

Nr 80.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt; given Stockholms slott den 29 november 1940.

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

GUSTAF.

Ernst Wigforss.

F ö r s l a g

till

F ö r o r d n i n g

angående ändrad lydelse av 1 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922
(nr 260) om automobils katt.

Härigenom förordnas, att 1 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 om
automobils katt¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives:

1 §.

För automobil — — — meddelade bestämmelser.

Angående beskattning — — — nedan stadgas.

Å automobil eller släpvagn, som enligt vad därom är särskilt föreskrivet
skall införas i ett centralt militärt fordonsregister, äger denna förordning
icke tillämpning.

Med automobil — — — på skenor.

Uttrycket släpvagn användes i denna förordning i samma betydelse som i
motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936.

5 §.

Skatt utgår — — — etthundrasextio kronor.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1941.

¹ Senaste lydelse se beträffande 1 § 1932:85 och beträffande 5 § 1939:774.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 29 no-
vember 1940.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och kommunikationsdepartementen anför chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss:

Motorfordon, som drivas med generatorgas av inhemskt ursprung, äro i skattehänseende gynnsammare ställda än övriga motorfordon. I 5 § sista stycket förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt stadgas sålunda, att för automobil — varmed enligt 1 § tredje stycket i förordningen avses motorfordon i allmänhet — skall utgå halv skatt därest fordonet är inrättat för och drives med generatorgas framställd av inhemskt bränsle. Enligt samma stadgande skall halv skatt utgå även för släpvagn, som är inrättad för och huvudsakligen användes till uppbärande av generator för framställning av sådan gas. Skattelindringen för motorfordon har till sitt huvudsakliga innehåll varit gällande sedan år 1932, då den infördes på riksdagens begäran. För släpvagnar infördes skattelindringen genom en förordning den 31 oktober 1939 (nr 774), sedan den urtima riksdagen samma år bifallit en proposition i ämnet. Bestämmelsernas syfte är att främja användningen av gengasdrivna fordon.

Den minskning i statsverkets inkomster av automobilskattemedlen, som de sålunda gällande skattelindringarna medföra, var ur statsfinansiella synpunkter av mindre betydelse så länge ett mycket stort antal bensindrivna motorfordon voro i bruk och automobilskattemedlen i följd därav inflöto till avsevärda belopp. I detta förhållande har numera en väsentlig förändring inträtt. Till följd av bensinbristen har bensinskatteinkomsten nedgått till en obetydlighet. Av samma anledning har flertalet fordon avregistrerats eller omändrats till gengasdrift, vilket haft till följd att även fordonsskatten visar en kraftig minskning. Från den 1 nästkommande december genomföres en ytterligare åtstramning av bensintilldelningen, varigenom inkomsterna av automobilskattemedlen torde nedgå än mera.

Till belysning av denna utveckling må följande siffror anföras. Under budgetåret 1938/39 inflöto i automobilskatt i runt tal 134.3 miljoner kronor, där-

av i fordonsskatt 43.0 miljoner och i bensinskatt 91.3 miljoner kronor. För budgetåret 1939/40 voro motsvarande siffror 127.3 respektive 38.2 och 89.1 miljoner kronor. För budgetåret 1940/41 beräknar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att inkomsterna av automobilskatten komma att utgöra 19.9 miljoner kronor, därav 15.9 miljoner i fordonsskatt och 4.0 miljoner i bensinskatt. Om dessa beräkningar yttrar styrelsen följande:

Under första kvartalet av innevarande budgetår uppgick nettoinkomsten av bensinskatten (här och i det följande räknas självfallet endast med den skatt, som enligt gällande bestämmelser är avsedd att finansiera anslagen för vägväsendet) till i runt tal 11,200,000 kronor. Härav belöpte på september månad allenast 700,000 kronor. På grund av den pågående avregistreringen av motorfordon åsamkades fordonsskattekotot under samma kvartal nettoutgifter på sammanlagt cirka 3,500,000 kronor. Nettoinkomsten av automobilskattemedlen blev således i runt tal 7,700,000 kronor.

