

Nr 173.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse av 5 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.; given Stockholms slott den 24 februari 1927.

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

1:o förordning om ändrad lydelse av 5 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt,

2:o förordning om ändrad lydelse av 1 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar, och

3:o förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 23 maj 1924 (nr 126) om särskild skatt å bensin och motorsprit,

dels ock bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen därjämte hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Ernst Lyberg.

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 5 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.¹

Härigenom förordnas, att 5 § i förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt skall hava följande ändrade lydelse:

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

- a) för motorcykel utan bivagn med tio kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med femton kronor;
- b) för motorcykel med bivagn med tjugufem kronor;
- c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med tio kronor för varje påhörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med trehundra kilogram, dock minst med sjuttiofem kronor; samt
- d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med femtio kronor för varje påhörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1928.

Inträder före nämnda dag skatteplikt för motorcykel, som enligt hittillsvarande bestämmelser icke skolat registreras, skall för sådan motorcykel skatt erläggas enligt den i denna förordning angivna grund.

Där beträffande motorcykel, som vid denna förordnings ikraftträdande är registrerad, uppgift om motorcykelns tjänstevikt icke föreligger vid tiden för skatts påförande, skall skatt utgå enligt nu gällande grunder.

¹ Senaste lydelse, se 1924: 128.

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 1 § i förordningen den 2 juni 1922
(nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar.¹

Härigenom förordnas, att 1 § i förordningen den 2 juni 1922 om särskild skatt å automobilgummiringar skall i nedan angiven del hava följande ändrade lydelse:

1 §.

För följande arbeten av mjuk kautschuk, som till riket införas, utan att tullfrihet enligt särskilda bestämmelser därför åtnjutes, eller som inom riket tillverkas, nämligen massiva hjulringar (även i längder) samt yttergummi eller delar därtill för ringar till automobiler (även motoreyklar), skall i den ordning nedan stadgas erläggas skatt av en krona 75 öre per kilogram.

I första — — — förordning automobilgummiringar.

På Kungl. Maj:ts — — — skall erläggas.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1927.

¹ Senaste lydelse, se 1923: 73.

Förslag

till

förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 23 maj 1924 (nr 126) om särskild skatt å bensin och motorsprit.

Häri genom förordnas, att 1 § samt 3—5 §§ i förordningen den 23 maj 1924 om särskild skatt å bensin och motorsprit skola, 1 § i nedan angiven del, hava följande ändrade lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes och för vilken icke enligt särskilda bestämmelser tullfrihet åtnjutes, samt för motorsprit skall i den ordning nedan stadgas erläggas särskild skatt av 6 öre för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

3 §.

Restitution av skatt, som i denna förordning avses, må åtnjutas:

a) för bensin eller motorsprit, som i oförändrat skick utföres till utrikes ort eller svensk frihamn;

b) för bensin eller motorsprit, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av tåg eller fordon å för allmän trafik upplåten järnväg eller av luftfartyg eller av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske; samt

c) för bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för annat tekniskt ändamål än motordrift.

4 §.

Restitution enligt 3 § a) må åtnjutas allenast för så vitt utförelsen omfattar en myckenhet av minst femhundra liter bensin eller motorsprit på en gång.

Restitution enligt 3 § b) och c) må åtnjutas allenast i den omfattning och på de villkor Konungen bestämmer. Där beträffande förbrukning av bensin eller motorsprit inom viss näringsgren ur kontrollsynpunkt eller eljest på grund av särskilda omständigheter hinder möter mot restitution, äger Konungen föreskriva, att i stället återbäring skall ske sålunda, att visst med hänsyn till beräknad förbrukning bestämt belopp skall efter förordnande av Konungen eller myndighet, som Konungen bestämmer, användas för näringsgrenens främjande.

5 §.

Fråga om restitution av erlagt skattebelopp prövas av myndighet, som Konungen därtill förordnar.

Denna förordning träder i kraft, i vad densamma avser särskild skatt å bensin, den 1 juli 1927 samt, i vad den avser särskild skatt å motorsprit, den 1 juli 1929.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 24 februari 1927.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

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

I det uttalande, vari jag den 4 januari 1927 till statsrådsprotokollet över finansärenden redogjorde för beräkningen av statsverkets inkomster för budgetåret 1927—1928, framhöll jag, efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet, att beräkningen av automobilskattemedlen, vilka i riksstaten för innevarande budgetår upptagits till 19 miljoner kronor, syntes kunna höjas till 24 miljoner kronor; till detta belopp borde då också det sammanlagda beloppet av de två med ifrågavarande inkomsttitel korresponderande utgiftsanslagen under sjätte huvudtiteln till städernas och landsbygdens vägväsende höjas. Efter erinran att automobilskattemedlen för närvarande utdelas helt till de väghållningsskyldiga såsom bidrag till förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga vägar, gator och broar, uttalade jag vidare, att automobiltrafiken torde för framtiden också bära i skälig omfattning deltaga i statens utgifter för vägväsendet. Bidraget syntes lämpligen bära bestämmas till högst viss kvotdel av de inflytande skattemedlen, varvid förutsattes, att skatteintäkten genom ändrade skattesatser i motsvarande grad ökades. I avbidan på slutförandet av en inom finansdepartementet igångsatt utredning i ämnet utgick jag tills vidare från att denna omläggning skulle medföra en ökning i automobilskattemedlens avkastning med 4 miljoner kronor. I enlighet härmed upptog jag i budgetförslaget inkomsttiteln automobilskattemedel med 28 miljoner kronor, varjämte efter föredragning av chefen för kommunikationsdepartementet ett belopp av 4 miljoner kronor av det till 8.5 miljoner kronor upptagna förslagsanslaget under sjätte huvudtiteln till bidrag till vägunderhållet på landet angavs bära direkt utgå av automobilskattemedel.

Sedan ifrågavarande utredning numera slutförts, får jag ånyo anmäla ärendet för Kungl. Maj:t och därvid framlägga de förslag, vartill utredningen givit anledning.

Det allmänna
vägunder-
hållet på
landet.

Det allmänna väghållningsbesväret på landet ålåg länge uteslutande den i mantal satta jorden. Något statsbidrag förekom icke. Först genom 1891 års väglag, som med åtskilliga ändringar ännu gäller, stadgades dels att jämväl annan fastighet än jordbruksfastighet ävensom beskattningsbar inkomst skulle deltaga i vägunderhållet, dels ock att staten skulle lämna bidrag därtill med en tiondel av den uppskattade kostnaden för underhållet, såvitt anginge till naturaunderhåll indelad sommarväg. Detta bidrag höjdes till tre tjugondelar genom 1905 års lag om ändring i vissa delar av väglagen, samtidigt som möjlighet öppnades för tilldelande av extra statsunderstöd till synnerligt betungade väghållningsdistrikt, i den mån därför anslagna medel lämnade tillgång. År 1918 höjdes bidraget till tre tiondelar av den uppskattade kostnaden för underhållet av allmän väg, bro och färja. Sedan därefter frågan om ändrad väglagstiftning trätt i förgrunden och för 1922 års riksdag förslag till helt ny väglag framlagts utan att dock leda till resultat, infördes år 1924 den ändring i väglagen, att statsbidraget skulle, därest inom väghållningsdistrikt dess samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, beräknas å distriktets verkliga kostnader för vägunderhållet, därvid i underhållskostnad skulle inbegripas all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avsåge byggande av väg.

