

Nr 206.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt, m. m.; given Stockholms slott den 21 mars 1924.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att *dels* antaga härvid fogade förslag till

1:o förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt,

2:o förordning om särskild skatt å bensin,
dels ock bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen därjämte hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

K. J. Beskow.

Förslag

till

förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.

Härigenom förordnas, att 3 §, 5—9 §§ samt 11, 13 och 15 §§ i förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt skola hava följande ändrade lydelse:

3 §.

Skatteplikt för automobil inträder med det kalenderkvartal, under vilket automobilen första gången i automobilregister införes, samt upphör med utgången av det kalenderkvartal, under vilket automobilen ur automobilregister avförts utan att hava blivit i annat sådant register införd.

Inträffar i — — — registret intagen.

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

- a) för motorecykel utan bivagn med tjugu kronor;
- b) för motorecykel med bivagn med trettio kronor;
- c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med dels en grundavgift av trettiotvå kronor, dels därutöver åtta kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens egen vikt vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri; samt
- d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med dels en grundavgift av trettiotvå kronor, dels därutöver femtio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens egen vikt vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri.

Om frihet i vissa fall från grundavgift, som avses i c) och d), för automobiler, som tillhöra i det allmännas tjänst anställda personer och av dessa begagnas huvudsakligen i tjänsteärenden, förordnar Konungen.

6 §.

Inträder skatteplikt under löpande kalenderår, skall för det året skatten utgå med belopp, motsvarande vad av skatten för helt kalenderår belöper å det eller de kalenderkvartal, skatteplikten gäller.

Ändras automobils beskaffenhet under löpande kalenderår, skall därav föranledd höjning av skatten beräknas från och med det kalenderkvartal, under vilket ändringen skett. Av enahanda anledning föranledd sänkning av skatten beräknas från och med nästföljande kalenderkvartal.

7 §.

Anteckning om skattskyldighet för viss automobil skall genom tjänsteman hos vederbörande länsstyrelse, som av länsstyrelsen därtill förordnas, verkställas i det inom länet förda automobilregistret.

Uppstår fråga om frihet från skatt, skall länsstyrelsen meddela beslut i frågan. Förmenar någon, att genom anteckning i automobilregistret skatt blivit honom oriktigt påförd, äger han inom tid, som av Konungen bestämmes, påkalla beslut av länsstyrelsen angående skattskyldigheten.

De närmare föreskrifter, som erfordras för tillämpning av vad i denna paragraf stadgas, meddelas av Konungen.

8 §.

I fråga om inbetalning och indrivning av automobils katt samt om ersättning för indrivning av dylik skatt meddelar Konungen erforderliga föreskrifter.

9 §.

A inbetalt skattebelopp erhålles behörigt kvitto.

Det å skatt för viss automobil senast bekomna kvitto skall under färd medföras å automobilen för att på tillsägelse av polisman för denne uppvisas.

11 §.

Den, som — — — femhundra kronor.

Där någon, som eljest brukar skattepliktig automobil, ej på begäran av polisman företer kvitto, som enligt 9 § skall medföras å automobilen, straffes med böter från och med tio till och med femtio kronor.

Har förseelse — — — till ansvar.

Böter, som — — — tillfalla kronan.

Saknas tillgång — — — allmän strafflag.

13 §.

Där skatteplikt — — — skattefriheten inträtt.

Äger under — — — av skatten.

15 §.

Är någon missnöjd med länsstyrelses beslut, som avses i 7 § andra stycket, äger han hos kammarrätten anföra besvär, vilka skola ingivas till länsstyrelsen före klockan tolv å trettionde dagen från den, då han erhållit del av beslutet; dock må icke den omständigheten, att besvären i stället för till länsstyrelsen ingivits eller insänts till kammarrätten, utgöra hinder för deras upptagande till prövning, därest besvären dit inkommit inom den stadgade besvärstiden. I sådant fall skola besvären av kammarrätten omedelbart överlämnas till vederbörande länsstyrelse.

Sedan vid inkomna besvär fogats utdrag av automobilregistret, i vad angår den automobil, som avses med beslutet, skall länsstyrelsen skyndsamt till kammarrätten insända handlingarna med de upplysningar och erinringar, som besvären anses påkalla.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1925.

Förslag
till
förordning om särskild skatt å bensin.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

För bensin, som till riket införes och för vilken icke enligt särskilda bestämmelser tullfrihet åtnjutes, skall i den ordning nedan stadgas erläggas särskild skatt av 4 öre för liter.

Med bensin förstås i denna förordning mineraloljor, vilka enligt gällande tulltaxa hänföres till petroleumbensin och gasolin.

2 §.

Särskild skatt å bensin skall samtidigt med tullen till tullverket erläggas.

Om betalningsanstånd, ställande av säkerhet samt påföljd för fördröjd eller utebliven betalning gäller beträffande skatt, som i denna förordning avses, vad rörande tullavgifter finnes stadgat.

3 §.

Restitution av särskild skatt å bensin må åtnjutas:

- a) för bensin, som i oförändrat skick till myckenhet av minst femhundra liter på en gång återutföres till utrikes ort eller svensk frihamn; samt
- b) för bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för annat tekniskt ändamål än motordrift.

4 §.

Restitution enligt 3 § b) må tillgodokomma allenast den, som erhållit förhandstillstånd att åtnjuta sådan förmån.

Meddelande av tillstånd, som nu är sagt, ankommer på Kungl. Maj:t, som jämväl bestämmer de närmare villkoren för tillståndets åtnjutande. Tillstånd må icke meddelas annan än den, som är känd såsom redbar och i övrigt prövas lämplig.

5 §.

Fråga om restitution av erlagt skattebelopp prövas av generaltullstyrelsen.

Därest restitution medgivits, skall styrelsen av medel, som influtit genom särskild skatt å bensin, till vederbörande utbetala vad som sålunda skall restitueras.

6 §.

De närmare bestämmelser angående utgörande av särskild skatt å bensen samt angående restitution av erlagd skatt, som utöver vad i denna förordning föreskrives må finnas erforderliga, meddelas av Konungen.

7 §.

Angående fördelning av influten skatt är särskilt stadgat.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1924.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 21 mars 1924.

Närvarande:

Statsministern TRYGGER, ministern för utrikes ärendena friherre MARKS VON WÜRTEMBERG, statsråden MALM, EKEBERG, BESKOW, MALMROTH, HASSELROT, STRIDSBERG, LÜBECK, CLASON, WOHLIN, PETTERSSON.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet anför chefen för finansdepartementet, statsrådet Beskow:

När min företrädare i ämbetet den 17 mars 1922 i statsrådet anmälde frågan om framläggande för riksdagen av förslag till införande av en beskattning av automobiler, framhöll han, bland annat, vikten av att till en början gå fram med ganska stor försiktighet, så att skatten ej bleve alltför tung och därigenom komme att verka hämmande på automobilismens utveckling.

