än det, i vilket fordonet var registrerat vid försäljningen. Har bilen förut under perioden bytt ägare med registrering i olika län en eller flera gånger, vilket icke torde vara sällsynt, kan det inträffa — om besiktningsinstrumentet icke medföljer bilen — att köparen icke äger kännedom om vilken registreringsmyndighet, som debiterat skatten och till vilken andra halvårets skattebelopp skall betalas. Äro kö-

paren och säljaren bosatta i olika län, exempelvis Stockholms respektive Örebro län, måste köparen två gånger om året hos länsstyrelsen i Örebro utbyta av länsstyrelsen i Stockholms län utfärdade skattekvitton.

Varder skatten för ett fordon under nämnda fem månader höjd eller sänkt, exempelvis på grund av ombyggnad av fordonet, måste två utbyten av kvitton ske hos registreringsmyndigheten, nämligen dels i samband med erläggande respektive restitution av vederbörligt skattebelopp för det innevarande halvåret och dels i samband med av tjänsteviktens ändring nödvändiggjord omdebitering av skatten för andra halvåret.

Har ett fordon under tiden före andra uppbördsstämman registrerats i annat län och sedermera under samma tid därstädes avförts ur automobilregistret såsom nedskrotat, varigenom skattskyldigheten för fordonet upphör, kommer den, vilken vid årsskiftet ägt fordonet, att avkrävas skattebeloppet för senare halvåret. Registreringsmyndigheten i det län, där nedskrotningen skett, åligger att eventuellt restituera en del av första halvårets skatt, medan samma myndighet i det andra länet antingen måste avkorta eller återbetala skattebeloppet för senare halvåret, beroende på om den krävde vägrat att betala eller betalat beloppet.

Såsom av ovan anförda exempel framgår, skulle bibehållandet av debiteringen av fordonsskatten för helt år medföra avsevärda olägenheter, därest uppbörden av skatten förlägges till två terminer. Riksräkenskapsverket får därför under nämnda förutsättning föreslå, att fordonsskatten i stället beräknas och debiteras för halvt år, varigenom antydda svårigheter skulle undvikas. Ett genomförande av halvårsdebitering skulle emellertid medföra en fördubbling av länsstyrelsernas engångsarbete med debitering och uppbörd samt av riksräkenskapsverkets granskningsarbete.

Om fordonsskatten beräknas för kalenderhalvår — annan tidsperiod omfattande sex månader kan även tänkas — bör såsom nu debiteringen av första halvårets skatt ske under januari och uppbörden verkställas under tiden 1—15 februari samt debiteringen av andra halvårets skatt i konsekvens därmed under juli med uppbörd den 1—15 augusti. Uppbörden av fordonsskatt bör nämligen även för senare halvåret äga rum viss tid efter skatteperiodens ingång, för att samtliga förändringar i automobilregistret under föregående period skola kunna bliva beaktade vid debiteringen.

Ett genomförande av halvårsdebitering för automobiler och släpvagnar förutsätter icke med nödvändighet en motsvarande uppdelning av skatteuppbörden för motorcyklar. Uppdelning av skatten för sistnämnda fordon torde icke heller böra genomföras med hänsyn till ifrågavarande skattebelopps relativt ringa storlek.

Bland länsstyrelserna ställer sig det stora flertalet avvisande gentemot förslaget i förevarande del. Utförliga yttranden i denna fråga ha avgivits av, bland andra, *länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands* och *Malmöhus län,* vilka samtliga uttala mycket starka betänkligheter mot förslaget och därvid framställa i huvudsak samma invändningar mot detsamma som riksräkenskapsverket. Allmänt framhålles, att något större behov av delad uppbörd knappast kan anses föreligga, och ifrågasättes, om icke de därmed förenade olägenheterna överväga de fördelar, som åsyftats med ändringen. *Överståthållarämbetet* uttalar som sin uppfattning, att man särskilt för den yrkesmässiga men även för den övriga motortrafiken bör kräva, att fordonsägarna ha en ordnad ekonomisk ställ-

ning, som medger fullgörandet av iklädda förbindelser. Enligt ämbetets mening förelåge ingen anledning för det allmänna att genom lättnader i fråga om skattebetalningen underlätta för ekonomiskt mindre bärkraftiga personer att anskaffa automobil. *Länsstyrelsen i Värmlands län* uppger, att det enligt vad länsstyrelsen inhämtat vore en allmän önskan bland utövare av yrkesmässig automobiltrafik i länet, att den nu gällande ordningen med en enda uppbördstermin under året bibehölles men att denna förlades till juli månad, då trafikinkomsterna vore störst. Av liknande skäl förordar även *länsstyrelsen i Örebro län,* att den nuvarande uppbördsterminen flyttas, förslagsvis till tiden 1—15 augusti. Bland övriga detaljförslag, som framkommit i yttrandena, må till slut allenast nämnas, hurusom det ifrågasatts att medgiva delning av uppbörden endast för utövare av yrkesmässig trafik och blott för de fall, då skatten uppginge till visst större belopp.