Utöver nu nämnda bidrag till det allmänna vägunderhållet lämnar staten årligen väsentliga bidrag till anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av mindre goda vägar ävensom till understödjande av brobyggnader, vartill komma statliga bidrag av mer tillfällig art, bland vilka särskilt må nämnas de avsevärda tillskott till nybyggnader, som lämnas genom statens nödhjälpsarbeten.

Från och med år 1923, då beskattning av motorfordon infördes i vårt land, deltagar jämväl automobiltrafiken i kostnaderna för väghållningen. Det bidrag, som härvid lämnas i form av automobilskattemedel, har hittills huvudsakligen använts till vägväsendets höjande genom förbättringsarbeten och blott i ringa utsträckning till det egentliga underhållet. Sedan emellertid från de väghållningsskyldigas sida framhållits, att automobilskattemedlen borde i större omfattning användas för att direkt bringa lättnad i den alltjämt växande vägunderhållstungan, samt 1924 och 1925 års riksdagar funnit motionsvis i denna riktning framförda synpunkter icke kunna fränkännas berättigande, avlät Kungl. Maj:st, efter av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt särskilda sakkunniga verkställd utredning, proposition i ämnet den 20 februari 1926 (nr 170). Härvid föreslogs ett direkt underhållsbidrag av automobilskattemedel att utgå till väghållningsdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, med en tiondel av distriktets kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning, däri inbegripen all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avsåge byggande av väg. Propositionen vann riksdagens bifall, och ny förordning om fördelning av automobilskattemedel utfärdades den 28 maj 1926 (nr 161).

I följande tabell har på grundval av uppgifter, som för närvarande stått till buds, försök gjorts till en sammanställning av kostnaderna under de senaste åren för det allmänna vägväsendet på landet — såväl nybyggnad och förbättring som underhåll — därvid givetvis bortsetts från tillflöden av mer tillfällig art, som kommit vägväsendet till godo.

År	Väghållarnas kostnad			Statsbidrag ¹			Automobilskattemedel (landsbygdens andel)	Summa kostnad i runda tal milj. kr.
	Vägs katt, som måst uttaxeras, om vägdistriktens skuld ej ökades kr.	Naturavväghållarnas vägbörda enligt uppskattningar kr.	Summa kr.	Vägbyggnader m. m. kr.	Sommarvägunderhållet kr.	Summa kr.		
1921	24,063,853	8,260,578	32,324,431	10,056,673	4,190,975	14,247,648	—	46.6
1922	27,058,004	9,452,534	36,510,538	11,116,864	4,858,191	15,975,055	—	52.5
1923	25,070,321	11,228,876	36,299,497	8,350,907	5,864,030	14,214,937	5,366,288	55.9
1924	23,428,402	10,201,051	33,629,453	8,098,441	7,342,078	15,440,519	10,577,985	59.6
1925	25,565,782	13,739,971	39,305,753	7,675,474	8,235,165	15,910,639	15,757,595	71.0
1926					8,273,940		17,267,579	

¹ Statsbidraget avser kalenderåren 1921 och 1922 samt budgetåren 1923/24—1926/27 (t. o. m. januari 1927).

Av tabellen framgår, att trots de jämförelsevis rikliga belopp, varmed automobilskattemedlen inflyta, det därur härrörande bidraget till vägväsendet på landet icke utgör mera än något över 20 procent av totalkostnaden därför. Visserligen har icke i vårt land — lika litet som i något annat, såvitt känt är — tillförlitlig utredning kunnat åvägbringas om den ökning i vägunderhålls- och väghållningskostnad i övrigt, som föranletts av automobiltrafiken. Det lär dock icke vara tvivel underkastat, att automobiltrafikens bidrag till vägväsendet, särskilt den tyngre trafikens, icke för närvarande svarar mot de ökade kostnaderna för väghållningen. För automobiltrafiken betyder likväl en förbättrad väghållning påtagliga besparingar uti driftkostnader. Ur dessa synpunkter bör det icke möta betänkligheter att något höja automobilbeskattningen, en höjning som givetvis måste hållas inom sådana gränser, att automobiltrafiken och särskilt näringslivets transportekonomi icke därav oförmånligt påverkas.

I annat sammanhang har chefen för kommunikationsdepartementet underställt Kungl. Maj:ts prövning fråga om ändrade repartitionstal för vägskatten de olika beskattningsföremålen emellan till lättnad för den å fastighet och särskilt jordbruksfastighet vilande vägbördan. Jämväl de väghållningsskyldigas gemensamma tunga för vägunderhållet har emellertid synts behöva lindras. På hemställan av nämnde departementschef har Kungl. Maj:t denna dag beslutat för riksdagen framlägga förslag därom att det vid förra årets riksdag till 10 procent av underhållskostnaden bestämda, av automobilskattemedel utgående bidraget måtte höjas till 15

procent, varjämte departementschefen har för avsikt att inom den närmaste tiden anmäla förslag i syfte att det ordinarie statsbidraget jämlikt väglagen må utgå jämväl å vinterväghållningskostnad. Vid bifall till dessa förslag skulle de väghållningsskyldiga vinna en väsentlig ytterligare lättnad i vägbördan.

Till följd av automobiltrafiken hava emellertid icke blott de väghållningsskyldiga utan jämväl samtliga skattdragare fått vidkännas ökade utgifter för vägunderhållet på landet. Vilken betydande stegring de sistnämndas bidrag undergått framgår av följande tabell:

Å r	Under året utbetalat statsbidrag kr.	Å r	Under året utbetalat statsbidrag kr.	Å r	Under året utbetalat statsbidrag kr.	Budget-år	Under budget-året utbetalat statsbidrag kr.
1911.....	1,258,930	1915 ...	1,355,609	1919 ...	2,785,418	1923—24	5,864,029
1912.....	1,245,629	1916 ...	1,364,361	1920 ...	3,624,967	1924—25	7,342,077
1913.....	1,357,387	1917 ...	1,314,458	1921 ...	4,183,993	1925—26	8,235,165
1914.....	1,327,798	1918 ...	1,411,872	1922 ...	4,856,963	1926—27	8,273,940

¹ T. o. m. januari 1927.

Statsbidraget för vägunderhållet på landet har sålunda under åren 1911—1926 inemot sjudubblats. Beträffande de senare åren torde stegringen till väsentlig del vara direkt föranledd av automobiltrafiken och de ökade krav densamma ställer på ett ordnat vägunderhåll.

