

Nr 349.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om tillfällig nedsättning av skatten för vissa automobiler; given Stockholms slott den 8 oktober 1943.

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 om tillfällig nedsättning av skatten för vissa automobiler.

GUSTAF.

Ernst Wigforss.

Förslag

till

förordning om tillfällig nedsättning av skatten för vissa automobiler.

Härigenom förordnas som följer.

Utan hinder av vad i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt¹ är stadgat skall skatt för automobil med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, under förutsättning att ringarna äro av typ som blivit av statens trafikkommission godkänd, utgå enligt de grunder, vilka gälla beträffande skatt för automobil med ringar av mjuk kautschuk.

Denna förordning länder till efterrättelse från och med den 1 juni 1943 till och med den 31 december 1945.

¹ Senaste lydelse av 5 §, se 1940: 1019.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 oktober 1943.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, QUENSEL, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF, RUBBESTAD.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och folkhushållningsdepartementen anmäler chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, fråga om *tillfällig ändring av vissa bestämmelser angående automobilbeskattningen.*

Föredraganden anför därvid följande.

Möjligheterna att hålla ett mot landets trafikbehov svarande antal motorfordon i drift hava under senare tid, sedan svårigheterna i fråga om försörjningen med motorbränsle och smörjoljor till stor del övervunnits, i första hand berott av tillgången på bilgummi. Svårigheterna i sistnämnda avseende äro emellertid betydande. En redan från början förefintlig knapphet särskilt på gummiringar av grövre dimensioner har alltmera skärpts och har nödvändiggjort vittgående ingripanden för att nedbringa antalet i drift varande motorfordon med sådana ringar. I syfte att göra bristen på ringar av dylika dimensioner mindre kännbar hava å andra sidan såväl genom privat företagssamhet som genom statsmakternas försorg åtgärder vidtagits för att befrämja användningen, särskilt å tyngre lastbilar, av ringar av annat material än gummi. Uppmärksamheten har därvid i första hand riktats på vissa av enskilda företagare gjorda konstruktioner av träringar. I syfte att undanröja det hinder för användningen av dylika ringar, som utgjorts av det i motorfordonsförordningen 4 § 1 mom. h) förekommande förbudet mot att å automobil använda andra ringar än antingen luftringar eller ock i vederbörlig ordning godkända halvmassiva gummiringar, har Kungl. Maj:t på föredragning av chefen för kommunikationsdepartementet den 4 juni 1943 utfärdat en kungörelse (nr 285) angående tillfällig eftergift från nämnda bestämmelse. Enligt denna kungörelse må automobil försedd med ringar av typ, som blivit av statens trafikkommission godkänd, under iakttagande av de villkor och bestämmelser, som för ändamålet må hava av kommissionen föreskrivits, brukas utan hinder därav att ringarna icke äro av den beskaffenhet, som anges i nyssnämnda stadgande i motorfordonsförordningen.

I syfte att utröna träringars inverkan på vägbanor av olika slag har Kungl.

Maj:t genom beslut den 11 juni 1943, jämväl på föredragning av chefen för kommunikationsdepartementet, uppdragit åt statens väginstitut att utföra vissa undersökningar enligt av institutet uppgjort program samt anvisat erforderliga medel för undersökningarnas genomförande.

Undersökningarna ha därefter verkställts bland annat genom provkörningar på en för ändamålet iordningställd vägsträcka. Undersökningsresultaten ha sammanställts i en till chefen för kommunikationsdepartementet ingiven, den 29 juli 1943 dagtecknad rapport från statens väginstitut.

Genom undersökningarna har uttrönts, att träringar i användningen inverka ofördelaktigare än luftringar såväl på de fordon, på vilka de äro monterade, som på trafiklederna och därinvid belägna byggnader. Automobiler med träringar alstra sålunda å vägbanor med svag undergrund och ojämn beläggning väsentligt större skakningar samt å ojämnna vägbanor större stötverkan än med luftringar försedda fordon. Stort yttryck, mycket stort kanttryck och ökad korrugeringsverkan medföra ökad åverkan på vägbanan. Därjämte har vägbanematerialet under vissa förhållanden visat benägenhet att fastna på träringarna och därigenom rivas upp.

