

Nr 226.

Av herr **Wallén**, *angående utredning om ändring i sättet för automobilskattens utgående.*

Genom beslut vid 1938 års riksdag genomfördes en omläggning av skatten på motorfordon och bensen, varigenom för att komplettera sloandet av automobilringskatten dels en höjning av fordonskatten infördes, dels ock skatten på bensen ökades från 10 till 12 öre per liter samt skatten på vissa brännoljor från 7 till 9 öre per liter. Ändringen av fordonskatten grundar sig på ett förslag från statens väginstitut till 1937 års automobilskattesakkunniga. Då väginstitutets synpunkter synas mig vara av betydelse för det följande, tillåter jag mig att i korthet återgiva desamma.

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

Institutet framhåller beträffande grundavgiften, att 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 grundkostnaden borde uttagas efter den nytta som fordonen hade av vägarna eller med andra ord efter transportarbetets storlek.

Beträffande den extra viktavgiften har väginstitutet, som framhåller, att vikten på ett fordon har stor betydelse särskilt för kostnaden för anläggningen av vägar och broar, framhållit, att institutet efter en summarisk beräkning ansett sig kunna uppskatta merkostnaden för de tyngre fordonens större krav på hållfastheten till 5 à 6 miljoner kronor per år.

Den extra hastighetsavgiften saknade i detta sammanhang betydelse, då högre hastigheter krävde större mängd drivmedel och slitkostnaden på vägen härigenom komparerades genom den större åtgången av drivmedel. Vägslitningsavgiften vore direkt proportionell till fordonets tyngd och borde beräknas efter »tonmil».

Med ledning av dessa beräkningar föreslogs av väginstitutet, att i fordonskatten borde för varje fordon ingå en fast grundavgift av 50 kronor, vartill skulle komma tillägg av olika storlek beroende på de större krav olika fordon ställde på anläggning och förslitning av vägbanan.

Väginstitutets förslag, som med vissa mindre betydande ändringar godtog av de sakkunniga och sedermera av riksdagen, innebar för de flesta bilar en höjning av fordonskatten. Jag hänvisar i detta avseende till Kungl. Maj:ts proposition nr 234 till 1938 års riksdag samt beviljningsutskottets

betänkande nr 16 i anledning av densamma. I detta sammanhang upptogs även frågan, huruvida icke en så betydande utgift som fordonskatten utgör skulle kunna göras mindre kännbar genom att skatten fördelades på flera skatteterminer. Av tekniska skäl visade det sig emellertid nödvändigt att trots ökningen av skattebördan bibehålla det gamla systemet med skattebetalning en gång om året. Som bekant användas bilskattemedlen i huvudsak till anläggning och underhåll av vägarna. För att få ett begrepp om vilka betydande belopp det här gäller vill jag endast hänvisa till årets statsverksproposition, av vilken framgår, att för budgetåret 1939/40 beräknats att av sammanlagda bilskatter ej mindre än 132 miljoner kronor skulle uttagas; därav i fordonskatt 36 miljoner kronor och i bensinskatt 96 miljoner kronor. Detta innebär, att i medeltal på varje fordon skulle uttagas cirka 150 kronor i fordonskatt (beräknat efter ett bilbestånd av 240 000 skattepliktiga motorfordon).

Ingen torde väl vilja bestrida, att det tillkommer bilägarna att betala sin skäliga andel för vägars byggande och underhåll. Vad jag här vänder mig mot är sättet för uttagandet av denna kostnad på grund av den olyckliga inverkan fordonskatten har på möjligheten för framför allt landsbygdens folk med dess knappa penningtillgång att komma i åtnjutande av de fördelar som tillgången till motorfordon innebär. De låga priser, för vilka nu en fullgod begagnad bil kan erhållas, skulle göra det möjligt för många människor i detta land att skaffa sig en bil. Vad detta skulle betyda för skapandet av drägligare förhållanden för de avlägset boende medborgarna i landet torde icke behöva närmare utvecklas. För många andra åter skulle det innebära en avsevärd lättnad i deras näringsfång. Vad som lägger hinder i vägen för förverkligandet av denna möjlighet är den stora engångsutgiften för skattens betalande. Talrika fall förekomma, då även fullgoda bilar hava nedskrotats endast för att ägaren icke sett sig någon möjlighet att betala skatten. Det är även känt, att fordonskatten starkt påverkar priserna för begagnade automobiler. Det kan icke vara skäligt, att en varas värde skall undergå starka fluktuationer endast därför att tekniska skäl lägga hinder i vägen för ett förnuftigt uttagande av en skatt. Det är ändå mindre skäl att låta ett förhållande kvarstå, som direkt omöjliggör för stora delar av samhället att komma i åtnjutande av teknikens framsteg. I dessa tider, då landsbygdens avfolkning är ett brännande problem, skall icke staten genom sina åtgärder ytterligare bidra till dessa beklagliga förhållanden. Det föreligger så mycket mindre anledning härtill, som lösningen av problemet med litet god vilja icke torde vara svår att ernå. Den förhållandevis ringa del, som fordonskatten utgör av de sammanlagda automobilskattemedlen, synes mig direkt peka på ett slopande av denna skatt och uttagandet av motsvarande skatteintäkt genom en höjning v bensinskatten. Enligt uppgift i årets statsverksproposition kunde den beskattningsbara bensenmängden för budgetåret 1939/40

uppskattas till 790 miljoner liter. En höjning av bensinskatten med 5 öre per liter skulle då giva 39 500 000 kronor eller mera än hela den beräknade fordonskatten.

Härtill kommer, att bestyret med uttagandet och indrivningen av fordonskatten avsevärt belasta länsstyrelserna och härigenom påverka de statliga förvaltningskostnaderna. Statsutgifternas ökning under senare år torde vara tillräckligt skäl att taga hänsyn till detta förhållande.

Med anledning av det ovan anförda får jag därför hemställa,

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.

Stockholm den 22 januari 1939.

Otto Wallén
i Sänga-Säby.
