

### Nr 3.

Ankom till riksdagens kansli den 3 mars 1939 kl. 1 e. m.

*Bevillningsutskottets betänkande, i anledning av vissa motioner avseende ändringar i fråga om automobilbeskattningen.*

Till bevillningsutskottet hava hänvisats flera motioner, avseende ändringar i fråga om automobilbeskattningen. Av dessa motioner har det synts utskottet lämpligt att i ett betänkande behandla följande, nämligen:

1) motionen nr 226 i andra kammaren av herr *Wallén*, däri hemställts, »att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning och förslag till sådan ändring av sättet för automobilskattens utgående att den i sin helhet uttages i form av skatt på bensin och andra drivmedel»;

2) motionen nr 309 i andra kammaren av herrar *Werner* i Höjen och *Pettersson* i Rosta, vari hemställts, »att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning och förslag till sådan ändring i förordningen om bensinskatt m. m. att i jordbruksdrift förbrukad bensin må befrias från erläggande av bensinskatt»; samt

3) motionen nr 310 i andra kammaren av herrar *Werner* i Höjen och *Pettersson* i Rosta, däri hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla om förslag till sådan ändring av förordningen om automobilskatt, att motorfordon, som uteslutande användes i jordbruksdrift inom visst jordbruksområde med därtill hörande enskilda vägar, måtte befrias från fordonsskatt».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för motionärernas yrkanden, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna.

### **Automobilbeskattningen enligt 1938 års beslut.**

Vid 1938 års riksdag framlade Kungl. Maj:t i proposition nr 234 förslag till omläggning av automobilbeskattningen. Kungl. Maj:ts förslag, som i allt väsentligt byggde på ett av 1937 års automobilskatteutredning framlagt förslag till ändrade bestämmelser rörande nämnda beskattning (Statens offentl. utredn. 1937: 53), blev på hemställan av bevillningsutskottet (bet. nr 16) godkänt av riksdagen.

De ändrade bestämmelserna gingo ut på att inom ramen för automobilbeskattningens dåvarande totalbelopp åvägabrinda en rationalisering av skattesystemet samt en rättvisare fördelning av skattebördan mellan olika skatteobjekt. Därvid borttogs gummiringskatten samt höjdes fordonsskatten och skatterna å drivmedlen med belopp, som tillhopa i stort sett motsvarade totalsumman av gummiringskatten.

Enligt nu gällande bestämmelser utgår skatten för bensin med 12 öre och för brännolja med 9 öre för liter. Före den år 1938 vidtagna höjningen av skatterna å drivmedlen utgick skatten å bensin med 10 öre och å brännolja med 7 öre för liter.

Jämlikt 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt, sådant detta författningsrum lyder enligt förordning den 29 april 1938, utgår, såvitt nu är i fråga, för varje automobil med ringar av mjuk kautschuk årligen en grundavgift av 50 kronor. Därutöver utgår årlig skatt 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, samt

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

För nämnda fordon skall skatten utgå med lägst 50 kronor för år.

I sitt av riksdagen godkända betänkande nr 16 anförde 1938 års bevillningsutskott till en början följande allmänna synpunkter på det då framlagda förslaget till omläggning av automobilbeskattningen:

»Med de olika intressen, som beröras av denna beskattning, och de skiftande förhållanden, som gälla för olika grupper av skattskyldiga, är det helt naturligt icke möjligt att åstadkomma en för varje enskild grupp fullt rättvis beskattning. Den ständigt och snabbt fortgående utvecklingen inom motor- och automobilteknikens område samt inom vägväsendet ävensom förändringarna inom de olika fordonskategorierna, personbilar, lastbilar och omnibussar, giver tydligt vid handen, att beskattningsreglerna måste, huru de än utformas, tid efter annan underkastas förnyad prövning.»

Beträffande fördelningen av gummiringskattens totala belopp mellan skatterna å fordonen och drivmedlen anförde utskottet bland annat, att det icke kunde komma i fråga att uttaga hela detta belopp genom höjning av fordonsskatten, enär en sådan höjning komme att hårt drabba personbilar, som icke nyttjades i yrkesmässig trafik, och överhuvud fordon, som nyttjades i ringa omfattning. Utskottet ansåge sig därför icke kunna förorda, att den skatteökning, som erfordrades för att kompensera gummiringskattens borttagande, uttoges enbart genom höjning av fordonsskatten. En höjning enbart av skatterna å drivmedlen skulle särskilt hårt komma att drabba den yrkesmässiga trafiken, och höjningen skulle dessutom komma att bliva särskilt kännbar för motorfordonstrafiken överhuvud i de delar av landet, där bensinpriset vore jämförelsevis högt, vilket exempelvis vore förhållandet i

vissa trakter inom de norrländska länen. Utskottet kunde därför ej heller biträda tanken att hela det erforderliga beloppet skulle uttagas enbart genom höjning av drivmedelsskatterna. Den av 1937 års automobilskatteutredning och Kungl. Maj:t föreslagna fördelningen av skatteökningen å fordon och drivmedel syntes utskottet i stort sett väl avvägd.