Av vad i yttrandena anförts lärer med full tydlighet framgå, att den av utredningen förordade anordningen med en årlig debitering av fordonsskatten och två terminer för uppbörd av densamma skulle vara förenad med betydande olägenheter. Förslaget i denna del tager icke hänsyn till de avsevärda förändringar, som, enligt vad erfarenheten visar, under tiden mellan de båda uppbördsterminerna skulle inträda i de förhållanden, beträffande vilka inskrivning skall verkställas i automobilregistret. Vill man införa ett system med två uppbördsterminer, som är effektivt och tekniskt godtagbart, torde det vara ofrånkomligt att anordna två debiteringsförrättningar årligen och att ändra reglerna beträffande skattskyldigheten därhän att den, som vid ingången av ett kalenderhalvår är eller bör vara i automobilregistret antecknad såsom ägare av ett fordon, skall för samma kalenderhalvår vara skattskyldig för fordonet. Förslaget om delning av uppbörden torde närmast hava tillkommit av hänsyn till den relativt fåtaliga gruppen av yrkesmässiga trafikutövare. För det stora flertalet övriga automobilägare lärer förslaget icke vara av någon mera framträdande betydelse. Skatten utgör, även när den är som störst, endast en jämförelsevis ringa del av de totala kostnaderna för hållande av automobil. En reform i den åsyftade riktningen skulle föranleda en högst betydande ökning av myndigheternas arbete med debitering, uppbörd och redovisning av automobilskattemedlen. Under angivna förhållanden anser jag mig icke kunna förorda någon ändring av den nuvarande ordningen på detta område. *Departementschefen.*

Ikraftträdande m. m.

Enligt utredningens förslag skulle höjningen av fordonsskatten träda i kraft den 1 januari 1939. Dock skulle de nya bestämmelserna om fordonsskatten gälla i fråga om automobiler och släpvagnar, som under år 1938 registrerats efter det gummiringskatten upphävts. Häremot är från min sida icke något att erinra. Jag förutsätter härvid, att tillämpning av de nya

skattesatserna under år 1938 skall förekomma endast då ett fordon registreras första gången, vilket synes böra komma till uttryck i författningstexten.

Bestämmelserna om gummiringskattens upphävande samt höjningen av skatterna å drivmedel anser utredningen böra träda i kraft redan under innevarande budgetår.

Med hänsyn till det läge av ovisshet, som förslaget om gummiringskattens borttagande tillskapat och som menligt inverkar på handeln med gummiringar, är det även enligt min mening angeläget, att denna fråga bringas till ett snabbt avgörande.

I några av yttrandena har hemställts, att med höjningen av drivmedelsskatterna måtte anstå till någon tid efter det gummiringskatten upphävts, detta för att bereda motortrafiken kompensation för den del av erlagd gummiringskatt, som kan anses belöpa på tiden efter denna skatts avskaffande. Vad sålunda anförts synes kunna såtillvida beaktas, att skatterna å drivmedel höjas först från och med den 1 juli 1938. Anmärkas bör, att skatten å brännolja med hänsyn till det sätt, varpå denna skatt uttages, icke lämpligen kan ändras vid annan tidpunkt än års- eller halvårsskifte.

I anslutning till höjningen av bensinskatten torde, på sätt utredningen även föreslagit, vid höjningens ikraftträdande inneliggande lager av bensin böra bliva föremål för efterbeskattning jämlikt samma grunder som enligt förordningen den 29 april 1932 (nr 87) tillämpats i fråga om bensin, som den 1 maj 1932 fanns i riket. Förslag till bestämmelser om uppbörd av sådan skatt torde senare få anmälas för Kungl. Maj:t.

Med anledning av förslaget om gummiringskattens upphävande har utredningen vidare upprättat förslag till förordning angående restitution av eller befrielse från skatt å automobilgummiringar. Enligt detta författningsförslag skulle Kungl. Maj:t på framställning av vederbörande ägare kunna medgiva restitution av erlagd skatt eller befrielse från gäldande av påförd skatt för automobilgummiringar, vilka vid tiden för gummiringskattens upphävande ännu ej tagits i bruk. Utredningen förutsätter, att närmare föreskrifter härutinnan skola meddelas av Kungl. Maj:t. Beträffande innehållet av dessa föreskrifter anför utredningen, att såsom villkor för åtnjutande av restitution eller befrielse borde föreskrivas, att sökanden avlämnade försäkran angående sitt innehav vid nämnda tid av automobilgummiringar, vilka då ännu ej tagits i bruk. Enär det syntes böra förutsättas, att restitution eller befrielse medgåves allenast för automobilgummiringar, som vore marknadsgilla, borde försäkran ock innehålla uppgift i detta avseende. Försäkran borde avgivas på tro och heder och vara, likaledes på tro och heder, till riktigheten styrkt av två personer, vilka kunde förutsättas äga kännedom om de förhållanden, som avsåges i försäkran.

Mot utredningens förslag i nyssberörda del har jag i stort sett icke något att erinra. Dock torde det ur författningsteknisk synpunkt vara lämpligt, att bestämmelserna om restitutionsrätt och befrielse från skatt inarbetas i förordningen om gummiringskattens upphävande. Restitutionsrätt eller befrielse från skatt synes icke böra vara utesluten för de fall, då ringarna använts alle-

nast vid sådan tillfällig körning, som avses i 13 § 1 mom. 1—4 punkterna motorfordonsförordningen. Därjämte synes författningstexten böra erhålla sådan utformning, att det lämnas öppet, huruvida hithörande ärenden skola behandlas av Kungl. Maj:t eller av myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer.

I överensstämmelse med vad i det föregående anförts ha inom finansdepartementet upprättats förslag till

1) förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

2) förordning angående upphävande av förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar, m. m.;

3) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit;

4) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1938; samt

5) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

Föredraganden hemställer härefter, att berörda förslag måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Folke Ericson.