Med ledning av från statens bränslekommission inhämtade uppgifter angående bensintilldelning och med beaktande av storleken av för september månad influtna bensinskattemedel torde bensinskatten under andra kvartalet kunna uppskattas till 2,000,000 kronor. Huru avregistreringen kommer att påverka fordonsskattekotot är omöjligt att förutsäga. En så stor belastning som under första kvartalet synes man dock, såvitt styrelsen förmår bedöma, knappast behöva räkna med. Ett antagande att belastningen blir cirka 2,000,000 kronor, torde få anses relativt väl avvägt. Under andra kvartalet skulle alltså någon behållning av bilskattemedlen icke uppkomma.

Enligt från bränslekommissionen inhämtade uppgifter skulle bensintilldelningen för den ransoneringsperiod, som tager sin början den 1 december 1940, överslagsvis kunna uppskattas till 3,500 m³. Om tilldelningen i fortsättningen kommer att bli densamma — vilket självfallet helt undandraget sig styrelsens bedömande — skulle den sammanlagda förbrukningen under tredje och fjärde kvartalen kunna uppskattas till i runt tal 22,500 m³, motsvarande en bensinskatt av cirka 2,700,000 kronor.

För tredje och fjärde kvartalerna beräknas fordonsskatten på följande sätt. Fordonsskatt inflöt under februari, mars, april och maj 1940 med respektive 32,800,000 kronor, 4,400,000 kronor, 777,000 kronor och 417,000 kronor. Av dessa belopp torde i runt tal 36,000,000 kronor avse fordon, som redan den 1 januari voro registrerade, och av sistnämnda belopp beräknas 1,000,000 kronor belöpa på motorcyklar. Enligt från överståthållarämbetet och länsstyrelserna införskaffade uppgifter beräknas det registrerade antalet motorfordon den 1 januari 1941 komma att uppgå till allenast en tredjedel av motsvarande antal den 1 januari 1940, vilket skulle innebära att antalet registrerade motorfordon den 1 januari 1941 skulle uppgå till omkring 80,000. Den under första halvåret 1941 inflytande fordonsskatten skulle således — med bortseende från skatten på motorcyklar, vilken torde bli så obetydlig, att den i realiteten blir utan betydelse — kunna beräknas till ($\frac{1}{3} \times 35,000,000$) 11,600,000 kronor. Då emellertid av det registrerade antalet fordon cirka 30,000 antagas komma att vara gengasdrivna och skatten för dessa endast utgår med halva beloppet, torde den totala skatten komma att minska till 9,500,000 kronor ($11,600,000 - \frac{3}{8} \times \frac{1}{2} \times 11,600,000$).

Enligt ovan gjorda beräkningar — vilka såsom av det anförda framgår i huvudsak äro mycket approximativa — skulle alltså bilskattemedlen för budgetåret 1940/41 kunna uppskattas till (7,700,000 + 2,700,000 + 9,500,000) 19,900,000 kronor eller, avrundat, till 20,000,000 kronor.

Denna avsevärda minskning i inkomsten av automobilskattemedlen kan icke motsvaras av en lika stor minskning av de anslag, som hittills avräknats mot dessa medel. Sålunda beräknar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att kostnaderna för vägunderhåll under år 1940 trots vidtagna åtgärder för sparsamhet komma att uppgå till i runt tal 56 miljoner kronor. Måhända kunna vägunderhållskostnaderna under år 1941 ytterligare nedbringas. Några större belopp torde emellertid härför icke vara att vinna. Redan till underhållskostnadernas bestridande måste sålunda väsentligen anlitas andra medel än automobilskattemedlen, vartill komma övriga vägkostnader till betydande belopp.

De sålunda anförda omständigheterna synas böra medföra, att frågan om gengasfordonens beskattning tages under omprövning. De motiv, som ursprungligen framkallade skattelindringen, föreligga icke längre. I nuvarande läge, då gengasen är det praktiskt taget enda tillgängliga drivmedlet för motorfordon, torde någon subvention icke påkallas för denna driftforms utveckling. Under sådana förhållanden synes icke skäligt att i synnerhet under nu rådande statsfinansiella läge uppehålla de gällande vittgående skattelindringarna för dessa fordon.