Erfarenheten har visat, att den automobilbeskattning, som infördes att gälla från och med år 1923, icke haft någon sådan hämmande verkan. Fastmera har användandet av motorfordon trots skatten i hög grad ökat, så att antalet i bruk varande sådana fordon, vilket vid ingången av år 1922 torde hava utgjort cirka 45,000, nu uppskattas till omkring 65,000, därvid märkes, att hela ökningen faller på egentliga automobiler. Motorcyklarnas antal synes nämligen i själva verket hava nedgått från i runt tal 19,000 till omkring 17,000. Under år 1923 importerades omkring 12,000 personautomobiler, 2,500 lastautomobiler och 2,150 motoreyklar. Värdet av hela denna import har uppgått till omkring 36 miljoner kronor, medan värdet av importen utav bensin och olja för motorfordon uppskattats till 35 miljoner kronor och av automobilgummi till i runt tal 8 miljoner kronor.

De anförda siffrorna representera så höga belopp, att ifrågavarande införsel äger eu avsevärd betydelse för rikets handelsbalans. Denna betydelse är ej enbart tillfällig, då en given följd av den automobilimport, som ägt rum, måste bliva en stor införsel under kommande år av förbrukningsartiklar för automobiler, särskilt gummiringar och motorbränsle. Kunde det göras gällande, att automobiler toges i anspråk allenast för nyttig och nödvändig trafik, kunde måhända mot den starka automobilimporten ej böra resas några invändningar. Nu förhåller det sig emellertid otvivelaktigt så, att mycken automobiltrafik, som ej är att hänföra till ren lyxtrafik, är så till vida oekonomisk, att den träder i stället för användandet av andra kommunikationsmedel, vilka i varje fall, åtminstone för närvarande, ej kunna undvaras och vilkas fulla utnyttjande skulle

ställa sig för landet förmånligare än ett partiellt utnyttjande av desamma vid sidan av en — privat eller yrkesmässig — automobiltrafik. Synnerligast i vårt nuvarande ekonomiska läge håller jag alltså före, att med hänsyn till vår handelsbalans en viss begränsning av importen av bilar är önskvärd.

Även ur en annan synpunkt synes emellertid automobilismens utveckling hava skett alltför hastigt. Beskaffenheten av vägarna i riket är icke sådan, att dessa kunna tåla den synnerligen starka påfrestning, som måste bli en följd av en fortsatt utveckling av liknande grad. Vägarna skulle därigenom kunna lida skador, vilkas avhjälpan i framtiden kunde komma att ställa sig särdeles kostsam.

Av det nu anförda framgår, att det för närvarande icke kan anses vara ur vägen att vidtaga åtgärder, som verka i viss mån hindrande på importen och användningen av motorfordon.

De skäl, som vid automobilskattens införande på sin tid anfördes för att till en början iakttaga viss försiktighet, hava sålunda förlorat i betydelse. Ur de anförda synpunkterna föreligger nu i stället direkt anledning att höja beskattningen å automobilväsendet.

En sådan höjning av skatten är emellertid också motiverad av andra skäl, vilka i och för sig torde få tillerkännas en avgörande betydelse. Det torde nämligen vara ställt utom tvivel, att nu gällande beskattning å automobilväsendet icke inbringar tillräckliga medel för att ersätta hela den slitning, som för närvarande förorsakas vägarna i riket av automobiltrafiken. Den beklagliga följden härav torde bli, att vägarna ej erhålla ens det underhåll, som är nödvändigt för att de skola vidmakthållas i sitt nuvarande, tämligen bristfälliga skick. Ytterligare medel torde därför böra ställas till förfogande för dylikt ändamål. Men även till vissa förbättringar av vägarna, omläggning av backiga och krokiga vägar, förstärkningar av broar och dylikt, synes det rimligt, att automobilismen får lämna ett särskilt bidrag. De kostnader, som nedläggas för sådana ändamål, bli nämligen för automobilismen lömande så till vida, som därigenom bilarernas slitning minskas och en sänkning av underhållskostnaden i framtiden blir möjlig. Redan i min företrädarens motivering för införande av en automobilbeskattning anfördes, att det finge anses rimligt, att bilägarna finge sig ålagt att i skatteväg särskilt bidra till underhållet av för automobiltrafik lämpade, väl byggda och underhållna vägar. De av mig i det föregående anförda synpunkterna hava ytterligare utvecklats i en inom kommunikationsdepartementet utarbetad promemoria, vilken torde få såsom bilaga (1) fogas vid statsrådsprotokollet.

Förslag att införa en automobilbeskattning hava i vårt land vid olika tillfällen motiverats på skilda sätt. Än har man tänkt sig skatten såsom en lyxskatt, än har man velat utforma densamma som en avgift till vägväsendet. Vår gällande automobilbeskattning har tillkommit allenast ur sist-

nämnda synpunkt. I huvudsak har man därvid utgått från att automobilskatten skulle utgöra en avgift för slitningen av vägarna, men, såsom framgår av vad jag nyss anført, har även betonats, att skatten vore motiverad såsom ett bidrag till erhållande av förbättrade vägar.

I fråga om skattens anordning har man också tänkt sig olika möjligheter. En orienterande redogörelse för denna fråga synes lämpligen kunna lämnas i form av ett kortfattat referat av den argumentering, som anfördes, när den nuvarande skatten infördes år 1922.

Den s. k. vägkommissionen, vars förslag kan sägas hava utgjort den direkta impulsen till automobilskattens införande, hade på sin tid förordat en skatt på själva automobilerna med dels ett visst grundbelopp för varje automobil, dels ock ett belopp, som vore proportionellt till motorernas på visst sätt uträknade hästkraftantal. Hänsynstagandet till hästkraftantalet hade motiverats därmed, att detsamma utgjorde en god mätare på automobilernas vägförslitande *förmåga*, som huvudsakligen bestämdes av två faktorer, nämligen automobilens tyngd och dess körhastighet. Mot en beskattning å själva automobilerna kunde emellertid enligt departementschefens mening resas den invändningen, att därigenom skulle tagas hänsyn endast till den vägförslitande förmågan men ej till den faktiska vägslitningen, vilken givetvis vore beroende även av huru mycket automobilen användes. Och att till grund för en skatt å själva automobilen lägga en så svårberäknelig och omtvistad norm som hästkraftantalet ansågs mindre riktigt, då automobiler i vårt land endast finge framföras med begränsad hastighet samt i regel även automobiler med motorer av mindre hästkraftantal kunde framföras med maximihastigheten. För våra förhållanden finge därför tyngden anses utgöra en i huvudsak lika rättvis norm som hästkraftantalet, varförutom en beräkning av skatten efter viken erbjöde fördelen av en påtaglig enkelhet.