I särskilda vid 1938 års riksdag väckta motioner hemställdes, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t göra framställning om utredning och förslag angående på vilket sätt bensin, som förbrukades uteslutande i jordbruksdrift, måtte befrias från att belastas av för vägväsendet avsedd beskattning. I enlighet med bevillningsutskottets hemställan beslöt riksdagen avslå dessa motioner. Som motiv för denna hemställan anförde bevillningsutskottet bland annat följande:

»Den av utskottet förordade höjningen av bensinskatten kommer givetvis att träffa icke blott ägare av motorfordon utan även andra grupper av bensinförbrukare, såsom utövere av yrkesmässigt fiske, jordbrukare, motorbåtsägare med flera. I syfte att söka undanröja verkningarna av bensinskatten för sjötrafiken har automobilskatteutredningen verkställt undersökningar angående möjligheten att genom tillsats av färgämne till bensin, som användes för nämnda trafik, skilja denna bensin från sådan som användes vid automobildrift. Ett dylikt förfarande har visserligen visat sig vara tekniskt genomförbart, men utredningen har, med hänsyn till svårigheten att åvägbringa en effektiv kontroll över att färgad bensin ej användes för automobildrift, icke ansett sig kunna förorda bestämmelser om färgning av bensin. För tillgodoseende av fiskarens intressen har automobilskatteutredningen i huvudsak förordat av 1935 års fiskeriutredning framlagt förslag om restitution av skatt å bensin, som förbrukats i yrkesmässigt fiske, direkt till de fiskare, som för angivet ändamål använt bensin. I åtskilliga yttranden över detta förslag hava starka betänkligheter anförts mot detsamma, och en del representanter för fiskerinäringen hava ansett den nuvarande kollektiva restitutionsformen vara att föredraga. Departementschefen har av anförda skäl ansett sig icke kunna biträda utredningens förslag utan förordat bibehållande av det nuvarande kollektiva restitutionsförfarandet.

---

Av det anförda framgår, att det är förenat med stora svårigheter att upphäva verkningarna av bensinskatten för andra bensinförbrukare än dem som jämlikt skattens syfte skola därav beröras. För fiskarens vidkommande synas olägenheterna av bensinskatten i stort sett hava undanröjts genom den nuvarande kollektiva restitutionen av nämnda skatt. — — — Likaledes förutsätter utskottet, att Kungl. Maj:t kommer att ägna uppmärksamhet åt frågan, huruvida det är möjligt att vidtaga några åtgärder till lindrande av bensinskattens verkningar för andra förbrukare, som rätteligen icke böra drabbas av skatten.»

I anledning av vid 1938 års riksdag väckta motioner, vari hemställt, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära utredning om fordonsskattefrihet, eventuellt skattelättnad, för motorfordon, som endast användes inom en jordbruksegendoms område, ävensom lättnad i fordonsskatten för s. k. traktor-släpvagnar, beslöt riksdagen på hemställan av bevillningsutskottet att avslå dessa motioner. Som motiv för sin hemställan anförde bevillningsutskottet följande:

»De i dessa motioner berörda frågorna sammanhänga med spörsmålet om rationaliseringen och mekaniseringen av jordbrukets drift. De av motionerna åsyftade olägenheterna av automobilbeskattningen gälla icke allenast för jordbrukarna. Ehuru det är önskligt, att denna beskattning ej lägger hinder i vägen för utvecklingen på jordbrukets och andra områden, får det icke förbises, att det är nödvändigt att upprätthålla bestämda gränser mellan de olika slag av fordon, som böra drabbas av beskattningen eller icke. Det torde kunna antagas, att värdefulla erfarenheter rörande verkningarna av gummiringskattens upphävande och om utvecklingen på det jordbrukstekniska området skola vinnas under de närmaste åren. Frågan om skattelättnader för nu ifrågasvarande slag av fordon bör därför enligt utskottets mening lämpligen tagas under överbäggande först i samband med en förnyad prövning av frågan om automobilbeskattningen. Utskottet anser sig därför icke böra förorda bifall till motionärernas hemställan om skrivelser till Kungl. Maj:t med begäran om utredning i förevarande ämnen.»

