

Nr 642.

Av herr **Hall**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 112, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 112 till årets riksdag föreslås vissa ändringar i förordningen om automobils katt samt i förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit och i förordningen om brännoljes katt. I anledning av dessa förslag får jag anföra följande.

De hittills verkställda utredningarna om automobilbeskattningens anordnande ha alla byggt på den föreställningen, att man skulle erhålla en ändamålsenligare och rättvisare beskattning genom att splittra skatterna i en fordonss katt, en skatt på bensin och brännolja och tidigare även på en särskild gummiringss katt. Relativt tidigt konstaterade man emellertid, att den särskilda skatten på gummiringar var en meningslös administrativ utgift, då man kunde vinna i stort sett samma resultat genom ett mindre tillägg på bränsleskatterna. Riksdagen har också, senast 1948, varit ganska långt inne på tanken att förenkla och förbilliga automobilbeskattningen genom att begränsa fordonsskatterna, eventuellt helt borttaga dem, och i stället inrikta hela det erforderliga skattetrycket på automobilbränslena. I proposition nr 5 till 1948 års riksdag föreslog sålunda Kungl. Maj:t en förhöjning av bensinskatten med 20 öre per liter och en mycket stark skärpning av fordonsskatterna, som enligt förslaget skulle drabba personvagnar med växlande belopp från 50 till 2 090 kronor per år. Riksdagen avvisade emellertid det sistnämnda förslaget och beslöt i stället att uttaga en bensinskatt med 27 öre per liter. Den totala inkomsten blev i båda fallen lika. Den föreslagna höjningen av fordonsskatterna kompensades sålunda helt genom en höjning av bensinskatterna med 7 öre per liter.

Utvecklingen efter 1948 har emellertid visat, att en förvandling av samtliga de nuvarande fordonsskatterna på såväl lastbilar som omnibussar icke låter sig genomföras, om man önskar uppnå en beskattning, som drabbar de olika fordonskategorierna i förhållande till deras vägsplitning. Anledningen därtill är närmast den utveckling mot tyngre lastbilar och omnibussar, som sedan dess kommit till stånd, samt att den relativt bränslebesparande dieseldriften av de tyngre fordonen ökat i omfattning. Det torde därför bli nödvändigt att även i framtiden tillämpa skilda skatteprinciper för den tyngre och den lättare motortrafiken. Men

även om man konstaterar ofrånkomligheten av skilda skatteprinciper, är det möjligt att uppnå en väsentlig förenkling av det nuvarande skattesystemet genom att för den lättare trafiken övergå enbart till bränslebeskattning.

I 1951 års bilskatteutredning angivas vissa genomsnittliga kör längder för olika fordonskategorier, som i viss mån kunna vara vägledande för en bedömning av den höjning av bensinskatten som erfordras, därest man vill avveckla fordonsskatterna för bensindrivna personbilar. Utredningsmannen har antagit, att de mindre personbilarna ha en genomsnittlig körsträcka av 1 200 mil per år och de större personbilarna 1 500 mil per år. Med en antagen fordonsskatt av 306 kronor för den större bilen och 128 kronor för den mindre bilen samt en bensinförbrukning per mil av 1,5 liter för den större och 1 liter för den mindre skulle man med en bensinbeskattning av 32 öre per liter komma till en sammanlagd beskattning av 1 026 kronor för den större och 512 kronor för den mindre. Vill man slå ut denna beskattning enbart på bensin, skulle detta medföra en beskattning för den större bilen av 46 öre per liter och 43 öre för den mindre. Det bör emellertid observeras, att utredningsmannen ansett, att de större personbilarna för närvarande äro för hårt beskattade samt att det självfallet är omöjligt att uppehålla två olika skattesatser. Enbart dessa siffror äro emellertid tillräckliga för att visa, att det icke är något olösligt problem man står inför, om man vill förenkla den redan nu tyngande administrationen av bilbeskattningen.

Om administrationskostnaderna för kontroll av personbilarnas och motorcyklarnas vikter, debitering av uppbörd och indrivning av restantier redan nu äro mycket betungade, måste man emellertid se på det framtida problemet med ännu större allvar. När dessa fordon tillsammans inom ett antal år antagligen ökat till omkring 1 000 000 st., får man ett uppbördsverk, som vad antalet debiteringar beträffar kommer att motsvara cirka en tredjedel av vad som för närvarande belastar uppbördsverken för inkomst- och förmögenhetsskatterna. Redan denna anledning är tillräcklig för att på allvar undersöka, om det icke finns ett billigare och mera praktiskt sätt att anordna beskattningen för flertalet motorfordon. Med de nuvarande proportionerna för sammansättningen av motorfordonsbeståndet skulle man genom en övergång till enbart bränslebeskattning för de lättare bensindrivna fordonen få bort ca 80 % av alla debiteringsärenden.