Emellertid toge en skatt å själva automobilen, såsom nyss nämnts, hänsyn endast till automobilens vägförslitande *förmåga* men ej till den faktiska vägslitningen. Det vore ej möjligt att taga i betraktande denna faktor genom att söka erhålla direkta uppgifter om den körda vägen. Ett deklarationsförfarande i sådant hänseende vore förenat med stora svårigheter samt skulle för övrigt ställa sig oförmånligt med hänsyn till kontrollmöjligheterna. Automatiska vägmätare av tillräcklig tillförlitlighet funnes ej att tillgå. Möjlighet funnes däremot att lägga skatt på någon för automobilen nödig förbrukningsartikel, såsom bensinen eller gummiringarna. Genom en sådan beskattning skulle i huvudsak de faktorer, som vore av betydelse för bestämmandet av en automobils vägförslitande inverkan, nämligen tyngd, körhastighet och tillryggalagd vägsträcka, komma att beaktas. Åtgången av bensin och gummiringar vore nämligen beroende på såväl tyngden och körhastigheten som vägsträckan. Närmast låge i sådant hänseende att tänka på en skatt på motorbränsle. Då emellertid, såsom från åtskilliga håll framhållits, bensin användes ej allenast

för drivande av automobiler utan jämväl för andra ändamål samt det torde möta oöverstigliga hinder att anordna en bensinskatt så, att den endast komme att drabba automobildriften, kunde departementschefen ej förorda en dylik beskattningsform. Genom en skatt å gummiringarna syntes däremot en lämplig form för automobilbeskattningen kunna erhållas. Vissa anmärkningar hade emellertid framställts även mot en sådan form av beskattning. I synnerhet hade anmärkts, att en skatt på gummiringarna skulle kunna medföra, att automobilägarna begagnade sina ringar under längre tid, än som vore förenligt med klok omsorg om motorfordonens hållbarhet och trafiksäkerheten. Om de skäl, som anförts emot en gummiringsskattning, icke vore av den bärighet, att de borde utesluta en sådan beskattning, finge de dock anses äga den vikt, att skatten å gummiringarna begränsades. Skatten ansåges ej böra beräknas till högre belopp än 1 krona 50 öre för ett kilogram av ringarnas vikt. Då emellertid genom en dylik skatt icke skulle erhållas tillräckliga belopp, återstode endast att å innehavet av automobiler lägga en skatt, beräknad efter den nyss angivna normen, automobilerernas tyngd.

Skatten å automobiler bestämdes i den av riksdagen antagna automobilskatteförordningen till 15 kronor för varje motorcykel med ett tillägg av 10 kronor för bivagn samt för annan automobil än motorcykel till 8 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens egen vikt. För automobiler utan gummiringar — vilka ej träffades av gummiringsskatten — skulle skatten utgöra 50 kronor per 100 kilogram av automobilernas vikt.

Skatten å automobiler skulle uttagas en gång om året men beräknas för varje kvartal. I förordningen finnas införda dels bestämmelser angående innehållet i den s. k. automobilskattelängden, dels ock föreskrifter angående skatteuppbörden. Gummiringsskatten skulle upptagas dels, för importerade ringar, av tullverket i samband med tullbehandlingen, dels, beträffande inhemska ringar, i form av en accis å tillverkningen.

När det nu gäller att företaga en höjning av automobilbeskattningen, uppkommer ånyo frågan, efter vilken norm denna lämpligast bör läggas. Detta spörsmål befinner sig nu så till vida i ett annat läge än tillföre, som vissa slag av beskattningsföremål redan äro i större eller mindre grad utnyttjade.

Vad då först beträffar frågan om en ökning av beskattningen å gummiringar, synes mig ett ytterligare utnyttjande av denna skatteform ej gärna böra nu ifrågakomma. De skäl, som på sin tid föranledde, att man stannade för det nu gällande skattebeloppet, synas mig allt fortfarande böra beaktas. Den särskilda skatten representerar redan nu en så avsevärd del av ringarnas värde, att genom en skattehöjning — åtminstone om denna skulle bliva av någon betydenhet — en alltför stark belastning

*Höjning av
automobil-
skatten.*

av ringarna skulle uppstå. I varje fall synes mig alltså något mera avsevärt belopp ej kunna på denna väg uttagas.

En förhöjning av skatten å själva fordonen synes mig däremot kunna företagas. Emellertid är jag av den uppfattningen, att denna förhöjning ej lämpligen bör erhålla formen av en ökning av den mot vikten proportionella skatten, utan att i stället en viss, för alla egentliga automobiler gemensam grundavgift bör stadgas. Med den starkare betoning, som enligt min mening numera bör läggas på automobilskattemedlens användande för vägförbättringar, vilka komma automobilismen till godo, synes mig en dylik norm vara den riktigaste.

Jag föreslår sålunda för egentliga automobiler, utöver den redan utgående proportionella skatten, en grundavgift av 32 kronor, d. v. s. 8 kronor i kvartalet, för varje åkdon. Då skatten för t. ex. en Fordautomobil för närvarande läser utgöra 56 kronor, torde en större ökning knappast böra ifrågakomma. Beträffande motorcyklar, för vilka för närvarande enhetliga avgifter utgå oberoende av tyngden, synes mig en skatteökning av 5 kronor för varje åkdon vara lämplig. Någon särskild grundavgift skulle ej utgå för motorcyklar.

Vissa tjänsteautomobiler, som tillhöra och i tjänsten nyttjas av landsfiskaler, präster m. fl., synas mig böra bliva fria från grundavgift. Närmare föreskrifter angående omfattningen av denna skattefrihet torde det med hänsyn till svårigheten att nu uppdraga fullt klara gränslinjer böra överlämnas åt Kungl. Maj:t att meddela.

Genom den nu ifrågasatta skatteförhöjningen torde kunna förväntas inflyta ett belopp av omkring 1.5 miljoner kronor.

Bensinskatt.

En skatt av antydd storlek på automobiler lämnar emellertid ej i önskvärd utsträckning medel för vägväsendet. En ytterligare form för beskattning måste fördenskull enligt min uppfattning sökas. Såsom norm för en sådan skatt synes det mig nödvändigt att upptaga det år 1922 avvisade uppslaget att lägga skatt å motorbränslet. Att en skatt å motorbränsle, som användes för automobiler, utgör ett ganska tillförlitligt mått på vägsplitningen, läser ej kunna bestridas. Denna beskattningsform erbjuder även den fördelen, att skatten är lätt för konsumenterna att betala och alltså mindre kännbar med hänsyn till att den erlægges i många småposter. Jag förordar emellertid av skäl, till vilka jag i det följande kommer, ej skatt på allt motorbränsle utan endast skatt på bensin.

Mot en skatt å bensin kan givetvis invändas, att den träffar även bensin, som användes för annat ändamål än för automobildrift, såsom för industri, för motorbåtar o. d. Vad angår bensin, som användes för industriella ändamål må till en början anmärkas, att bensindrivna fasta motorer för dylikt ändamål endast undantagsvis torde förekomma. I fråga om bensin, som nyttjas för annat tekniskt ändamål än motordrift, synas mig olägenheterna

kunna undanröjas genom att restitution beviljas. Motsvarande möjlighet erbjuder sig däremot ej i fråga om bensin, som förbrukas för motorbåtsdrift. Det torde nämligen ställa sig praktiskt taget omöjligt att verkställa restitution av för sådan bensin erlagd skatt. I och för sig synes emellertid icke något vara att erinra mot en skatt å nyttjandet av bensindrivna motorbåtar, då dylika för det mesta användas för ändamål, som komma lyxförbrukningen nära. Fiskebåtar träffas i allmänhet icke av en skatt å bensin, då de i regel drivas med fotogen eller råolja. Skatten blir för övrigt ej synnerligen betungande. Därest det nu av rent praktiska skäl visar sig lämpligt att låta motorbåtstrafiken träffas av skatten, torde därför en invändning, att just motorbåtarna bliva särskilt oförmånligt ställda, ej böra tillmätas större betydelse. Den oegentlighet, som det onekligen skulle innebära, om skatten komme att användas till förmån för vägväsendet, synes mig kunna undanröjas genom en anordning, till vilken jag i det följande återkommer.