För att med avseende å fordonsskatten ställa de gengasdrivna fordonen på i stort sett samma plan som de bensindrivna kunde det synas lämpligt att i fråga om gengasfordonen föreskriva, att full skatt skulle utgå för själva fordonet under det att aggregatet vore skattefritt. Enligt vad jag inhämtat skulle emellertid ett sådant system erbjuda stora svårigheter i den praktiska tillämpningen, varför det icke torde böra läggas till grund för en ändring av gällande bestämmelser. Detta gäller även andra metoder att kompensera de gengasdrivna fordonen för aggregatets vikt. Dessa metoder leda lätt till resultat, som i särskilda fall kunna vara mindre tillfredsställande. Med hänsyn härtill och då de gengasdrivna fordonen i beskattningshänseende intaga en gynnad ställning framför de bensindrivna redan därigenom att skatt icke utgår å drivmedlet, synes det mig skäligt, att gällande bestämmelser ändras därhän, att skatt för gengasdrivna fordon skall utgå efter samma grunder som för andra motorfordon. I konsekvens härmed torde även den gällande skattelindringen för släpvagnar, som äro inrättade för och huvudsakligen uppbära gengasaggregat, böra upphävas. De gengasdrivna fordonens särställning med avseende å fordonsskattningen skulle sålunda upphöra.

Därest en sådan lösning genomfördes, skulle enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förut angivna beräkningar statsverket tillföras ytterligare omkring 2.1 miljoner kronor i fordonsskatt under första halvåret 1941. Rörande inkomstökningen under nästa budgetår äro hållpunkterna för en beräkning givetvis mycket osäkra. Med hänsyn till nuvarande produktion av gengasaggregat torde emellertid antalet gengasdrivna fordon vid årsskiftet 1941/42 kunna uppskattas till omkring 80,000. Vid en genomsnittsskatt av 200 kronor per fordon vid hel fordonsskatt, skulle inkomstökningen genom skattelindringens bortfallande utgöra 8 miljoner kronor.

Jag anhåller vidare att i detta sammanhang få till behandling upptaga fråga om beskattning av motorfordon och släpvagnar, som tillhöra krigsmakten.

För militära motorfordon och släpvagnar utgår, liksom för andra staten tillhöriga fordon av detta slag, automobilskatt efter samma grunder som för fordon i enskild ägo. Detta förhållande — som ju innebär att staten utgiver skatt till sig själv — har sin motivering däri, att automobilskattemedlen ingå i en för särskilda ändamål upprättad specialbudget.

Registrering av militära fordon samt uppbörd och debitering av skatt för sådana fordon sker ävenledes i samma ordning som för övriga motor- och släpfordon. Härav föranledes ett omfattande arbete för länsstyrelserna och de militära myndigheterna. Särskilt i nu rådande läge, då ett mycket stort antal fordon inköpts för försvarsväsendets räkning, har denna arbetsbörda i väsentlig mån ökat.

I skrivelse den 5 november 1940 har *arméförvaltningens tygdepartement* föreslagit vissa ändringar i fråga om registrering av militära motor- och släpfordon samt om debitering och uppbörd av skatt för sådana fordon. I framställningen, som föranletts av en skrivelse från statens krisrevision och tillstyrkts av överbefälhavaren över rikets försvarskrafter, anföres bland annat:

Krigsmaktens (arméns, marinens och flygvapnets) vid mobilisering erforderliga motor- och släpfordon byta ofta förläggningssort (hemort). Härav föranledes omregistrering för fordonen från ett län till ett annat. Denna omregistrering är under nuvarande och därmed jämförliga förhållanden oftast icke möjlig. Avsevärd oreda beträffande registrerings- och skatteförhållanden kan därför med nuvarande system icke undvikas. Dessa olägenheter skulle bland annat bortfalla med införandet av ett centralt register, förutsatt att angivna fordon avföras ur länsstyrelsernas bilregister och endast registreras i det centrala registret — »militärregistret».

Om fordonsskatt ävenledes framdeles skall utgå för krigsmakten tillhöriga motorfordon, kunde denna lämpligen beräknas av militärregistret. Skattebelopp kunde genom arméförvaltningens tygdepartements försorg direkt överföras från fjärde till sjätte huvudtiteln.

Genom införandet av ett centralt militärt automobilregister skulle en avsevärd rationalisering kunna vinnas i fråga om registreringen av militära motor- och släpfordon. De för inrättande av ett sådant register nödvändiga författningsändringarna äro under utarbetande inom kommunikationsdepartementet. Det torde kunna förväntas, att registret skall kunna vara färdigställt inom loppet av första halvåret 1941.