I 1951 års bilskatteutredning förordas en skärpt fordonsbeskattning för alla tyngre fordon, framräknad genom en s. k. inbakning i den årliga fordonsskatten av ett beräknat antal liter bränsle per år för varje fordon. Propositionen har visserligen icke godtagit dessa beräkningar men kom-

mer på andra vägar fram till en väsentlig skärpning av fordonsskatterna för lastautomobiler och omnibussar. För en lastbil med en vikt av 5 000 kg skulle sålunda skatten stiga från 1 654 kronor till 2 231 kronor och för en lastbil om 7 000 kg:s vikt från 2 394 till 3 567 kronor. Även om det för närvarande icke är möjligt att gå en annan väg än den i propositionen förordade beträffande beskattning av lastbilar och omnibussar, är det dock angeläget, att de problem, som dessa skatteskräpningar reser, i tid observeras. Fordonsskatter av en sådan höjd som i propositionen förordas måste i längden medföra, att lastbilar och omnibussar icke kunna innehas av andra än dem, som ha möjlighet att utnyttja fordonen så intensivt, att kostnaderna per mil eller transportenhet kunna reduceras till rimliga proportioner. Det bör observeras, att det inom olika delar av näringslivet finns ett legitimt behov av tyngre fordon även för sådana ägare, som använda dem endast ett begränsat antal mil per år. Detta är fallet icke minst inom byggnadsverksamheten, där körsträckorna ofta äro mycket korta men där byggmästaren knappast har någon annan möjlighet än att utföra transporter med lastbilar. Även inom jordbruket kan lastbilen numera fylla viktiga transportbehov, särskilt på de större gårdarna. Det antal mil, en sådan bil går, blir emellertid relativt litet, och kostnaden per mil följaktligen mycket stor. Inom industrierna möter samma problem. Det finns ett behov av tunga transportfordon, som av olika skäl emellertid endast ha en begränsad användning. I samtliga sådana fall måste det vara direkt olämpligt att lasta över fordonen en årlig avgift, som driver upp kostnaderna per mil och transportenhet till en höjd, som icke kan motiveras av deras vägsplitning.

Den riktigaste principen för beskattning av vägtrafiken måste utan tvekel vara, att alla fordon av samma tyngd få erlägga en per mil räknad lika stor avgift för sitt begagnande av vägen. En sådan beskattning kan emellertid icke genomföras med mindre än att det finns möjlighet att kontrollera, hur många mil bilarna per år begagna vägen. Egendomligt nog synes det under förberedelsearbetet icke i någon högre grad ha intresserat vare sig vederbörande departement eller utredningsmännen att närmare undersöka det västtyska systemet med av myndigheterna kontrollerade vägmätare, anbringade på fordonen. Mot en sådan kontroll har man rest den invändningen, att fordonsägaren kan ställa om vägmätaren eller bringa densamma ur funktion. Egendomligt nog har det icke framstått som självklart, att det ju ändock måste vara ännu mycket lättare att skriva fel siffra på en deklarationsblankett. Man har således tills vidare föredragit den sistnämnda utvägen vilken sannolikt är den sämsta av alla, om man vill effektivt kontrollera de tunga fordonens rimliga andel i vägstnaderna.

De för dieseldriften karakteristiska låga bränsleförbrukningstalen per mil ha emellertid uppställt frågan om huruvida icke samtliga dieseldrivna bilar, således även personvagnar, böra få sin beskattning kontrollerad genom på fordonen anbringade vägmätare. De administrativa besvären med kontrollen av de lättare fordonen lär i varje fall tills vidare bli ringa på grund av att dessa fordon ännu icke förekomma i något större antal.