Vad storleken av skatten på bensin beträffar, synes den mig skäligen böra bestämmas till 5 öre per liter. Härav torde 1 öre böra utgå i form av tullavgift för att tillsammans med övriga tullar tillfalla statsverket, medan återstående 4 öre böra uttagas i form av en särskild skatt, vilken i analogi med den särskilda skatten å gummiringar tillfaller vägväsendet. Då hela konsumtionen av bensin för andra än industriella ändamål torde uppgå till omkring 100 miljoner liter, skulle skatten sammanlagt kunna beräknas uppgå till cirka 5 miljoner kronor, därav 1 miljon kronor till statskassan och 4 miljoner kronor till vägväsendet. Den särskilda skattens utskiljande i formellt hänseende från tullmedlen motiveras — likasom i fråga om den särskilda skatten å gummiringar — förnämligast just därav, att den skulle anslås för ett speciellt ändamål. Genom att å andra sidan ej endast särskild skatt utan även tull uttages, erhålles en lämplig form för avskiljande av ett visst belopp för andra ändamål än vägväsendet. Genom nämnda anordning vinnas även vissa fördelar av rent teknisk natur, såsom exempelvis att olovlig införsel av bensin utan vidare blir straffbar enligt lagen om olovlig varuinförsel, som avser tullpliktiga men ej andra varor.

Vid mitt ställningstagande till frågan, huruvida vid en utökning av beskattningen å automobilväsendet jämte skatten å själva fordonen borde uttagas ytterligare skatt å gummiringarna eller en skatt å bensin, har ett skäl, som för mig haft betydelse — om ock ej i och för sig avgörande — varit hänsyn till sulfitsprittillverkningen i landet. Såsom jag i annat sammanhang haft tillfälle framhålla, tala enligt min mening starka skäl för att existensmöjligheter beredas sulfitspritindustrien, då denna kan väntas i framtiden få en stor betydelse för landet. Med den ställning, som statsmakterna intagit till sulfitspritfrågan, synes det mig knappast kunna ifrågakomma att med skatt belägga även sulfitspriten, vars användning för motordrift än så länge förekommer i endast obetydlig utsträck-

ning. Om den föreslagna differentieringen i beskattningshänseende också knappast kan väntas medföra något verkligt uppsving för sulfitspritindustrien, så har dock genom densamma statsmakternas intresse för sulfitspritfrågan än en gång betonats.

Beträffande verkan av en bensinskatt på automobiltrafiken torde få framhållas, att för en personautomobil i regel nyttjas 1 à 2 liter bensin per tillryggalagd mil samt att för lastautomobiler erfordras omkring 3 liter bensin för varje mil. Bensinskatten — inklusive tullen — för en personautomobil skulle alltså komma att utgöra från 5 till 10 öre per tillryggalagd mil samt för en lastautomobil omkring 15 öre per mil. Vad särskilt beträffar automobiler i drosktrafik, torde en skatt av nämnda storlek innebära en belastning av ungefär 1½—2½ procent av bruttointäkten å körningarna. Hänsyn har vid denna beräkning tagits även till de sträckor, som måste tillryggaläggas för hämtning och hemkörning o. s. v., utan att någon avgift erhålles. I vissa fall torde den i denna form utgående skatten för yrkesmässig körning komma att — absolut taget — uppgå till ej ringa belopp. Att märka är emellertid härvidlag, att ju mer bilen användes i trafik, desto större blir i regel nettoförtjänsten, och att de avgifter, varom här är fråga, äga endast föga betydelse i jämförelse med de övriga kostnader, som äro förenade med trafiken, samt att fluktuationer i bensinpriset av större betydelse än den ifrågasatta bensinbeskattningen ofta förekommit inom korta tidrymder.

När frågan om införande av en automobilbeskattning första gången förelades riksdagen, framlades på föredragning av dåvarande chefen för finansdepartementet jämväl förslag till en förordning om fördelning av automobilskattemedel m. m. Sedan de huvudsakliga grunderna för automobilskattemedelns användning en gång blivit av riksdagen antagna, torde det få ankomma på chefen för kommunikationsdepartementet att för Kungl. Maj:t anmäla frågan om de ändringar i berörda förordning, vilka med hänsyn till vägväsendets utveckling äro påkallade.

I anslutning till de huvudsynpunkter, för vilka jag nu redogjort, hava inom finansdepartementet utarbetats vissa förslag till författningar m. m. I dessa hava upptagits jämväl vissa andra ändringar såsom resultat av erfarenheter från tillämpningen av gällande författningar. Jag skall tillåta mig i specialmotiveringen redogöra för dessa.

Förslagen hava remitterats till generaltullstyrelsen, som lämnat densamma utan erinran. Styrelsens yttrande torde få fogas vid statsrådsprotokollet (bilaga 2).

*Förordningen
om automobil-
skatt.*

Jag övergår härefter till att redogöra för nu förevarande förslags innebörd, därvid jag till en början vill genomgå de föreslagna ändringarna i förordningen om automobilskatt.

3 §.

3 § i gällande förordning innehåller, bland annat, bestämmelse om tiden för inträdandet av skatteplikt för viss automobil, och stadgas i sådant hänseende, att skatteplikt inträder med kalenderkvartalet näst efter det, under vilket bilen blivit första gången i automobilregister införd. I denna bestämmelse föreslås — helt oberoende av ändringen i själva skattebestämmelserna — den jämkningen, att skatteplikten skall inträda redan med det kvartal, under vilket registrering skett. Förslaget har föranletts främst av vissa olägenheter, som visat sig vara förenade därmed, att under årets sista kvartal ett ganska stort antal bilar varit i trafik utan att skatt för dem skolat erläggas, i följd varav de icke varit försedda med skattekvitton, något som föranlett ej ringa besvär. I ordningens intresse synes därför en sådan anordning befogad, att — med fränseende av den första tiden under varje år — ingen bil skall kunna brukas under tid, för vilken skatt ej erlagts. Något obilligt kan knappast anses ligga i en sådan ändring. Frågan äger betydelse endast då nyregistrering äger rum.

I § 10 mom. 3 i förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon stadgas såsom villkor för att bil skall kunna tillfälligt avföras ur automobilregistret, att en avgift, motsvarande skatten för ett kvartal, skall erläggas. Detta villkor bör nu borttagas, då avgiften ersättes med skatt i egentlig mening och den fara för missbruk med möjligheten att få bil avförd ur registret, som föranlett införandet av berörda avgift, sålunda undanröjes.