Även förfarandet vid debitering och uppbörd av skatt för militära fordon skulle kunna väsentligen förenklas, när ett centralt militärt automobilregister upplagts. Skattens belopp skulle sålunda kunna uträknas av den registerförande myndigheten, varefter summan kunde från ett på fjärde huvudtiteln upptaget anslag direkt överföras till automobilskattemedelsfonden. Stor arbetsbesparing skulle därvid vinnas, därest skatten kunde beräknas lika för varje motorfordon respektive släpfordon oberoende av fordonets vikt.

Den föreslagna ordningen torde böra genomföras sålunda, att i 1 § automobilskatteförordningen föreskrives, att förordningen icke skall äga tillämpning å motorfordon och släpvagnar, som äro införda i det militära automobilregistret. Det torde därefter få ankomma på Kungl. Maj:t att förelägga riksdagen förslag om beräkning av skattens belopp samt att äska de för ändamålet erforderliga medlen. Dessa medel torde böra anvisas såsom ett särskilt anslag å fjärde huvudtiteln.

Vid en ändring av 1 § automobilskatteförordningen torde härjämte föreskriften i fjärde stycket av denna paragraf böra omarbetas. I detta stycke föreskrives, att vad i automobilskatteförordningen stadgas om släpvagn skall gälla allenast sådan för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplas till automobil. Denna föreskrift infogades i automobilskatteförordningen år 1932, då skatteplikt för släpvagn infördes.

I den proposition, vari denna ändring av automobilskatteförordningen föreslogs, anföres bland annat:

Motorfordonsförordningen (av den 20 juni 1930) skiljer mellan släpvagnar för *stadigvarande bruk* och släpvagnar för *tillfälligt bruk*. De förra utgöras av sådana släpvagnar, vilka äro avsedda att öka ett motorfordons lastförmåga, släpvagnar i egentlig mening, under det att den senare kategorien av släpvagnar, enligt vad av 1927 års motorfordonssakkunnigas betänkande framgår, ansetts omfatta transportabla maskiner och redskap — såsom tröskverk, slåttermaskiner och asfaltkokare — vilka tillfälligt framforslas medelst motorfordon. En släpvagn för stadigvarande bruk lärer följaktligen vara ett sådant fordon, som konstruerats med uteslutande syfte att kopplas till ett annat fordon, under det att en släpvagn för tillfälligt bruk, såsom av 1927 års motorfordonssakkunnigas nyss återgivna exempel torde framgå, redan utan koppling till annat fordon uppfyller ett självständigt syfte.

Föreskriften i 1 § fjärde stycket automobilskatteförordningen avsåg sålunda att utesluta transportabla maskiner och redskap från skatteplikt.

I 1930 års motorfordonsförordning hade icke upptagits någon definition på uttrycket släpvagn. Någon sådan definition infogades ej heller i automobilskatteförordningen, men det förutsattes uppenbarligen, att uttrycket skulle äga samma betydelse i båda förordningarna. I 1936 års motorfordonsförordning har däremot en sådan definition införts (se senast SFS 1940: 874). Enligt denna definition, som upptagits i 1 § 1 mom., skall fordonets karaktär av släpvagn bestämmas av dess tekniska egenskaper och icke av dess användning. Transportabla maskiner och redskap anses enligt denna definition icke såsom släpvagnar. Då man fortfarande torde få antaga, att automobilskatteförordningen använder uttrycket släpvagn i samma mening som motorfordonsförordningen, har sålunda det läget inträffat, att transportabla maskiner och redskap oberoende av stadgandet i 1 § fjärde stycket automobilskatteförordningen, äro skattefria. Detta stadgande har i stället fått den innebörden, att en släpvagn i egentlig mening, som användes endast tillfälligtvis, blir skattefri. En sådan utveckling har emellertid icke varit avsedd.

Stadgandet i 1 § fjärde stycket automobilskatteförordningen torde därför

böra utgå. I samband härmed torde böra i automobilskatteförordningen klart uttalas, att förordningen använder uttrycket släpvagn i samma mening som motorfordonsförordningen.

I enlighet med vad sålunda anförts har inom finansdepartementet utarbetats förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt. Förslaget torde böra föreläggas riksdagen till antagande.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte besluta föreslå riksdagen

att antaga oförmälda förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Ur protokollet:

Lars Gabrielson.