Med den fortgående förbättringen av landets vägnät och den rikligare tillgången av automobilskattemedel synes mig tiden vara inne, att jämväl någon del av det utav allmänna skattemedel enligt väglagen utgående bidraget till vägunderhållet överflyttas till bestridande av automobiltrafiken. Ett dylikt överflyttande torde lämpligen böra ske med samma del av underhållskostnaden som den, varmed underhållstungan för de väghållningsskyldiga anses böra direkt lättas eller sålunda — i anslutning till nyssberörda förslag om höjande av det direkta underhållsbidraget till väghållningsdistrikten — med 15 procent av kostnaden för vägunderhållet; att sådant bidrag av automobilskattemedel icke ännu tillgodokommer samtliga vägdistrikt lärers härvid kunna lämnas åsido. Då statsbidraget jämlikt väglagen utgår med 30 procent av underhållskostnaden, innebär detta, att sagda bidrag skall till hälften täckas av automobilskattemedel och att alltså för budgetåret 1927—1928 av det till 8.5 miljoner kronor för ändamålet upptagna förslagsanslaget ett beräknat belopp av 4,250,000 kronor skall utgå direkt av nämnda medel. Framför den av mig tidigare antydda utvägen att bestämma avbelastningen av statsbidraget till viss kvotdel av influtna automobilskattemedel lärers den nu ifrågasatta anordningen innebära vissa fördelar, och för nästkommande budgetår ernås jämväl härigenom ungefär samma tillskott som det av mig i statsverkspropositionen förutsatta. Automobilskattemedels användande på sålunda angivet sätt förutsätter ändring i förordningen om fördelning av samma medel, var-

emot jämkning i 60 § väglagen icke lärer behöva ifrågakomma. Förslag om erforderlig ändring i sagda förordning samt om förändrat upptagande i riksstaten av förslagsanslaget till bidrag till vägunderhållet på landet har Kungl. Maj:t förut i dag på hemställan av chefen för kommunikationsdepartementet beslutat förelägga riksdagen.

I anslutning till vad jag nu anfört och då det bidrag av automobilskatte-medel, som bör utgå till bestridande delvis av statens tillskott till vägunderhållet, synts mig enligt vad jag tidigare framhållit böra åvägbringas genom höjning i motsvarande grad av automobilbeskattningen, förordar jag sådan omläggning av denna beskattning, att därav inflyta 4,250,000 kronor utöver de med nu gällande skattesatser beräknade intäkterna.

Jag övergår härefter till frågan om sättet för uttagandet av erforderliga medel genom ökad automobilbeskattning och vill därvid till en början lämna redogörelse för gällande skattebestämmelser i ämnet, dessas tillkomst, innehåll och praktiska verkningar.

Redan tidigt framkommo inom väglagstiftningen förslag att låta de vägfärande själva direkt deltaga i väghållningen. Med motortrafikens framträdande fingo dessa förslag ökad näring. Från 1900-talets första år må erinras *dels* om 1900 års kommunalskattekommittés förslag att tillerkänna kommunen befogenhet att under vissa betingelser uttaga skatt å velocipeder, lyxekipage och lyxautomobiler, *dels ock* om de av 1903 års sakkunniga i deras betänkande med förslag till lag om automobiltrafik föreslagna bestämmelser om skyldighet för den, som genom livligare automobiltrafik föranledde ökad kostnad för underhåll av väg, att bidraga till vägunderhållet. Dessa förslag ledde emellertid icke till någon åtgärd.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 maj 1909 (nr 197) hemställde riksdagen — med anledning av en inom andra kammaren väckt motion (nr 95) om skatt å envar automobil med 120 kronor årligen — att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning, huruvida skatt borde åläggas för användning av automobiler eller vissa slag av dem. I yttranden över riksdagens skrivelse avstyrktes i allmänhet införandet av automobilskatt, dock icke av vägstyrelser och vägstämmor, vilka i regel förordade skatt å alla slags automobiler, såväl lyxautomobiler som andra.

Sedan jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 29 september 1911 tillkallats vissa sakkunniga, den s. k. vägkommissionen, med uppdrag att verkställa utredning angående väghållningsbesväret m. m., avgav kommissionen med skrivelse den 15 augusti 1920 — under framhållande att kommissionen under fortgången av sitt arbete kommit till den uppfattningen, att till anordningarna för ett förbättrat vägväsen borde höra införandet av beskattning å automobiler — betänkande med förslag till förordning om automobilskatt. Enligt detta förslag — som innebar en på intresseprincipen grundad speciell bidragsskyldighet till det allmänna vägväsendet för den merkostnad automobiltrafiken föranledde — skulle, med vissa undantag, för varje inregist-

Automobil-
beskatt-
ningen.
Historik.

rerad automobil erläggas skatt. Skatten skulle utgå med 50 kronor för varje automobil samt, därest det nyttiga hästkraftantalet överstege 10, med ytterligare 10 kronor för varje sålunda överskjutande hel hästkraft. Så gott som samtliga över förslaget hörda myndigheter m. fl. hade icke något att erinra mot själva grundtanken i förslaget. Några få ställde sig emellertid avvisande och menade, att från beskattning borde i varje fall undantagas alla motorfordon, som uteslutande tjänade rent praktiska ändamål, såsom gods- och allmän personbefordran. Mot den grund, kommissionen föreslagit för skattens beräkning, gjordes emellertid från åtskilliga håll erinringar, till vilka jag får anledning att i det följande i viss mån återkomma.

Vid ärendets föredragning i statsråd den 17 mars 1922 förordade departementschefen på anförda skäl dels en å själva fordonet lagd skatt, för automobil beräknad i förhållande till dess vikt, dels skatt å automobilgummiringar. I enlighet härmed avlät Kungl. Maj:t samma dag proposition i ämnet (nr 199), vilken i huvudsak vann riksdagens bifall. Förordningar om automobilskatt och om särskild skatt å automobilgummiringar utfärdades den 2 juni 1922 (nr 260 och 261).

Det bidrag, automobiltrafiken ålagts att lämna till väghållningen, ansågs snart icke tillräckligt. Redan i proposition den 21 mars 1924 (nr 206) framlade Kungl. Maj:t för riksdagen förslag om höjning av den för fordon utgående skatten, för automobiler i form av tillägg av en för alla lika grundavgift, ävensom om upptagande av, förutom en mindre tullavgift, en särskild skatt å bensin. Riksdagen ansåg emellertid, att någon höjning av skatten å själva fordonen icke borde vidtagas, men godkände förslaget om särskild bensinskatt, därvid skattens belopp höjdes i syfte att åtminstone större delen av det skattebelopp, som beräknats skola inflyta genom en höjning av skatten å fordonen, skulle ersättas. Tillika beslöt riksdagen, att den särskilda skatten skulle omfatta jämväl motorsprit; bestämmelserna i denna del skulle emellertid träda i tillämpning först fem år efter det bensinskatt införts. Förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit utfärdades den 23 maj 1924 (nr 126).

Gällande bestämmelser och deras verkningar.