5 §.

I 5 § har, jämte föreskrifter om den förut berörda höjningen av skatten för motoreyklar och om grundavgift för egentliga bilar, införts stadgande därom, att Konungen skall äga att utfärda bestämmelser angående frikallande från erläggande av grundavgift för bilar, som tillhöra i det allmännas tjänst anställda personer och av dessa begagnas huvudsakligen i tjänsteärenden.

Beträffande sistnämnda fråga bör i detta sammanhang omnämnas, att min företrädare i ämbetet haft under omprövning, huruvida och i vad mån tjänstemäns i tjänsten använda bilar över huvud taget borde vara underkastade skatteplikt. Med anledning av vägkommissionens förut omnämnda förslag till förordning om bilskatt hade från åtskilliga tjänstemannahåll påyrkats skattefrihet eller skattelindring för bilar, tillhörande vissa grupper av tjänstemän. Så hade *medicinalstyrelsen* till finansdepartementet översänt en skrivelse från en förste provinsialläkare, däri ifrågasatts, om icke skattefrihet eller skattelindring kunde erhållas för, bland andra, tjänsteläkarens bilar. *Allmänna svenska prästföreningens centralstyrelse* hade påpekat, att det för prästerna

ofta mötte svårigheter att anskaffa hästskjuts, varför på sina håll enda utvägen för prästerna att över huvud taget kunna bestrida med tjänsten förenade skjutsar varit att skaffa sig motorfordon. Då den i löneresolutionerna bestämda skjutsersättningen på ett flertal ställen vore allt för obetydlig för att motsvara utgifterna för tjänsteresor, särskilt sedan den allmänna prisförhöjningen inträtt, kunde det icke vara med billighet överensstämmande, att utgifterna för tjänsteresor skulle ytterligare ökas genom beskattning å för tjänstens upprätthållande erforderliga motorfordon. Styrelsen hemställde därför, att motorfordon, som användes för prästerlig tjänsts upprätthållande, icke skulle vara underkastade skatteplikt. *Föreningen Sveriges landsfiskaler* hade hemställt, att landsfiskal måtte befrias från erläggande av skatt för automobil eller motorcykel, som han begagnade vid utförandet av tjänstegöromål. Föreningen hade till stöd för sin hemställan framhållit, bland annat, följande. I de fall, då landsfiskal vore i tillfälle att inköpa automobil eller motorcykel, vore det staten, som droge största fördelen därav, särskilt då det gällde dylika fordons användande för resor i polisärenden, vilka i regel fordrade större skyndsamhet. Men jämväl i fråga om andra tjänsteresor innebure användande av automobil eller motorcykel ett statligt intresse, i det att en landsfiskal därigenom finge mera tid över för det krävande kontorsarbete, som påvilade honom.

Dåvarande departementschefen fann icke tillräckliga skäl hava förekommit att medgiva skattefrihet för tjänstemäns i tjänsteärenden använda automobiler. Såväl med hänsyn till skattens natur och avsikten med densamma som på grund av att en för visst syfte anskaffad automobil ofta komme till användning för andra ändamål, borde skattskyldigheten upprätthållas i största möjliga utsträckning.

Jag delar de betänkligheter, som sålunda framhållits emot att tjänstemäns i tjänsten använda automobiler helt frikallas från skatt. Emellertid kan det näppeligen förnekas, att det ur vissa synpunkter är ett allmänt intresse, att de tjänstemän, som på grund av sin tjänst äro hänvisade att i stor utsträckning göra resor, på egen bekostnad anskaffa motorfordon. Det synes därför vara en rimlig lösning, att beträffande dylika automobiler sådan skattelindring medgives, att de frikallas från den grundavgift, varom nu är fråga. Då grundavgiften är tänkt mera som ett bidrag till åstadkommande av vägförbättringar än som en direkt ersättning för förorsakad vägslitning, synes mig frågan om befrielse från sagda avgift i viss mån ligga på ett annat plan än den fråga om befrielse från den mot vägslitningens storlek svarande skatten, som var under behandling år 1922.

6 §.

De två sista styckena i nu gällande 5 §, vilka behandla tiden för inträdande av skatteplikt samt av höjning eller sänkning av skatten, hava ut-

brutits och motsvaras nu av 6 § i förslaget. Härvidlag har viss jämkning skett i gällande regler, i anslutning till den ändring, som förordats i 3 §.

7 §.

Denna paragraf motsvarar nu gällande 6 §. Paragrafen har genomgått en fullständig omarbetning, i det att dels bestämmelserna om en automobilskattelängd ändrats och dels paragrafens tre sista stycken uteslutits.

I stället för bestämmelserna i nuvarande 6 § första stycket om automobilskattelängd och vad i densamma skall intagas föreslås en föreskrift, att genom tjänsteman, som av vederbörande länsstyrelse därtill förordnas, skall i det inom länet förda automobilregistret verkställas anteckning om skattskyldighet för varje automobil. Redan nu skola enligt kungörelse den 14 december 1923 (nr 453) automobilregister och automobilskattelängd föras i en gemensam liggare. Det har ansetts lämpligt, att även i förordningen om automobilskatt användes en formulering, som bättre än den nuvarande lydelsen giver uttryck åt detta förfarande, vilket ur förenklingssynpunkt medför bestämda företräden. De enda anteckningar, som utöver dem, vilka enligt allmänna bestämmelser skola inflyta i automobilregistret, skulle erfordras vid ett sådant förfarande, äro de, som direkt röra skattens storlek, dess inbetalning o. d.

De i nuvarande 6 § ävensom i 7 § innehållna specialbestämmelserna äro i övrigt av administrativ natur och hava utbrutits ur förordningen. En smidig anpassning efter de praktiska förhållandena synes nämligen lättare kunna vinnas, om det överlämnas åt Konungen att utfärda föreskrifter i förevarande avseenden. Bestämmelse i dylikt syfte har intagits i tredje stycket av 7 §.

Andra stycket i 7 § innehåller i viss mån en nyhet. Sedan det under våren 1923 visat sig, att automobilregistren, vilka legat till grund för automobilskattelängderna, varit i hög grad otillförlitliga, varav följt bland annat, att i många fall personer krävts på skatt för automobiler, som de sedan lång tid ej hade i behåll, utfärdade Kungl. Maj:t den 2 februari 1923 kungörelse (nr 10) angående rättelse av automobilskattelängd m. m. Enligt denna kungörelse skulle, där någon, som upptagits i längd, inom angiven tid visade, att han på grund av omständighet av visst slag ej vid årets början varit att anse såsom skattskyldig för automobil, länsstyrelsen ofördröjligen vidtaga ändring i längden samt verkställa den avkortning av påford skatt, som därav kunde föranledas.