I rapporten framhålles även, att halvpermanenta beläggningar i mjukt tillstånd icke ha tillräcklig motståndskraft mot träringarna utan skjutas undan i valkar och spår. Sådan mjukhet kan vid värme inträda för vissa beläggningar, särskilt om de äro nylagda. På äldre, såriga beläggningar befaras träringar ha skadlig inverkan även i kallt väder.

På mera högklassiga beläggningar antages däremot träringarnas inverkan bliva ringa, såvida trafiken med sådana ringar är obetydlig.

Som sammanfattning framhålles i rapporten, att vid obetydlig trafik med träringar ökningen i åverkan på vägarna icke blir av större betydelse. De svåraste följderna befaras inträda för svagare halvpermanenta beläggningar. I städer med särskilt dåliga grundförhållanden anses träringar böra undvikas. Slutligen framhålles, att största tillåtna hjultryck vid användning av träringar med hänsyn till det stora yttrycket och den ökade dynamiska inverkan på brokonstruktioner bör begränsas, förslagsvis till 2,000 kg.

Trots otillräckligheten i tilldelningen av luftringar och oaktat de möjligheter, som genom förenämnda kungörelse den 4 juni 1943 öppnats för användning av ringar av annat material än gummi, har emellertid användningen av dylika ringar hittills fått endast en mycket ringa omfattning. Delvis har detta givetvis berott på praktiska svårigheter. Emellertid hava även nu gällande bestämmelser om fordonsskatt motverkat den önskade användningen av ersättningsringar.

Enligt nu gällande, i 5 § förordningen om automobilskatt den 2 juni 1922 innefattade bestämmelser utgår skatt för helt kalenderår räknat för vanliga automobiler med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk med 50 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt. För vanliga automobiler med ringar av mjuk kautschuk beräknas åter skatten efter differentierade skalor och utgår med följande belopp, nämligen

för personautomobil dels grundavgift med 50 kronor, dels ock 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 900 kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med 50 kronor, dels ock 18 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 900 kilogram, samt

för omnibus dels grundavgift med 50 kronor, dels ock 16 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 900 kilogram.

Verkan av dessa skattesatser, såvitt angår lastautomobiler, framgår av följande tabell.

Tjänstevikt kg.	Fordonsskatt, kronor	
	för bil med ringar av mjuk kautschuk	för bil med ringar av annat ämne
2,001—2,100	266	1,050
2,501—2,600	356	1,300
3,001—3,100	446	1,550
3,501—3,600	536	1,800
4,001—4,100	626	2,050
5,001—5,100	806	2,550

Syftet med den för automobiler med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk fastställda höga skattesatsen, vilken oförändrad kvarstått ända sedan den första i ämnet utfärdade förordningen av den 2 juni 1922 (nr 260), har, såsom framgår av förarbetena till 1922 års förordning (prop. 1922: 199 sid. 56), varit att söka förhindra användningen av automobiler med sådana ringar för att därigenom minska vägslitningen. Skattesatsen ifråga har ur denna synpunkt visat sig vara effektiv. I skattesatsen ligger uppenbarligen ett avgörande hinder för att ersättningsringar skola kunna komma till användning i större utsträckning. För sådan användning är tydligen en temporär ändring av gällande bestämmelser om skatt för bilar med ringar av annat material än mjuk kautschuk nödvändig.

I en inom kommunikationsdepartementet utarbetad promemoria har detta spörsmål upptagits till behandling. Beträffande frågan, huru långt en för ändamålet erforderlig nedsättning av fordonsskatten bör ske, har i promemorian hävdats, att skattebestämmelserna under nuvarande förhållanden borde så utformas, att de åtminstone icke innebure en skärpning av de svårigheter, som övergången till ersättningsringar ur andra synpunkter erbjöde för fordonsägarna. Automobiler med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk borde därför åtminstone temporärt ur beskattningssynpunkt jämställas med automobiler försedda med gummiringar. Till förebyggande av att ur väghållningssynpunkt absolut olämpliga typer komme till användning har dock i promemorian såsom villkor för en dylik temporär nedsättning av fordonsskatten förutsatts, att de använda ringarna skola vara av sådan typ, som av trafikkommissionen för ändamålet godkänts.