### Sammanfattning av motionerna.

I motionen II: 226 har ifrågasatts sådan ändring av sättet för automobilskattens utgående, att densamma i sin helhet skulle uttagas i form av skatt på bensin och andra drivmedel. Som motiv härför har motionären i huvudsak framhållit följande. I årets statsverksproposition beräknades automobilbeskattningens avkastning för budgetåret 1939/40 till 132 miljoner kronor, därav 36 miljoner kronor beräknades belöpa å fordonsskatten och 96 miljoner kronor å bensinskatten. Detta innebure, att i medeltal på varje fordon kunde beräknas utgå cirka 150 kronor i fordonsskatt. De låga priser, för vilka en fullgod begagnad automobil numera kunde förvärvas, gjorde det möjligt för många personer i vårt land att skaffa sig en automobil. För förverkligandet av denna möjlighet lade emellertid den stora engångsutgiften för fordonsskatten hinder i vägen. Talrika fall förekomme, då även fullgoda bilar nedskrotats, enär fordonssägaren icke kunnat betala nämnda skatt. Det vore också känt, att fordonsskatten starkt påverkade priserna för begagnade automobiler. I tider, då landsbygdens avfolkning vore ett brännande problem, borde staten icke genom sina åtgärder ytterligare bidra till nämnda förhållande. Den förhållandevis ringa del, som fordonsskatten utgjorde av de sammanlagda automobilskattemedlen, syntes direkt peka på ett slopande av denna skatt och uttagande av motsvarande skatteintäkt genom en höjning av bensinskatten. Enligt uppgift i årets statsverksproposition uppskattades den beskattningsbara bensinmängden för budgetåret 1939/40 till 790 miljoner liter. En höjning av bensinskatten med 5 öre för liter skulle sålunda giva 39.5 miljoner kronor eller mera än hela den beräknade fordonsskatten.

I motionen II: 309 har föreslagits, att i jordbruksdrift förbrukad bensin måtte undantagas från bensinskatt. Såsom motivering härför hava motionärerna i huvudsak anført. Det förefölle föga rimligt, att bensinskatten, vars avkastning vore avsedd för täckande av kostnaderna för rikets allmänna vägnät, skulle drabba förbrukningsområden, som icke hade något att göra med

slitning av de allmänna vägarna. Detta vore emellertid fallet med den motorbensin, som numera i ökad omfattning förbrukades i den rena jordbruksdriften. Till traktorer ombyggda lastbilar hade genom sin prisbillighet och sin användbarhet såsom dragkraft vid de mindre jordbruket blivit synnerligen eftersökta. Emot skattebefrielse å bensin förbrukad i jordbruksdrift hade invänts, att nämnda skattefrihet skulle bliva svår att kontrollera samt leda till missbruk. Frågan syntes emellertid kunna lösas på det sätt, att jordbrukare, som i och för sitt jordbruk använde bensin såsom motorbränsle, antingen tilldelades en viss mängd skattefritt motorbränsle, beräknad efter antal hektar åker, eller ock ålades förete giltigt bevis om myckenheten av den bensin, som på nyssnämnt sätt förbrukats, varefter skatterestitution borde kunna ske genom en årsavräkning.

I motionen II: 310 har föreslagits sådan ändring av gällande bestämmelser, att motorfordon, som uteslutande användes i jordbruksdrift inom visst jordbruksområde med därtill hörande enskilda vägar, måtte befrias från fordonsskatt. Som motiv härför hava motionärerna bland annat anfört följande. Vid den rationalisering, som blivit ofrånkomlig för nedbringande av driftkostnaderna vid jordbruket, hade det visat sig nödvändigt att i allt större utsträckning utnyttja motorkraften. För att snabbare kunna utföra bland annat bärgningsarbetet hade jordbrukare med mera vidsträckta arealer eller söndersplittrade brukningsenheter liksom även en del mindre jordbrukare, vilka saknade dragare, börjat anskaffa utrangerade lastbilar. Dessa användes för transporter inom jordbruksområdet och i vissa fall även å till jordbruket hörande enskilda vägar. Det låge i sakens natur, att någon slitning av det allmänna vägnätet därvid icke uppstode. Det vore därför orimligt, att för ett transportfordon, som icke besvärade det allmänna vägnätet, skulle utgöras skatt, vilken användes till bestridande av kostnaderna för underhåll av sagda allmänna vägnät. Skulle dylika fordon behöva särskiljas från motorfordon i övrigt, borde detta kunna ordnas så, att de speciella jordbruksfordonen märktes på något särskilt sätt så att de bleve lätt igenkännliga.

Såsom framgår av den inledningsvis lämnade redogörelsen beslöt 1938 års riksdag i enlighet med ett av Kungl. Maj:t framlagt förslag en ganska genomgripande omläggning av automobilbeskattningen. Därvid upphävdes gummiringsskatten samt ökades fordonsskatten och skatterna å drivmedlen med ett sammanlagt belopp, som motsvarade totalsumman av gummiringsskatten. I samband med förenämnda förslag hade riksdagen att fatta ståndpunkt till frågan, huruvida icke hela beloppet av gummiringsskatten borde uttagas genom höjning enbart av skatterna å drivmedlen med 3 öre för liter. Såsom skäl mot en dylik lösning av frågan anförde bevillningsutskottet, att en sådan höjning av skatterna å drivmedlen skulle särskilt hårt komma att drabba den yrkesmässiga trafiken samt bliva särskilt kännbar för motorfordonstrafiken överhuvud i de delar av landet, där bensinpriset vore jämförelsevis högt.