Den egentliga automobilskatten (fordonsskatten) utgår med 15 kronor för motorcykel eller, därest cykeln är försedd med bivagn, med 25 kronor samt för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk med 8 kronor och för automobil med ringar av annat ämne med 50 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av fordonets egen vikt, allt för år räknat. Skatt utgår endast för motorfordon, som enligt gällande förordning om motorfordon skall registreras. Till följd därav äro motorcyklar, vilkas vikt ej överstiger 50 kilogram, ävensom släpvagnar och traktorer icke underkastade automobilskatt. Skatteplikten inträder med det kalenderkvartal, under vilket automobilen första gången införes i automobilregistret, samt upphör med utgången av det kalenderkvartal, under vilket automobilen avförts ur registret utan att hava blivit i annat sådant införd. Påföringen av skatt verkställs av

tjänsteman hos registreringsmyndigheten, d. v. s. överståthållarämbetet och länsstyrelserna. Uppbödden försiggår från och med den 1 till och med den 15 februari varje år. I Stockholms stad inbetalas skatten, efter erhållet meddelande om dess storlek, kontant å uppbördsstämman. I länen inbetalas skatten genom postförskott. Särskilt kvitto, automobilskattekvitto, meddelas å erlagd skatt, vilket kvitto skall under färd medföras å fordonet.

Skatten å automobilgummiringar utgår för automobil-(motorecykel-)ringar (ej innerslangar) av mjuk kautschuk, som till riket införes eller där tillverkas. Skatten utgår med en krona 50 öre per kilogram. För importerade ringar erlägges skatten till tullverket samtidigt med tullen. Skatt för inom riket tillverkade ringar erlägges av tillverkaren i enlighet med av honom till vederbörande länsstyrelse avgiven deklaration, i den mån ringarna av tillverkaren levereras till annan eller tagas i bruk för egen räkning. Restitution åtnjutes beträffande ringar, som utföres ur riket.

Bensinskatten utgår med 5 öre för liter och erlägges till tullverket samtidigt med tullen. Restitution av skatt åtnjutes under vissa villkor — förutom för bensin, som utföres ur riket — för bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för annat tekniskt ändamål än motordrift.

Motorfordonsbeståndet under åren 1917—1926.

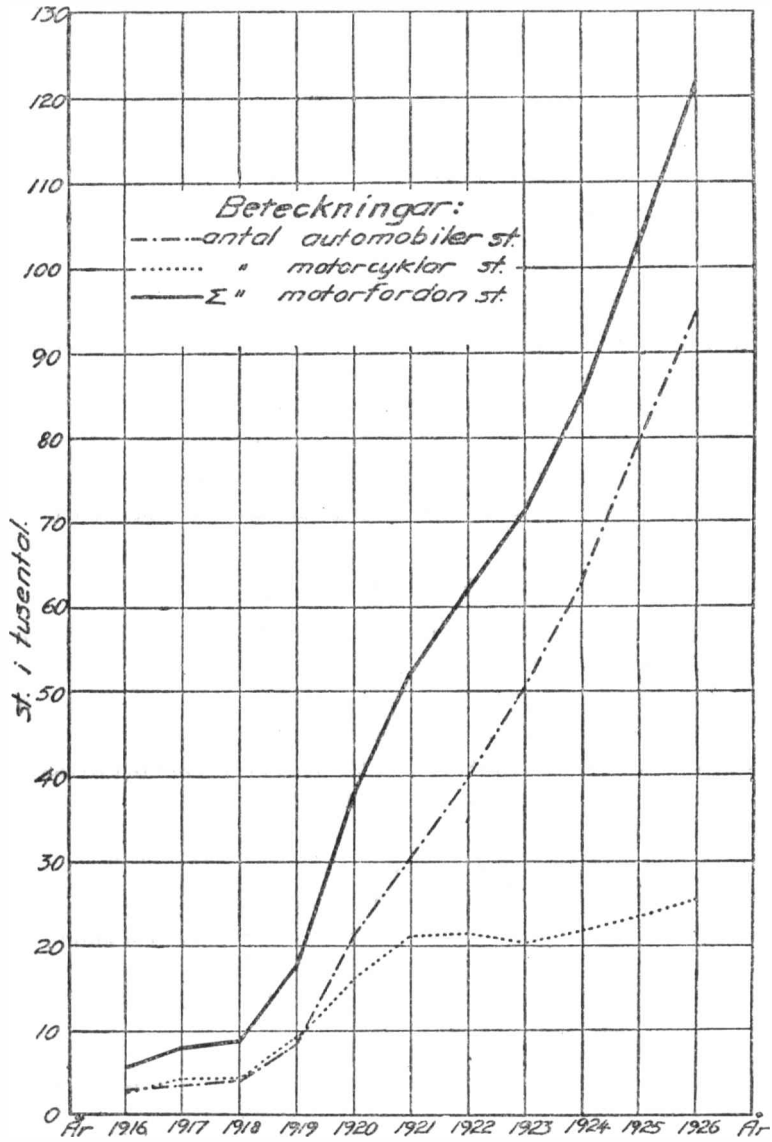
I omstående diagram hava inlagts kurvor, utvisande växlingarna i automobil- och motorecykelbestånden under senaste tioårsperioden.

Av diagrammet framgår, att antalet *automobiler*, som under åren 1917—1918 höll sig vid omkring 4,000, under de därpå följande åren undergått en oavbruten stegring med i genomsnitt något mera än 11,000 per år, så att antalet vid tioårsperiodens slut uppgick till inemot 95,000. Antalet *motorcyklar*, som under åren 1917—1918 utgjorde omkring 4,000 samt under de tre följande åren steg med något mera än 5,000 per år upp till inemot 21,000, företer sedermera, efter någon nedgång under år 1923, en sakta stigande ökning.

Diagrammets innehåll, såvitt avser åren 1923—1926, varunder automobilskatt utgått, belyses närmare av följande två tabeller, den första över automobiler, fördelade i person- och lastvagnar samt personomnibuser, den andra över motorecyklar med och utan bivagn.

Å r	A u t o m o b i l e r							
	Personvagnar		Personomnibuser		Lastvagnar		Summa	
	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal vid årets slut	Ökning under året
1923	37,823	—	731	—	11,906	—	50,460	10,517
1924	46,557	8,734	1,017	286	15,246	3,340	62,820	12,360
1925	59,122	12,565	1,283	266	19,263	3,957	79,608	16,788
1926	70,454	11,332	1,608	325	22,863	3,600	94,925	15,317

Motorfordonsbeståndet under åren 1917—1926.



Å r	M o t o r c y k l a r					
	Utan bivagn		Med bivagn		Summa	
	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal vid årets slut	Ökning under året
1923.....	14,749	—	5,729	—	20,478	— 1,028
1924.....	14,892	143	7,056	1,327	21,948	+ 1,470
1925.....	16,074	1,182	7,575	519	23,649	+ 1,701
1926.....	16,748	674	9,130	1,555	25,878	+ 2,229

Ökningen av antalet *automobiler* har varit under åren 1923—1926 i genomsnitt 13,750 per år samt under år 1925 i det närmaste 16,800 och under år 1926 något över 15,300. Ökningen av *motorcyklar* har varit under åren 1923—1926 i genomsnitt 1,090 samt under år 1925 1,700 och under år 1926 något över 2,200.

Importen av motorfordon under åren 1923—1926.

