

Nr 250

Av herr Löfgren, om ändrade beräkningsgrunder för fordonsskatt
å personbilar.

Den beräkningsgrund, som nu gäller för beskattning av automobiler, utgör en kombination av en fordonsskatt och en drivmedelsskatt. Olika uppfattningar kan råda om huruvida hela beskattningen skall uttagas i form av drivmedelsskatt eller om den nu tillämpade kombinationen är den lämpligaste. Sådana finns som anser att ett uttagande av hela skatten på drivmedlet skulle innebära en rättvisare avvägning av ersättningen för rätten att framföra automobil, men det torde enligt min uppfattning vara skäligt att en viss grundskatt utgår för själva vagnen, bl. a. med hänsyn till att även en automobil som användes för mindre antal körda mil per år kan belasta starkt trafikerade gator och vägar i tätbebyggelse, parkeringsplatser o. s. v. i lika stor omfattning som en automobil, som användes för en sammanlagt betydligt längre körsträcka per år.

Den direkta fordonsskatten för personbilar är nu beräknad med utgångspunkt från ett grundbelopp av kronor 110:— vid en tjänstevikt av 900 kg, vartill kommer ett tillägg av kronor 28:— för varje påbörjat hundratal kilogram. Denna beräkningsgrund torde främst taga sikte på den uppfattningen att, förutom grundbeloppet, vagnens vikt skall bestämma fordonsskattebeloppets storlek. Härvid torde närmast den i och för sig berättigade synpunkten vara avgörande, att slitaget på vägarna är beroende av vagnens tyngd.

Motorismens utveckling har på senaste tid varit enorm inom vårt land. Det måste betraktas såsom mycket glädjande att allt flera personer fått tillfälle att äga och begagna bil för såväl nyttokörning som för välbehövlig omväxling och rekreation. Denna utveckling har emellertid medfört att vägnätet måste upprustas och utbyggas samt att omfattande åtgärder måste vidtagas för att bredda gator i städer och tätorter förutom anläggande av parkeringsplatser i betydande omfattning. Trots allt som hittills blivit gjort i dessa avseenden är det ofta trångt på gatorna i städer och tätorter, främst på grund av gatornas i förhållande till den ökade motorismen alltför snävt tilltagna dimensioner och det alltmer påtagliga underskottet av behövliga parkeringsplatser. Gatorna kantas ofta av parkerade fordon, och olägenheterna härav är mera påtagliga ju större de parkerade bilarna är. Härvid inverkar bilarnas såväl längd som bredd.

Alla prognoser för den framtida utvecklingen av motorismen talar för att vi har att emotse en fortsatt stark ökning av bilbeståndet. Även om kraftiga åtgärder vidtages för att öka framkomligheten och parkeringsplatsernas antal och utformning, så torde det vara realistiskt att räkna med att trängseln blir allt mer påtaglig, och detta kommer att starkt irritera bilisterna och motverka värdet av att ha tillgång till eget fordon, i varje fall i städer och tätorter. Härtill kommer att tendensen i fråga om biltypernas art i många fall pekar mot bredare och längre vagnar, även om samtidigt antalet småvagnar ökar kraftigare. Det inses lätt att varje tänkbar åtgärd måste vidtagas för att motverka uppkomsten av alltför stora olägenheter beträffande framkomligheten på gator och vägar, om man betänker att antalet bilar inom en ej alltför avlägsen framtid kommer att vara fördubblat.

Enligt min uppfattning vore det ur här ovan angivna synpunkter välbeaktat, om det vid bestämmandet av beloppet för den direkta fordonsskatten togs hänsyn ej endast till vagnarnas tjänstevikt utan även till vagnarnas storlek inom varje viktklass för att genom en lägre fordonsskatt för kortare och smalare vagnar skapa en rättvisare avvägning av skattebelastningen med hänsyn till det utrymme vagnarna kräver. En beskattningsspolitik som mera än hittills gynnade de mindre utrymmeskrävande bilarna vore enligt min uppfattning både skälig och ur samhällets synpunkt väl motiverad. Helt självklart skall var och en äga rätt att välja den biltyp man önskar, den må vara lätt eller tung, liten eller stor, och någon avgörande inverkan på bilarnas storlek vid modellutformningen kan givetvis ej en här ifrågasatt justering av skattebeloppet åstadkomma, men man torde ej kunna bortse från effekten av en sålunda ändrad skattebeläggning vid val av bil och därigenom även vid bilmodellernas utformning i fråga om onödig överdimensionering av vagnarnas yttermått.

En konstruktion av en skatteskala, som förutom ett väl avpassat grundbelopp och ett tillägg för varje stigande viktklass även innefattar en differentiering inom varje viktklass med hänsyn till vagnens längd och bredd, eller i vart fall vagnens längd, synes mig vara möjlig att utföra utan att medföra något krångel vid tillämpningen. Jag anser att en utredning borde göras i syfte att de av mig anförda synpunkterna kan beaktas vid en kommande justering av fordonsskatten för personbilar. Givetvis är vagnstorleken av betydelse även då det gäller lastbilar och omnibussar, men beträffande dessa fordon anser jag sakläget vara ett annat, varför jag ej anser anledning föreligga att medtaga även sådana fordon i övervägandet om ny beräkningsgrund för skattebeloppet med hänsyn även till vagnstorlek.

Med anledning av vad jag här ovan anförat får jag anhålla,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning i syfte att ändra beräkningsgrunderna för fordonsskatt avseende personbilar, varvid förutom grundbelopp och tillägg för stigande tjänsteviktsklass även

fordonens längd och eventuellt även bredd beaktas, varigenom lägre skatt för mindre utrymmeskrävande fordon uppnås.

Stockholm den 26 januari 1956

Sigfrid Löfgren