Över nämnda promemoria jämte ett vid densamma fogat, i enlighet med nu anförda synpunkter utarbetat förslag till förordning om tillfällig nedsättning av skatten å vissa, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk för-

sedda automobiler hava infordrade utlåtanden avgivits av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *statens trafikkommission*, *statens industrikommission*, *riksräkenskapsverket*, *statskontoret*, *statens väginstitut* och *överståthållarämbetet* ävensom *länsstyrelserna i Stockholms, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Norrbottens län*.

Samtliga hörda myndigheter hava tillstyrkt förslaget eller lämnat detsamma utan erinran.

Trafikkommissionen understryker, att det i nuvarande hårt ansträngda försörjningsläge särskilt beträffande gummiringar av grövre dimensioner framstår såsom särskilt angeläget, att åtgärder vidtagas för att söka befrämja användningen av ringar av annat material än gummi särskilt å tyngre lastbilar. Såsom ett led i dessa strävanden synes en nedsättning av skatten för bilar med ersättningsringar böra ske. Den härutinnan föreslagna nedsättningen synes väl avvägd.

Även *länsstyrelsen i Norrbottens län* finner det angeläget, att den ifrågasatta författningsändringen genomföres snarast möjligt med hänsyn till att tidsläget gör det nödvändigt, att bilringar av annat material än gummi användas i så stor utsträckning som möjligt.

I vissa yttranden erinras emellertid om de ogynnsamma verkningar, som en ökad användning av ersättningsringar medför med avseende å vägslitningen eller fördelningen av kostnaderna för väghållningen.

Länsstyrelsen i Malmöhus län framhåller angelägenheten av att trafiken med fordon med träringar kringgärdas med bestämmelser till förhindrande eller mildrande av ringarnas vägförstörande inverkan. I sådant avseende ifrågasätter länsstyrelsen föreskrift, att fordonen icke må framföras å makadamvägar eller å vägar med halvpermanent beläggning vid andra tillfällen än då marken är täckt av så tjockt och så fast snölager, att ringarna ej beröra vägbanan, att körhastigheten icke må vara större än 20 kilometer i timmen samt att största hjultrycket icke må överstiga 2,000 kilogram.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser att, om försörjningsläget i fråga om bilgummi verkligen är så hopplöst att staten nu måste stimulera lastbilsägarna att omändra lastbilar till bruk av ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, någon annan möjlighet knappast återstår än att sänka skattesatserna för lastbilar med dylika ringar.

Länsstyrelsen hyser dock ur en annan synpunkt betänklighet mot att bilägarna uppmuntras att använda däck av annat ämne än mjuk kautschuk. Vägarna och broarna i länet hava sedan flera år icke kunnat underhållas i erforderlig utsträckning. Därest lastbilar med ersättningsringar skulle bliva mera allmänt förekommande, torde vägarna och broarna icke motstå de ökade påkänningar, som de skulle komma att utsättas för. Detta kan i sin tur komma att medföra att länsstyrelsen måste meddela inskränkningar i trafiken med avseende å lastbilar med ersättningsringar och med avseende å hjultryck.

Statens väginstitut erinrar att, om högre beskattning på de mer vägslitande ringtyperna borttages, detta kommer att innebära, att trafikanten icke betalar den större vägslitningen utan att denna kostnad i stället drabbar det allmänna. Detta kan med hänsyn till andra omständigheter vara befogat, varom väginstitutet emellertid icke kan uttala sig.