Till jämförelse må nämnas, att importen av motorfordon utgjort under åren 1923—1926:

Å r	A u t o m o b i l e r ¹						M o t o r c y k l a r	
	Personvagnar		Lastvagnar		Summa		Antal	Tullvärde Kronor
	Antal	Tullvärde Kronor	Antal	Tullvärde Kronor	Antal	Tullvärde Kronor		
1923.....	11,732	31,531,122	2,358	4,426,733	14,090	35,957,855	1,654	1,614,156
1924.....	11,702	28,816,576	2,047	3,698,685	13,749	32,515,261	1,149	989,119
1925.....	14,311	34,983,970	2,950	4,575,101	17,261	39,559,071	2,230	1,702,706
1926.....	15,492	40,956,249	2,082	3,704,783	17,574	44,661,032	4,014	2,745,573

¹ Enbart underreden häri ej medräknade; antalet härav utgjorde under åren 1923—1926 resp. 1,415, 1,770, 1,260 och 1,655, motsvarande ett tullvärde av resp. 2,338,090, 2,776,783 2,775,336 och 3,719,737 kronor.

Motorfordonsbeståndet den 1 januari 1927.¹

Det sammanlagda motorfordonsbeståndet den 1 januari 1927 fördelar sig å de särskilda länen sålunda:

L ä n	A u t o m o b i l e r					Motoreyklar			Summa motorfordon
	Personvagnar	Personomnibusar	Lastvagnar	Summa	Därav i yrkesmässig trafik	utan bivagn	med bivagu	Summa	
Stockholms stad.....	6,065	74	4,546	10,685	2,594	1,869	1,333	3,202	13,887
Stockholms län	2,651	120	1,382	4,153	1,108	963	566	1,529	5,682
Uppsala »	1,755	56	599	2,410	377	508	473	981	3,391
Södermanlands »	2,640	110	633	3,383	682	772	494	1,266	4,649
Östergötlands »	3,787	97	1,190	5,074	1,076	1,180	690	1,870	6,944
Jönköpings »	2,582	67	601	3,250	882	530	295	825	4,075
Kronobergs »	1,479	17	293	1,789	439	189	96	285	2,074
Kalmar »	2,497	45	526	3,068	795	340	176	516	3,584
Gotlands »	603	17	232	852	193	72	68	140	992
Blekinge »	947	12	424	1,383	335	206	86	292	1,675
Kristianstads »	2,995	55	997	4,047	1,027	741	125	866	4,913
Malmöhus »	7,315	137	2,603	10,055	1,384	1,809	364	2,173	12,228
Hallands »	1,408	33	518	1,959	493	411	87	498	2,457
Göteborgs och Bohus län	3,406	87	2,124	5,617	1,245	798	573	1,371	6,988
Älvsborgs län	3,564	68	852	4,484	867	579	385	964	5,448
Skaraborgs »	3,142	53	552	3,747	743	545	357	902	4,649
Värmlands »	3,707	61	775	4,543	1,148	530	336	866	5,409
Örebro »	3,361	80	632	4,073	730	1,090	553	1,643	5,716
Västmanlands »	2,056	42	529	2,627	369	634	447	1,081	3,708
Kopparbergs »	3,932	48	580	4,560	1,261	1,154	509	1,663	6,223
Gävleborgs »	3,440	78	866	4,384	1,358	993	325	1,318	5,702
Västernorrlands »	2,787	108	524	3,419	2,300	287	250	537	3,956
Jämtlands »	1,566	48	247	1,861	521	148	124	272	2,133
Västerbottens »	1,424	48	337	1,809	965	188	229	417	2,226
Norrbottens »	1,345	47	301	1,693	749	212	189	401	2,094
Summa	70,454	1,608	22,863	94,925	23,641	16,748	9,130	25,878	120,803

Högsta antalet *automobiler* utvisa Stockholms stad och Malmöhus län med vardera 10,000—11,000, d. v. s. något mera än 10 procent av landets hela automobilbestånd. Därefter följa Göteborgs och Bohus län samt Östergötlands län med vardera mellan 5,000 och 6,000 *automobiler*. Gotlands län uppvisar lägsta antalet eller omkring 850. De fyra nordligaste länen representera sammanlagt omkring 8,800 eller något över 9 procent av samtliga auto-

¹ Häri ingå för vissa län jämväl ambulans- och brandbilar, vilka äro skattefria, till ett beräknat antal av 150 å 200.

mobiler. Endast inom fyra län överstiger antalet personomnibusar 100; inom tio län understiger antalet 50. Frånsett Stockholms stad, Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län utvisa endast Stockholms och Östergötlands län ett antal lastautomobiler överstigande 1,000; i flertalet övriga län växlar antalet mellan 400 och 700. Omkring 25 procent av hela automobilbeståndet utgöres av automobiler i yrkesmässig trafik (tillhandahållas allmänheten mot ersättning). — Fördelat på hela landets befolkning¹ utgör det sammanlagda antalet automobiler 1 automobil på var 64:de person (1 personvagn på var 86:te person). Motsvarande siffror utgöra för Stockholms stad 1 automobil på var 41:a person (1 personvagn på var 73:dje person), för Malmöhus län 1 automobil på var 50:de person (1 personvagn på var 69:de person), för Gotlands län 1 automobil på var 67:de person (1 personvagn på var 94:de person) samt för Västernorrlands län 1 automobil på var 80:de person (1 personvagn på var 98:de person).

Högsta antalet *motorcyklar* utvisar Stockholms stad med 3,200 eller mellan 12 och 13 procent av hela motorcykelbeståndet. Därefter följa Malmöhus län med nära 2,200 och Östergötlands län med nära 1,900. Även i fråga om motorcyklar uppvisar Gotlands län lägsta antalet eller 140. De fyra nordligaste länen representera sammanlagt ungefär 1,600 eller omkring 6 procent av landets samtliga motorcyklar.

Automobilbeståndets viktgruppering den 1 januari 1927.