Även efter den omläggning av automobilregistren, vilken skett såsom en följd av den nya motorfordonsförordningen, kan det givetvis ej undvikas, att någon felaktigt uppföres som skattskyldig för viss automobil. Ett enkelt förfarande, varigenom rättelse kan verkställas av länsstyrelsen, utan att klagan behöver ske till högre rätt, lärer alltså alltjämt vara erforderligt. Ett sådant förfarande synes emellertid böra närmare regleras och på ett naturligare sätt inpassas i systemet, än som kunnat ske genom nämnda

kungörelse. I anslutning till bestämmelser, som för liknande fall finnas på andra områden, synes mig förfarandet böra konstrueras på i huvudsak följande sätt. Genom länsstyrelsens försorg verkställas av därtill förordnad tjänsteman i automobilregistret anteckning för varje automobil om skattebelopp och skattskyldig. Sådan anteckning innebär icke något länsstyrelsens beslut. Länsstyrelsen undersöker emellertid, huruvida full skattefrihet eller frihet från grundavgift bör äga rum, och dess åtgärder därutinnan få karaktären av beslut. Ett motsvarande beslut kan ock av enskild påfordras, om han förmenar, att genom sådan anteckning i automobilregisteret, som nyss nämnts, skatt blivit honom oriktigt påförd. Dyligt påkallande av beslut skall ske i den ordning och inom den tid, som Konungen bestämmer, och skall kunna medföra, att länsstyrelsen ändrar den påtalade anteckningen i registret. Först i och med att länsstyrelsen tagit ställning till sålunda väckt fråga, skulle i förevarande fall föreligga ett beslut av länsstyrelsen, som skulle kunna överklagas hos kammarrätten. Såväl i detta fall som då klagan föres över beslut angående skattefrihet bör besvärstiden vara 30 dagar från det vederbörande erhållit del av länsstyrelsens ifrågavarande beslut.

En anordning, sådan som den nu föreslagna, synes mig vara ägnad att på ett snabbt och enkelt sätt bereda möjlighet till rättelse i felaktig påföring av automobils katt. Erforderliga bestämmelser i angivet syfte hava införts, utom i 7 § andra stycket, jämväl i 15 §.

8 §.

Av liknande skäl som dem, vilka jag nyss berört vid behandlingen av 7 §, synes det böra ankomma på Konungen att utfärda föreskrifter även angående debitering och uppbörd av automobils katt. Stadgande av sådan innebörd har införts i 8 §.

9 §.

9 § motsvarar de två sista styckena i nu gällande 8 §.

Då de två första styckena i sistnämnda paragraf liksom nu gällande 9 § innehålla uppbördsbestämmelser, föreslår jag, i anslutning till vad förut anförts, att nämnda stycken och paragraf uteslutas ur förordningen.

11 §.

Nyheten i 11 § består endast i en ändrad paragrafhänvisning.

13 och 15 §§.

Sista stycket i 13 § torde böra uteslutas i anslutning till ändringarna i 6 och 7 §§.

Ändringen i 15 § är även en direkt följd av sistnämnda ändringar.

Jag övergår härefter till att redogöra för bestämmelserna i förslaget till förordning om särskild skatt å bensin.

1 §.

Av skäl, som jag icke torde behöva utveckla, har det ansetts lämpligt, att i de fall, då enligt särskilda bestämmelser tullfrihet för bensin åtnjutes, ej heller den särskilda skatten skall utgå. Jag vill emellertid här erinra om ett särskilt fall av tullfrihet, som jag i det följande kommer att beröra, nämligen i fråga om bensin, som medföres å fortskaffningsmedel såsom driftmateriel för detta.

Vid utarbetandet av 1 § har tagits i övervägande, huruvida man icke kunde utfinna en fullt tillförlitlig definition av begreppet bensin. Tanken har varit uppe att i paragrafen införa en definition av innehåll, att med bensin skulle förstås varje destillat av råpetroleum, som vid fraktionerad destillation intill 150 grader Celsius lämnade ett destillat av minst 30 volymprocent. Även om man får antaga, att denna definition från skattesynpunkt skulle innebära en fullt tillräcklig marginal, har jag likväl ej velat föreslå dess införande i lagtexten utan ansett det lämpligare, att därstädes endast göres en hänvisning till i tulltaxan använda benämningar å de varor, som här avses. Sker en dylik hänvisning, torde det ej möta några svårigheter för tullverket att, ehuru någon bestämdare definition ej givits, lösa frågan om vad som menas med bensin. Med hänsyn till de föreslagna restitutionsbestämmelserna i fråga om industrisprit, lära för övrigt olägenheterna av ett felaktigt bedömande vara högst väsentligt reducerade.

2 §.

2 § innehåller formella bestämmelser angående erläggande av den särskilda skatten m. m. Motsvarande bestämmelser finnas i förordningen om särskild skatt å automobilgummiringar beträffande tullverkets handhavande av uppbörden av skatten för sådana ringar.

3—6 §§.

3—6 §§ innehålla bestämmelserna angående restitution av särskild bensinskatt. Restitution skall enligt förslaget kunna förekomma i första rummet, då bensin, för vilken skatt erlagts, i större partier utförts ur riket. Som villkor för restitution har i detta fall, i anslutning till vad som är vanligt i andra tullförfattningar, blott uppställts, att bensinen skall vara oförändrad, d. v. s. att den ej uppblandats e. d.

Av väsentligt större betydelse lärer det andra fallet av restitution vara, nämligen restitution för s. k. industribensin. Såsom jag anfört redan i den allmänna motiveringen, följer av hela syftet med förevarande beskattning, att industribensinen i en eller annan form bör erhålla skattefrihet. Vad beträffar området för restitutionsmöjligheten, eller med andra ord de fall, då restitution bör kunna få ske, har det visat sig möta de största svårigheter att i författningen fastställa en lämplig gräns. På grund härav, och

då beträffande kontrollen i avseende å restitution av bensinskatt torde erfordras ganska detaljerade föreskrifter, har jag ansett mig böra föreslå, att det överlämnas åt Kungl. Maj:t att från fall till fall pröva, huruvida enligt skatteförordningens andemening restitution bör ske eller ej, samt föreskriva villkor för restitutionens åtnjutande. Denna prövning hos Kungl. Maj:t synes lämpligast böra ske på så sätt, att viss person eller visst företag på förhand begär tillstånd till restitution av bensinskatt, varefter generaltullstyrelsen med ledning av lämnat tillstånd och därvid stadgade villkor medger restitution för de särskilda bensinpartier. Jag förutsätter, att de närmare bestämmelser angående restitution av industribensin, som det torde böra ankomma på Konungen att meddela, erhålla en sådan utformning, att ej restitution kommer i fråga, när det gäller alltför obetydliga partier.

I överensstämmelse med nu angivna grunder hava förevarande paragrafer utarbetats.

7 §.

Skattemedlen skola fördelas enligt de i förordningen den 2 juni 1922 om fördelning av automobilskattemedel givna bestämmelser. Såsom jag redan antytt, torde emellertid chefen för kommunikationsdepartementet komma att föreslå vissa modifikationer i dessa bestämmelser.

*Ändring i tull-
taxan m. m.*

Införandet av tull å bensin medför ändring i rubriken nr 1099 i gällande tulltaxa.