Beträffande de bensindrivna personbilarnas och motorcyklarnas beskattning har det hittills icke anförts något hållbart skäl varför beskattningen skall vara delad på en fordonsskatt och en bränsleskatt. De hittillsvarande verkningarna av denna delning ha framträtt i en omfattande subventionering av den tyngre trafiken och drosktrafiken i de större städerna. Det kan med skäl ifrågasättas, huruvida denna trafik även i fortsättningen bör få åtnjuta denna förmån. Om en droskskjuts i Stockholm kostar 10 eller 20 öre mera kan icke få vara avgörande, när det gäller att bedöma allt det administrativa krångel, som debiteringen och uppbörden av fordonsskatten för f.n. 500 000 à 700 000 automobiler och motorcyklar medför. Beträffande den tyngre trafiken torde det hittills ha varit i huvudsak den s. k. långtradartrafiken i södra och mellersta Sverige som åtnjuter subventioner av de medel personbilarnas fordonsskatter inbringat. Denna med järnvägarna direkt konkurrerande trafik har sålunda fått sin konkurrensförmåga avsevärt stärkt genom en subventionering, för vilken inga sakliga skäl föreligga. Att nu skrida till en ytterligare förhöjning av fordonsskatterna på personbilar, låt vara endast med 10 kronor, torde under sådana förhållanden vara ytterst olämpligt.

Den skärpning av fordonsskatterna på personbilar med 10 kronor per styck och år, som propositionen föreslår, kommer att inbringa ett belopp för nästa budgetår av högst 5 milj. kronor. För att bedöma nödvändigheten av denna förhöjning torde det vara tillräckligt att undersöka, med vilken säkerhet man under de senaste budgetåren kunnat förutse inkomsterna av skatten på bensin och brännolja. I syfte att belysa dessa beräkningars tillförlitlighet anföras följande siffror för de sex sista budgetåren:

Budgetår	Beräknat belopp i riksstaten	Influtet belopp
1947/48	160 000 000	185 403 630
1948/49	390 000 000	351 700 756
1949/50	350 000 000	351 926 322
1950/51	300 000 000	363 915 533
1951/52	250 000 000	292 395 610
1952/53	325 000 000	330 042 879
	<hr/> 1 775 000 000	<hr/> 1 875 384 730

I genomsnitt för de sex åren ha skatterna på bensin och brännolja inbringat 16 730 000 kronor mera än vad som beräknats. Det kan knappast antagas, att riksräkenskapsverket och finansdepartementet begagnat mindre tillförlitliga metoder för att beräkna inkomsterna av bensinbeskattningen för det närmaste budgetåret. Differenserna mellan de beräknade och de influtna beloppen få väl för samtliga år tagas som ett uttryck för svårigheterna att på förhand kunna beräkna inkomsterna av denna titel. Sannolikheten talar sålunda för att även om de föreslagna 5 miljonerna i fordonsskatter på personbilarna icke uttagas, det samlade skattebeloppet ändock skall komma att uppgå till det i propositionen antagna.

I propositionen förutsättes, att det beslut, som riksdagen i år fattar beträffande automobilbeskattningen, skall betraktas som ett provisorium i avvaktan på fortsatta utredningar. I anslutning härtill bör det klart markeras från riksdagens sida, att de fortsatta utredningarna böra inriktas på sådant sätt, att riksdagen kan erhålla ett någorlunda tillfredsställande siffermaterial för bedömning av de här berörda angelägenheterna. Det bör sålunda klarläggas, vilken höjning av bränslebeskattningen som är erforderlig för att täcka den del av vägkostnaderna, som personbilarna och motorcyklarna böra bära. Det kan icke finnas någon rimlig anledning att undanhålla riksdagen upplysningar, ägnade att belysa möjligheten att så väsentligt förenkla det administrativa förfarandet med bilbeskattningen.

Beträffande beskattningen av de dieseldrivna fordonen och den tyngre trafiken finns det ingen anledning att icke acceptera det i Västtyskland praktiserade systemet med vägmätare och en beskattning per mil av fordonen. De beräkningar, som behöva utföras innan riksdagen tar ställning till ett sådant förslag, torde icke vara mer omfattande än att de kunna verkställas på väsentligt kortare tid än de 3—5 år, departementschefen förutsatt såsom en lämplig utredningstid.

Med hänvisning till ovanstående får jag föreslå,

att Kungl. Maj:ts förslag i proposition nr 112 angående ändrad lydelse av §§ 5 och 6 i förordningen av den 2 juni 1922 om bilskatt antages med följande ändring av § 5 mom. c) andra stycket:

”för personautomobil dels grundavgift med etthundra kronor, dels ock tilläggsavgift med tjugufem kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;”

samt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåll-

ler om utredning angående automobilbeskattningens framtida ordnande i överensstämmelse med de riktlinjer, som angivits i denna motion.

Stockholm den 30 mars 1954.

David Hall.