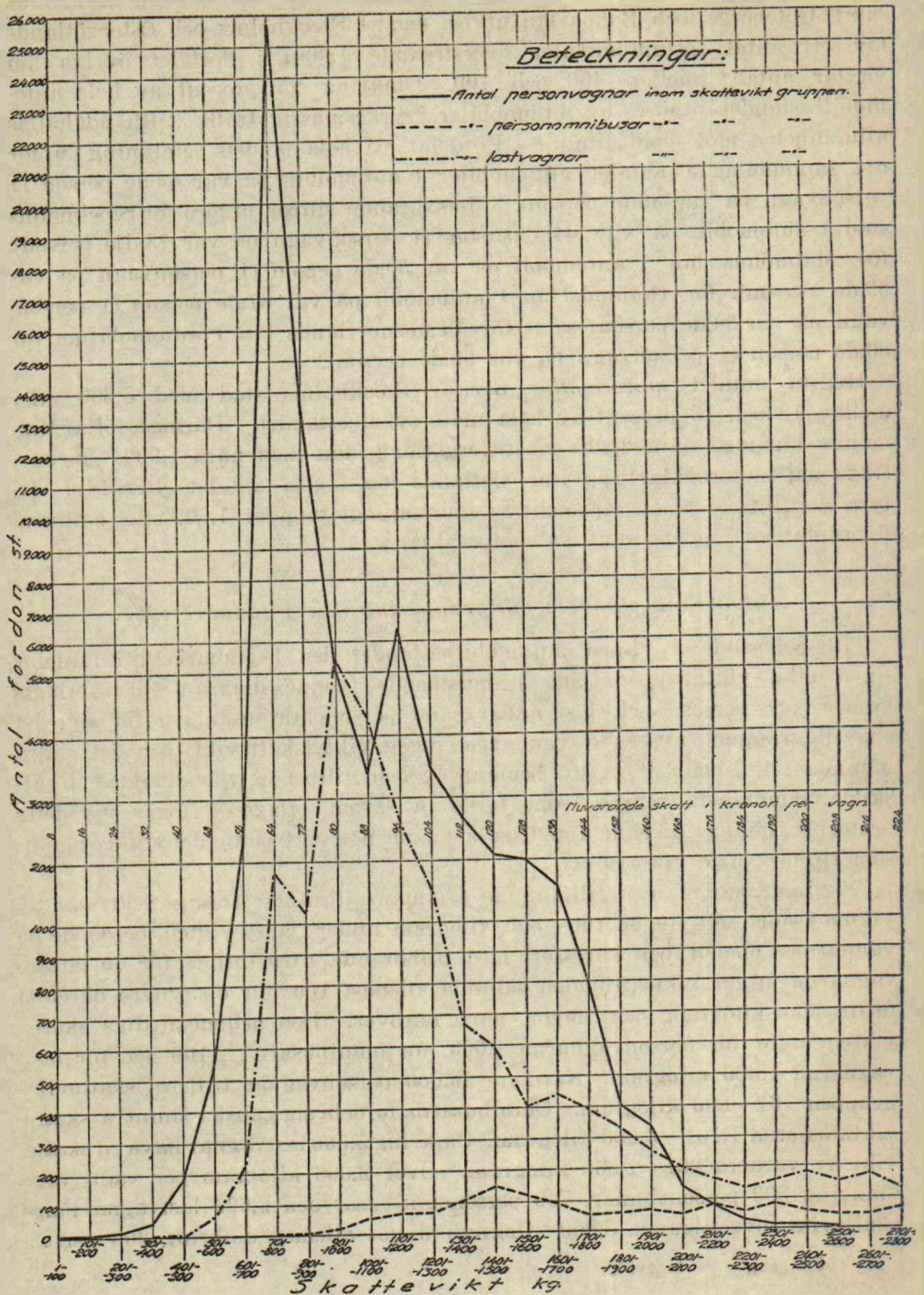
Till belysande av huru automobilbeståndet den 1 januari 1927 fördelar sig å olika viktgrupper tjäna nedanstående tvenne diagram, däri inlagts kurvor för person- och lastvagnar samt personomnibusar var för sig, det ena diagrammet avseende vagnarnas egen vikt (skattevikt) och det andra nämnda vikt med tillägg av bemanning och tillbehör (tjänstevikt). I särskilda sammanställningar, som torde få såsom bilaga 1 fogas vid detta protokoll, lämnas direkta uppgifter å vagnarnas vikt jämte det antal vagnar, som tillhör varje viktgrupp.

Av diagrammen med tillhörande sammanställningar framgår, att skattevikten i stort sett ligger 100—300 kilogram under tjänstevikten, beroende på vagnarnas modell och karosseri med tillhörande utrustning; för de lättare vagnarna utgör viktskillnaden sålunda allenast 100, för de tyngre däremot intill 300 kilogram och någon gång däröver. Den genomsnittliga skattevikten utgör för personvagnarna 1,000, för omnibusarna 2,100 och för lastvagnarna 1,300 kilogram. Närmare 26,000 personvagnar tillhöra skatteviktgruppen 701—800 kilogram. Omnibusarna fördela sig ganska jämnt å skattevikt-klasserna 1,101—3,000 kilogram. Omkring 5,500 lastvagnar hava en skattevikt av vardera 901—1,000 kilogram. Över 2,000 kilogram per vagn väga omkring 300 personvagnar, 750 personomnibusar och 2,600 lastvagnar; med skattevikt överstigande 3,000 kilogram finnas allenast omkring 200 person-

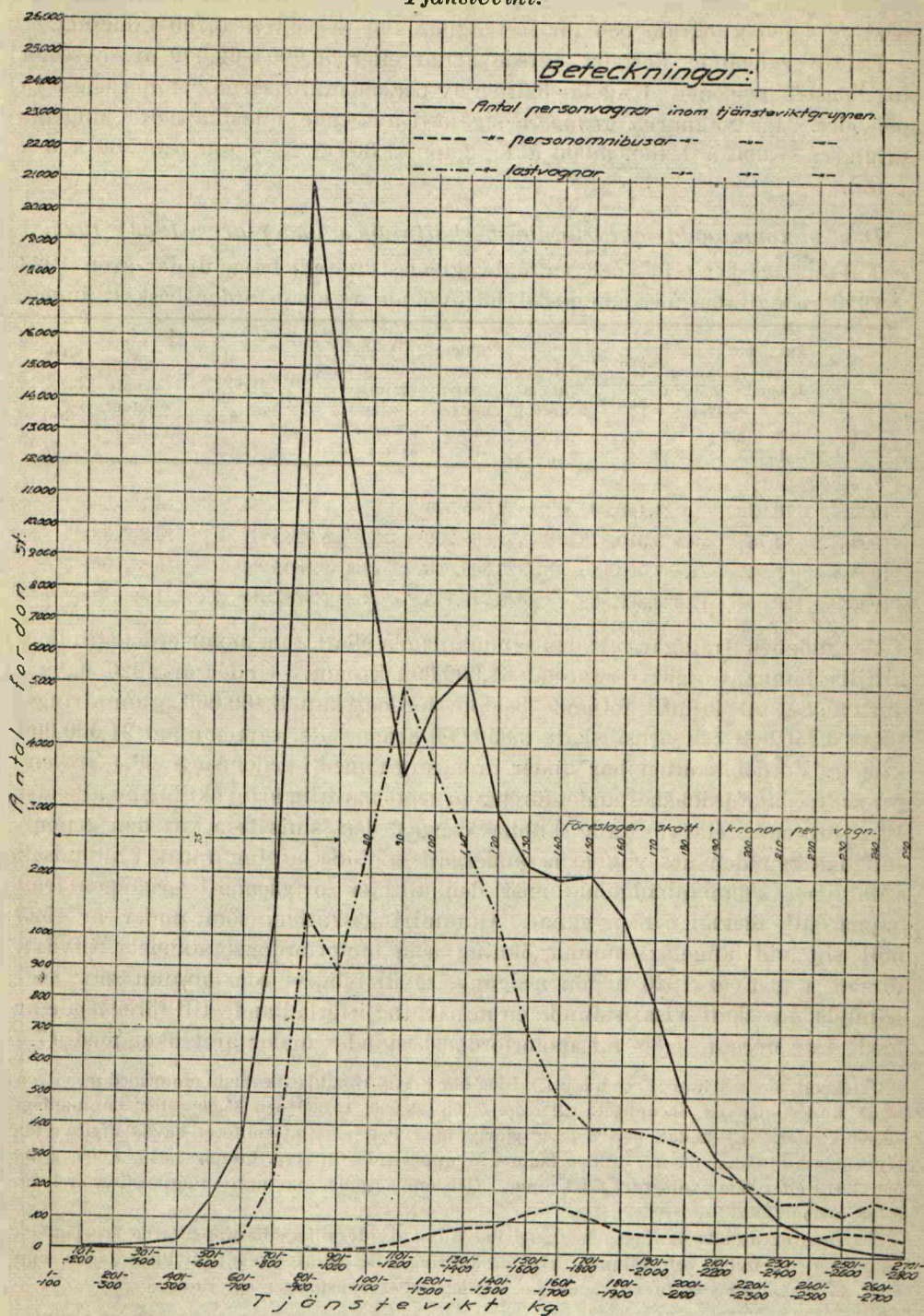
¹ Vid utgången av år 1925.