De skäl, som tala för restitution av särskild skatt å bensin, tala i lika mån för restitution av tull i motsvarande fall. Rätt till sådan restitution synes enklast kunna åstadkommas genom att föreskrift meddelas, att, när restitution enligt förordningen om särskild skatt å bensin sker, tillika skall restitueras den å bensinen belöpande tull.

Enligt 4 § h) i gällande tulltaxeförordning åtnjutes under vissa villkor tullfrihet för skeppsförnödenheter. Av de allmänna grunderna för nu ifrågavarande förslag läser följande, att tullfrihet — och därmed frihet från särskild skatt — icke bör i sådan omfattning förekomma vid införsel av bensin. I stället synes man utan olägenhet kunna, i syfte att undvika att lägga hinder i vägen för turisttrafiken, i begränsad omfattning medgiva undantag från tull, och alltså även från skatt, för bensin, som för att användas till driftmateriel medföres ej blott i motorfartyg utan även å automobil. Förslag angående beslut av sådan innebörd torde böra föreläggas riksdagen.

Föredragande departementschefen uppläser härefter inom finansdepartementet upprättade förslag till dels förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilsfatt, dels förord-

ning om särskild skatt å bensen samt hemställer, att Kungl. Maj:tt måtte i proposition föreslå riksdagen att

dels antaga berörda författningsförslag;

dels besluta, att rubriken 1099 i gällande tulltaxa skall från och med den 1 juli 1924 erhålla följande ändrade lydelse:

		Kvantitet för tullbe- räkningen.	Tullsats. Kronor öre
1099	Mineraloljor, nativa eller råa ävensom renade: petroleumbensin och gasolin	1 lit.	— 01
1099 ^{1/2}	andra slag, såsom lysoljor och smörjoljor; ävensom paraffin, rå eller renad, jordvax (ozokerit) samt ceresin	—	fria.

dels förklara, att vad i § 4 h) i förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor är stadgat i fråga om tullfrihet för skepps-förnödenheter från och med den 1 juli 1924 icke skall hava avseende å till tulltaxerubriken 1099 hänförlig vara, då den medföres å farkost såsom driftmateriel för denna;

dels besluta, att från och med den 1 juli 1924 tullfrihet må åtnjutas för sådan vara, då den till riket medföres å fortskaffningsmedel såsom driftmateriel för detta, dock endast för den myckenhet, som vederbörande tullmyndighet prövar icke överstiga behovet under resan;

dels ock besluta, att vid restitution jämlikt 3 § i förordningen om särskild skatt å bensen av sådan skatt tillika skall restitueras den å bensen belöpande tull.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla och förordnar, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bil. litt. vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

E. Regner.

Bilaga 1.

P. M.

angående automobilskatten och vägfrågan.

Enligt föreliggande uppgifter uppgår den nu för sista året inbetalda automobilskatten till omkring 6,600,000 kronor, varav 80 procent eller sålunda 5,280,000 kronor komma landsbygden tillgodo.

Sammanlagda längden av de allmänna vägarna utgör omkring 65,000 kilometer, varav 19,000 kilometer äro landsvägar. Utgår man från att hela bilskattebeloppet för år 1923 skulle användas för förbättring av vägarna, så att de bliva fullt lämpliga för automobiltrafik, och att den genomsnittliga kostnaden härför, med hänsynstagande till att å ett stort antal vägar inga eller endast smärre förbättringsarbeten erfordras, utgör 15 kronor per meter väg, kan för den angivna summan av automobilskattemedel iordningställas cirka 350 kilometer vägar per år.

Då vårt landsvägsnät är 19,000 kilometer långt, skulle det sålunda kräva en tid av cirka 55 år, innan enbart landsvägarna blivit genomgående förstärkta. Här bör även anmärkas, att bland landets för automobiltrafik nödvändiga vägar finnes ett stort antal bygdevägar. Den gängse uppdelningen i landsvägar och bygdevägar, som till större delen är mycket gammal, torde nämligen icke sammanfalla med nutida krav på å ena sidan huvudvägar och å andra sidan lokala vägar.

Med det ovan angivna ombyggnadssättet skulle således ombyggnadstiden 55 år med säkerhet komma att avsevärt överskridas. Säkerligen skulle denna förlängning av tiden bliva större än att den motverkas av den ökning i tillgängliga medel, som uppstår därigenom, att vägdistrikten skola bidra med minst en tredjedel av kostnaden.

Härtill kommer, att landsbygdens hela andel i automobilskatten med säkerhet icke blir tillgänglig för förbättring av vägarna, då en del medel i varje fall under den närmaste tiden måste användas till underhåll av vägarna. Den angivna tiden 55 år för vägnas förstärkning kan således anses som ett minimum. De nu utgående automobilskattemedlen måste sålunda anses otillräckliga att tillgodose vägförstärkningsbehovet inom rimlig tid.

Otillräckliga medel för vägnas förbättring måste medföra, att dessa i otid förstöras och därefter komma att draga avsevärt större kostnader för ett nöjaktigt iståndsättande och vidare att den på grund av vägnas försämring inträdande begränsningen i automobiltrafiken kommer att verka hämmande på utvecklingen av vägtrafiken i allmänhet.

För automobiltrafiken medföra de sämre vägarna ökade omkostnader med avseende på bränsle- och oljeförbrukning, ringslitage, slitning av motor m. m., med andra ord minskad livslängd på vagnarna. Det måste därför för automobiltrafiken vara ett intresse av allra största betydelse att snarast få goda vägar. Dessa äro ju även som allmänt känt en märklig hävstång för odlingens höjande.

I alldeles särskild grad är det dock nödvändigt att i första hand vid vägförbättringarna tillgodose de tyngst trafikerade delarna av dessa huvudvägar, nämligen infartsvägarna till städerna, där det gäller att ombesörja icke blott persontrafik av stort omfång utan även viktiga gods-transporter. Dessa vägdelar utgöra nu mångenstädes talande exempel på den dåliga ekonomien att under nuvarande trafikförhållanden uppskjuta genomgripande vägförbättringar. Under senare år har det mångenstädes inträffat, att städernas infartsvägar varit i ett sådant skick, att även vid långsamma transporter alla slags fordon utsatts för mycket stora påfrestningar och att trafikekonomien blivit mycket dålig.

På andra håll har vägförstöringen kunnat hindras endast tack vare mycket stora årliga underhållskostnader, som flerstädes närmast sig eller överskridit 5 kronor per meter väg.

Då å andra sidan trafiken är mycket starkt koncentrerad på dessa vägar endast å jämförelsevis korta vägsträckor, som i regel icke överskrida en halv mil i längd, kan en mycket stor trafikmängd tillgodoses med vägförbättringar för jämförelsevis små kostnadsbelopp, även om arbetena betingta fyra eller fem gånger högre kostnad per meter väg än som ovan uppgivits som en medelkostnad för vägförbättringarna.