Departementschefen. Syftet med automobilbeskattningen är att såvitt möjligt täcka de kostnader för väghållningen, som förorsakas av motorfordonstrafiken, samt att

mellan de olika slagen av motorfordon rättvist fördela dessa kostnader i förhållande till den åverkan å vägarna, som de vart för sig förorsaka. Med detta syfte är väl förenligt, att på motorfordon med ringar av annat material än mjuk kautschuk — vilka fordon förorsaka stor åverkan på vägarna — under normala förhållanden lägges en fordonsskatt, som i förhållande till skatten för övriga fordon är mycket hög och till och med i det närmaste prohibitiv för användningen av sådana fordon. Situationen i fråga om motorfordonstrafiken har emellertid numera så förändrats, att en sådan trafik av fordon med hårda ringar, som det tidigare i väghållningens intresse varit angeläget att motverka, i stället framstår såsom ett önskvärt bidrag till fyllandet av trafikbehoven. Under dylika förhållanden kan uppenbarligen en skattesats, vars direkta syfte är att försvåra eller förhindra en sådan trafik, icke längre bibehållas. Syftet att mellan olika fordonskategorier rättvist fördela av motortrafiken föranledda kostnader och det därmed sammanhängande önskemålet att i fråga om ringmaterialet främja en utveckling, som begränsar väghållningskostnaderna, måste temporärt vika inför nödvändigheten att finna utvägar att över huvud hålla den för trafikbehovens tillgodoseende erforderliga motortrafiken i gång. Det är troligt, att en användning i mera avsevärd utsträckning av ersättningsringar av hårt material kommer att medföra en icke oväsentlig ökning av vägunderhållskostnaderna. Enligt min mening kan man emellertid i nuvarande läge icke rygga tillbaka inför denna konsekvens.

Om på nu anförda grunder en sänkning av fordonsskatten för fordon av ifrågavarande slag framstår såsom erforderlig, blir frågan närmast, huru långt denna sänkning bör ske för att tillgodose syftet med densamma. I departementspromemorian har i sådant avseende framhållits, att skattebestämmelserna under nuvarande förhållanden böra så utformas, att de åtminstone icke innebära en skärpning av de svårigheter, som övergången till ersättningsringar ur andra synpunkter erbjuder för fordonsägarna, och att därför åtminstone temporärt automobiler med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk borde ur beskattningssynpunkt jämföras med automobiler försedda med gummiringar. Denna ståndpunkt har biträtts av samtliga i ärendet hörda myndigheter. Även jag ansluter mig till densamma. Emellertid bör, såsom i promemorian framhållits, för en nedsättning av fordonsskatten uppställas det villkoret, att de använda ringarna äro av sådan typ, som av trafikkommissionen för ändamålet godkänts.

Såsom förut framhållits, bör den avsedda skattelindringen för nu ifrågavarande slag av bilar erhålla blott temporär giltighet. Tills vidare synes densamma icke böra utsträckas längre än till och med den 31 december 1945.

Med avseende å tidpunkten för skattelindringens ikraftträdande bör enligt min mening hänsyn tagas till det förhållandet, att ett flertal automobilägare torde hava monterat ersättningsringar å sina fordon utan att hava klart för sig konsekvenserna i skattehänseende av denna åtgärd. Det synes knappast billigt, att dessa fordonsägare skola ur skattesynpunkt ställas i en ogynnsammare ställning än fordonsägare, vilka först senare låtit montera liknande ringar, särskilt som användningen av ringarna på ett experimentstadium sä-

kerligen förorsakat särskilda besvär och kostnader. Användning av ringar av nu ifrågasatt typ möjliggjordes legalt genom kungörelsen den 4 juni 1943, vilken trädde i kraft omedelbart efter utfärdandet. På grund härav och då jämlikt 6 § automobilskatteförordningen en av automobils ändrade beskaffenhet föranledd skattehöjning skall beräknas från och med den kalendermånad under vilken ändringen skett, anser jag den ifrågasatta skattelindringen böra gälla retroaktivt från och med den 1 juni 1943.

Från några länsstyrelser sida har antytts, att vissa bestämmelser kunna tänkas bli erforderliga i syfte att begränsa eller mildra ersättningsringarnas vägförstörande inverkan. Resultaten av den av statens väginstitut utförda undersökningen beträffande träringars inverkan på vägbanorna peka i samma riktning. För genomförande av dylika bestämmelser är emellertid riksdagens medverkan icke erforderlig.

Föredraganden hemställer härefter, att upprättat förslag till *förordning om tillfällig nedsättning av skatten för vissa bilar* måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Lars Gabrielson.