Automobilbeståndets viktgruppering den 1 januari 1927.

Skattevikt.



Automobilbeståndets viktgruppering den 1 januari 1927.
Tjänstevikt.



omnibusar och 1,000 lastvagnar. Lägsta respektive högsta vikt utgör: för personvagnar 100 respektive 2,600 kilogram, för personomnibusar 800 respektive 4,800 kilogram och för lastvagnar 400 respektive 6,700 kilogram.

Det övervägande flertalet personvagnar eller 60,000—62,000 äro avsedda för högst 5 personer. Ungefär hälften av personomnibusarna rymma högst 15 personer. Lastvagnarna gruppera sig med avseende å lastkapacitet ungefär sålunda: 17,000 å 1 ton, 4,000 å 1—2 ton, 1,300 å 2—3 ton och 500 å 3—7 ton.

Den sammanlagda motorfordonsbeskattningen under åren 1923—1926.

Till statsverket (väg- och vattenbyggnadsstyrelsen) hava under åren 1923—1926 redovisats¹ följande medel, härflytande av motorfordonsbeskattningen:

År	Antalet motorfordon vid årets slut	Ökning under året i %	Fordons-skatten under året Kr.	Ökning under året i %	Gummiringsskatten under året Kr.	Ökning ² resp. minskning under året i %	Bensinskatten Kr.	Ökning ² under året i %	Summa skatt under året	Ökning ² under året i %
1923 ...	70,938		4,140,992		2,565,513				6,706,505	
1924 ...	84,768	19.5	5,310,873	28.8	2,868,220		5,026,291		13,205,384	
1925 ...	103,257	21.8	7,006,140	31.9	3,509,036	22.3	9,160,725		19,675,901	
1926 ...	120,803	17.0	8,382,838	19.6	3,342,178	— 4.8	9,868,719	7.7	21,593,735	9.7

Av tabellen framgår, att den sammanlagda skatt, som motorfordonstrafiken hittills lämnat, utgör i runt tal 61,000,000 kronor. Under år 1926 hava i avrundade tal influtit följande belopp: fordonskatt 8,400,000, gummiringsskatt 3,350,000 och bensinskatt 9,850,000 kronor eller sammanlagt 21,600,000 kronor. Fordonsskatten har under åren stigit med i genomsnitt 26.6 procent per år, medan fordonsbeståndet företer en genomsnittlig årlig ökning av allenast 19.4 procent. Härav torde kunna dragas den slutsatsen, att den genomsnittliga tyngden hos vagnarna undergått en förskjutning uppåt, i huvudsak antagligen sammanhängande med den alltmer fortgående övergången från öppna till täckta personvagnar. Gummiringsskatten, som under år 1925 höll sig vid ungefär samma ökning som motorfordonsbeståndets tillväxt, företer under år 1926 någon nedgång, såväl relativt som absolut sett; sistnämnda års skatt visar sålunda en minskning i förhållande till föregående år med 4.8 procent, trots att motorfordonsbeståndet under året ökat med 17.0

¹ Härvid bortses från skatten å utländska, här i riket tillfälligt brukade motorfordon, vilken skatt under angivna år uppgått till resp. 5,000, 20,000, 15,000 och 35,000 eller sammanlagt 75,000 kronor. Ej heller har avdrag gjorts för vissa av statskontoret havda utgifter för tryckningskostnader m. m., under samma år uppgående till resp. kronor 3,646, 2,905, 2,706 och 7,919 eller sammanlagt 17,176 kronor. Detsamma gäller om indrivningsavgifter år 1925, 8,798 kronor.

² Den procentuella ökningen har angivits endast då de olika sifferuppgifterna äro jämförbara med varandra och sålunda icke, då ändring i beskattningen inträtt under årets lopp eller då beskattning av ineliggande gummiringsskatt eller bensinlager ägt rum.

procent.¹ I denna nedgång avspeglas utan tvivel de senaste årens såväl bättre ringfabrikat som förbättrade väghållning. En motsvarande tendens om ock icke i samma grad visar jämväl bensinskatten; mot en ökning av fordonsbeståndet under år 1926 med 17.0 procent svarar sålunda en ökning i bensinskatten av allenast 7.7 procent. Den sammanlagda motorfordonsbeskattningen för år 1926 visar i förhållande till föregående års en ökning i skatteintäkterna av 9.7 procent.

De genomsnittliga skattebeloppen per motorfordon för år framgå av följande tabell:

Å r	Fordons- skatten i medeltal per fordon	Gummirings- skatten i medeltal per fordon	Bensinskatten i medeltal per fordon	Summa skatt i medeltal per fordon
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1923.....	62.6			
1924.....	68.2	36.8		
1925.....	74.5	37.3	97.4	
1926.....	74.3	30.2	89.3	194.3

Vid 1927 års början påförd fordonsskatt för samma år.

Vid 1927 års ingång registrerade automobiler och motorecyklar har för året påförts fordonsskatt med följande belopp:

L ä n	Påförd skatt		L ä n	Påförd skatt	
	Automobiler	Motor- cyklar		Automobiler	Motorcyklar
Stockholms stad	1,151,736:—	60,660:—	Göteborgs o. Boh. län	552,694:—	25,490:—
Stockholms län ...	389,120:—	27,805:—	Älvsborgs »	364,492:—	18,980:—
Uppsala » ...	208,018:—	19,385:—	Skaraborgs »	288,968:—	17,055:—
Södermanlands » ...	283,848:—	23,730:—	Värmlands »	367,200:—	16,245:—
Östergötlands » ...	440,746:—	34,845:—	Örebro »	340,791:—	30,120:—
Jönköpings » ...	260,230:—	15,165:—	Västmanlands »	221,738:—	20,680:—
Kronobergs » ...	143,504:—	5,205:—	Kopparbergs »	367,952:—	29,590:—
Kalmar » ...	247,000:—	9,450:—	Gävleborgs »	365,850:—	23,030:—
Gotlands » ...	66,936:—	2,680:—	Västernorrlands »	286,616:—	10,510:—
Blekinge »	118,016:—	4,780:—	Jämtlands »	151,152:—	5,155:—
Kristianstads » ...	341,504:—	13,960:—	Västerbottens »	144,376:—	8,435:—
Malmöhus » ...	934,432:—	33,575:—	Norrbottens »	138,818:—	7,905:—
Hallands » ...	164,952:—	8,295:—	Summa kronor	8,340,689:—	472,730:—

¹ Gummiringsförbrukningen företer för tiden efter kriget en anmärkningsvärd ojämnhet. Åren närmast före 1925 utvisa en relativt ringa ökning; under år 1925 är ökningen däremot något större.