En del av här omhandlade infartsvägar till städerna ligga innanför stadsgränserna och komma att utbyggas med städernas andel i automobilskatten. I många och flertalet fall däremot tillkommer det de till städerna angränsande vägdistriktet att underhålla vägarna för den stora trafiken till och från städerna. Såsom ovan framhållits, finnes mer än tillräcklig användning för den nu utgående automobilskatten för de egentliga landsvägarnas underhåll och förbättring. För de ur ekonomisk synpunkt i första hand önskvärda förstärkningarna genom stensättning och annorledes av städernas infartsvägar, genom vilka arbeten stora direkta besparingar i årliga underhållskostnaden och ännu mycket större vinster för trafikekonomien kunna vinnas, kunna emellertid nu knappast några medel vara att räkna med.

Det framgår således, att en skälighöjning av automobilskatten är ett synnerligen viktigt önskemål såväl för tillgodoseende av bygdetrafikens krav som ock särskilt med hänsyn till den koncentrerade trafiken vid städerna och de större samhällena. Sker icke en höjning av automobilskatten i tid, har man att senare befara mycket större uppoffringar i form av ökade skatter.

I samma mån som ytterligare medel komma att bli tillgängliga för vägarnas förbättrande är det emellertid en angelägenhet av största betydelse, att vägväsendet verkligen står rustat att på bästa möjliga sätt använda dessa medel. Föreliggande förslag till ny väglag avse tillgodoseende av enhetligare och effektivare organisation av vägväsendet.

Då genomförandet av ny väglag synes låta vänta på sig, gäller det att med de möjligheter, som nu finnas, söka utvinna en tillfredsställande ordning för vägarbetet. Att så kan ske torde vara adagalagt genom vad som redan härutinnan åtgjorts eller planerats. Genom de lagändringar, som redan vidtagits eller äro avsedda att framläggas, underlättas för vägdistriktet åtgärden att övertaga vägunderhållet, varigenom grunden erhålles till ett modernt väghållningssätt.

Tack vare den upplysningsverksamhet i vägfrågan, som bedrivits från icke blott statliga och kommunala myndigheter utan även från enskilda sammanslutningar, har också intresset för sådant övertagande av väg-

underhållet hos de väghållningsskyldiga för varje dag vuxit. Den under sistlidne höst anordnade vägkonferensen torde också kraftigt hava bidragit till frågans förande framåt. Resultatet hittills har också blivit, att av landets samtliga väghållningsdistrikt ungefär en tredjedel redan övertagit eller beslutat sig för att, i de flesta fall helt och i några fall delvis, övertaga sitt distrikts vägar.

Kommunikationsdepartementet i mars 1924.

A. B. Gärde.

Bilaga 2.

TILL KONUNGEN.

I anledning av förevarande remiss får generaltullstyrelsen, som förutsätter, att styrelsens yttrande icke påkallas över föreliggande förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt, med remissaktens återställande, i underdånighet anföra följande.

Enligt 1 § i den föreslagna förordningen om särskild skatt å bensin förstås med bensin mineraloljor, vilka enligt gällande tulltaxa hänföras till petroleumbensin och gasolin. Dessa varuslag äro i den statistiska varuförteckningen upptagna under nr 1099 F.

Det skulle möjligen kunna ifrågasättas, huruvida icke, genom att anknyta förordningen, i vad den avser beskattningsobjektets definiering, till ovannämnda statistiska rubrik, andra varor än sådana, som kunna tjäna som bränsle för motorfordon, komma att träffas av skatten. Så torde kunna erinras, att petroleumeter och gasolin, i den bemärkelse sistnämnda varubeteckning ursprungligen fattades, vilka båda artiklar äro hänförliga till nr 1099 F, företrädesvis användas såsom lösningsmedel för hartser och kautschuk, till lösning av oljor ur frön eller för annat tekniskt bruk. Någon skada torde emellertid denna utsträckning av begreppet bensin ej medföra, då möjlighet beretts till restitution av skatt och tull för all bensin för annat tekniskt ändamål än motordrift. I varje fall läser olägenheten härav bliva obetydlig i förhållande till de svårigheter, som skulle uppstå, därest man nu fastslog en definition, som i tillämpningen visade sig leda till ett ur beskattningssynpunkt oriktigt resultat. Vad särskilt gasolin beträffar, synes denna benämning även användas å fraktioner, lämpliga för motordrift, vadan ett uteslutande av nämnda varuslag icke synes tillrädligt. Skulle efter någon tids vunnen erfarenhet en strängare definiering av begreppet bensin visa sig av behovet påkallad, läser styrelsen bliva i tillfälle att inkomma med förslag i sådant avseende.

Närmare föreskrifter angående sättet för utrönandet av den skattepliktiga kvantiteten vid olika former för införseln torde eventuellt kunna finnas erforderliga, vilka föreskrifter lämpligen synas kunna ingå i de bestämmelser, som, enligt vad i 6 § sägs, av Eders Kungl. Maj:t komma att meddelas.

I fråga om de föreslagna restitutionsbestämmelserna anser sig styrelsen böra förutsätta, att beträffande den närmare innebörden av i 3 § a) förekommande orden »i oförändrat skick» samt den bevisning, som för ådagaläggande av detta förhållande skall vara erforderlig, föreskrifter ävenledes komma att inflyta i de bestämmelser, som enligt 6 § skola meddelas av Konungen. Då förslaget icke anger graden av eller formen för identitetsbevisningen, måste nämligen i dessa hänseenden, liksom rörande andra på författningens säkra tillämpning inverkan de frågor, i berörda bestämmelser givas otvetydiga föreskrifter, något som särskilt betingas därav, att för erhållande av restitution icke skulle erfordras vare sig förhandstillstånd eller särskilda personliga kvalifikationer.

Beträffande bestämmelsen i 3 § b) i förordningen saknar styrelsen för närvarande, innan närmare utredning åvägabragts, möjlighet att överblicka innebörden av denna bestämmelse och omfattningen av den kontroll, som skulle erfordras till förekommande av missbruk. Då emellertid medgivande av sådan restitutionsförmån, varom nu är fråga, skulle ankomma på prövning av Eders Kungl. Maj:t i varje särskilt fall, har styrelsen icke funnit anledning till erinran mot samma bestämmelse, vilken i fråga om rätt till restitution av tull för närvarande icke har någon motsvarighet.

Såsom i andra stycket av 4 § föreslagits synes det vara lämpligt, att meddelande av tillstånd till restitution enligt 3 § b), åtminstone till en början, skall ankomma på Konungen. Sedan genom någon tids praktisk tillämpning av en sådan ordning riktlinjerna blivit av Kungl. Maj:t angivna, torde emellertid kunna tagas under övervägande, huruvida icke prövningen av frågor om meddelande av sådant tillstånd skulle kunna överlätas å generaltullstyrelsen efter samråd med kommerskollegium.

Mot bestämmelserna i övrigt i den föreslagna förordningen har styrelsen icke något att erinra.

I ärendets handläggning hava deltagit, förutom undertecknad generaltulldirektör, byråcheferna Beyer, Ewerlöf, Alsén, föredragande, och Nordström samt tjänstförrättande byråchefen, kamreraren Schönaich. Stockholm den 21 mars 1924.

Underdånigst

H. THEMPTANDER.

J. F. G. Hilding.