I den nu föreliggande motionen II: 226 har ifrågasatts, att automobilskat-

*Utskottet.*

ten i dess helhet skulle uttagas i form av skatt enbart å drivmedlen. Med nuvarande avkastning av fordonsskatten skulle vid bifall till en sådan reform erfordras en ytterligare höjning av den nuvarande bensinskatten med 5 öre för liter. En på nu antytt sätt anordnad automobilbeskattning komme givetvis att verka synnerligen betungande icke blott för den yrkesmässiga motorfordonstrafiken utan även för åtskilliga andra slag av sådan trafik ävensom för sådana förbrukare av bensin, vilka använda densamma för annat ändamål än automobildrift. Med hänsyn härtill och då de nya bestämmelserna rörande automobilbeskattningen varit i tillämpning allenast under en relativt kort tid samt det sålunda icke är möjligt att ännu bedöma verkningarna av den år 1938 beslutade omläggningen av nämnda beskattning, anser sig utskottet icke kunna förorda bifall till det i motionen II: 226 framställda yrkandet om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning rörande sättet för automobilbeskattningens utgående.

I motionen II: 309 har framställts krav om skattefrihet för bensin, som förbrukas i jordbruksdrift. I samband med förslaget till omläggning av automobilbeskattningen var samma fråga i anledning av väckta motioner föremål för 1938 års riksdags uppmärksamhet. Av skäl som framgå av den tidigare redogörelsen beslöt riksdagen på hemställan av bevillningsutskottet avslå sistnämnda motioner. Vad angår det i den förevarande motionen framlagda förslaget till lösning av frågan om restitution av skatt å bensin, använd i jordbruksdrift, finner utskottet detta förslag lida av den svagheten att en något så när nöjaktig kontroll över att restitutionsrätten ej missbrukas, skulle erfordra åtgärder, vilka ej stå i rimligt förhållande till den relativt ringa fördel, som förslaget skulle komma att bereda varje enskild jordbrukare. Det är vidare givet att, därest sådan rätt medgives jordbrukare, samma förmån icke skulle kunna förvägras andra grupper av bensinförbrukare, vilka rätteligen icke borde drabbas av ifrågavarande skatt. En sådan utsträckning av restitutionsrätten skulle emellertid föranleda ytterligare svårigheter i kontrollhänseende. Enligt vad utskottet inhämtat är den i motionen berörda frågan föremål för närmare övervägande inom lantbruksstyrelsen. På grund härav och då, på sätt 1938 års bevillningsutskott anfört, det torde kunna förväntas, att Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet riktad på frågan, anser sig utskottet icke böra förorda bifall till motionärernas hemställan om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning i förevarande ämne.

Vad angår det i motionen II: 310 framlagda förslaget om frihet från fordonsskatt för sådana motorfordon, som uteslutande användas i jordbruksdrift inom visst jordbruksområde med därtill hörande enskilda vägar, sammanhänger detta spörsmål med frågan om rationaliseringen och mekaniseringen av jordbrukets drift. Såsom 1938 års bevillningsutskott framhöll beträffande denna fråga, är det sannolikt, att värdefulla erfarenheter rörande verkningarna av gummiringskattens upphävande och om utvecklingen på det jordbrukstekniska området skola vinnas under de närmaste åren. Frågan om skattelättnader för ifrågavarande slag av fordon bör därför tagas under

övervägande i samband med en förnyad prövning av frågan om automobilbeskattningen. Av nu anförda skäl anser sig utskottet icke böra föreslå bifall till det i motionen II: 310 framställda yrkandet om skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om utredning i detta ämne.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att motionen II: 226 av herr Wallén samt motionerna II: 309 och 310 av herrar Werner i Höjen och Pettersson i Rosta, angående ändringar i fråga om automobilbeskattningen, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 3 mars 1939.

På bevillningsutskottets vägnar:

IVAR ANDERSON.

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar *Viktor Larsson, Heiding, Wahlmark, Sjödahl, Elon Andersson, Velander, Ekman, Gustaf Björkman, Robert Berg\** och *Bondeson\**; samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Norrköping, *Lövgren, Björklund, Olsson* i Gävle, *Andersson* i Dunker, *Ericson* i Boxholm\*, *Werner* i Hultsfred, *Hammarlund, Hagberg* i Malmö och *Sandberg\**.

\* Icke närvarit vid justeringen av betänkandet.

**Reservation**

av herr *Andersson* i Dunker, som yrkat bifall till motionerna II: 309 och 310.