Med ledning av de i bilagan 1 innehållna viktuppgifterna beträffande automobilbeståndet den 1 januari 1927 har i följande tabell den för år 1927 påförda automobils-katten uppdelats på personvagnar, personomnibuser och lastvagnar.

A u t o m o b i l	Antal	Sammanlagd automobils-katt för året Kr.	Automobils-katt i medeltal per vagn för året Kr.
Personvagn	70,454	5,729,760	81.3
Personomnibus	1,608	270,448	168.2
Lastvagn	22,863	2,468,216	108.0
	94,925	8,468,424	89.2

Av tabellen framgår, att automobils-katten utgör i medeltal inemot 90 kronor per år och vagn. För personvagnar utgör medeltalet något över 80 kronor, för personomnibuser i det närmaste 170 kronor och för lastvagnar inemot 110 kronor.

I skatteviktdiagrammet (s. 16) och tabellen (bilagan 1) över automobilbeståndets viktgruppering hava inlagts de nu utgående skattebeloppen för de olika vagnarna. Härav framgår, att det vanligast förekommande skattebeloppet för personvagnar är 64 kronor per vagn, vilket belopp utgår för närmare 26,000 st. och för lastvagnar 80 kronor, som utgå för 5,500 st.; för flertalet omnibuser växla skattebeloppen mellan 96 och 240 kronor. Lägsta respektive högsta skatt utgår för personvagnar med 8 respektive 208 kronor, för personomnibuser med 64 respektive 384 kronor och för lastvagnar med 32 respektive 536 kronor.

Den totala skattebelastningen av olika automobiler under viss körning.

I särskilda tabeller, som torde få såsom bilagor 2—4 fogas vid detta protokoll, hava sammanställts samtliga de skattebelopp (fordons-, gummirings- och bensinskatt), som under förutsättning av en viss årlig körning beräknats åvila person- och lastvagnar samt omnibuser dels per år och dels per mil. De till grund för beräkningarna liggande uppgifterna om rings slitstyrka och bensinförbrukning hänföra sig till körning under gynnsamma förhållanden: fullgott materiel, lämplig skötsel och goda vägar. Den beräknade skattebelastningen belyses emellertid i det följande tillika av vissa på räkenskaper grundade driftkalkyler från skilda företag.

Bilaga 2 omfattar täckta personvagnar i prislägen från 3,200 kronor (Ford) till 51,000 kronor (Rolls Royce) med en skattevikt från 900 till 2,600 kilogram. Tabellen i bilagan avser i första hand privatbilar, för vilka

¹ Att denna siffra icke överensstämmer med den för år 1927 påförda automobils-katten enligt föregående tabell sammanhänger huvudsakligen därmed att i de till grund för beräkningarna liggande uppgifterna å antalet automobiler och deras vikt ingå för vissa län jämväl ambulans- och brandbilar, vilka äro skattefria.

förutsättes en årlig körning av 1,000 mil. Alternativt upptages emellertid jämväl en årlig körning av 3,000 mil; därigenom torde tabellen komma att giva jämväl en bild av drosktrafiken i en medelstor stad samt av den yrkesmässiga persontrafiken å den mera tätbefolkade landsbygden. Rings slitstyrka har enligt lämnade uppgifter upptagits till 4,000 mils körning, en siffra som dock lärers anses väl hög. Bensinförbrukningen växlar mellan ungefär 1 och 2 liter per mil, huvudsakligen beroende på vagnens tyngd. Fordonsskatten per år för de i tabellen angivna vagnarna uppgår till belopp, varierande för de olika vagnarna mellan 72 och 208 kronor. Under antagen årlig körning av 1,000 mil utgör ringskatten lägst 10.50 och högst 24 kronor samt bensinskatten lägst 40 och högst 110 kronor per år. Den totala skattebelastningen för vagn varierar från 127.50 till 342 kronor per år eller från 12.8 till 34.2 öre per mil. Antages den årliga körningen i stället uppgå till 3,000 mil, äro motsvarande siffror å den totala skattebelastningen 238.50—610 kronor per år samt 8—20.3 öre per mil.

Till jämförelse med innehållet i bilagan 2 må lämnas följande uppgifter rörande drosktrafiken i Stockholm. I denna trafik räknas med en årlig körning av 6,000—7,000 mil per vagn, en siffra vartill motsvarighet på annat håll troligtvis saknas. De i bruk varande droskbilarna ligga i prislägen mellan 7,500 och 15,000 kronor samt hava en skattevikt mellan 1,400 och 1,800 kilogram. Rings slitstyrka anses kunna beräknas till 3,000—3,500 mils körning och bensinförbrukningen till 1.6—2.2 liter per mil, allt nära avslutande sig till motsvarande siffror i bilagan. Fordonsskatten per år uppgår till belopp, varierande för de olika vagnarna mellan 112 och 144 kronor. Under förutsatt årlig körning av 7,000 mil utgör ringskatten lägst 120 och högst 180 kronor samt bensinskatten lägst 595 och högst 770 kronor per år. Den totala skattebelastningen för vagn varierar från 827 till 1,082 kronor per år eller från 11.8 till 15.4 öre per mil. Sammanlagda driftkostnader per mil hava uppgivits till 2 kronor 86 öre; medelskatten per mil uppgår salunda till cirka 5 procent därav.

Bilaga 3 avser personomnibusar i prislägen från omkring 5,000 till 20,000 kronor och med en skattevikt från 2,000 till 3,500 kilogram. En årlig körning av 3,000 respektive 5,000 mil förutsättes. Rings slitstyrka beräknas till 2,000 mils körning. Bensinförbrukningen växlar mellan 1.5 och 2.4 liter per mil, beroende i huvudsak på vagnens tyngd. Fordonsskatten per år för de i bilagan angivna omnibusarna uppgår till belopp, varierande för de olika vagnarna mellan 144 och 280 kronor. Under antagen årlig körning av 3,000 mil utgör ringskatten lägst 135 och högst 310.50 kronor samt bensinskatten lägst 225 och högst 360 kronor per år. Den totala skattebelastningen för vagn varierar från 520 till 926.50 kronor per år eller från 17.3 till 30.9 öre per mil. Antages den årliga körningen i stället uppgå till 5,000 mil, äro motsvarande siffror å den totala skattebelastningen 760—1,373.50 kronor per år samt 15.2—27.5 öre per mil.

Med innehållet i denna bilaga torde böra jämföras tillgängliga uppgifter

från ett av de större omnibusföretagen i Stockholms län, utvisande att med en årlig genomsnittskörning av 5,500 mil den totala skattebelastningen i medeltal för vagn utgör omkring 1,350 kronor per år eller 25 öre per mil. — Rörande postverkets diligenstrafik i Norrland och statens järnvägars omnibustrafik i Bohuslän föreligga följande uppgifter. Postverket använder i diligenstrafiken 43 automobiler av jämförelsevis likartade typer, rymmande 11—14 passagerare. I medeltal för vagn utgör anskaffningskostnaden 21,500 kronor och skattevikten 2,650 kilogram. Under senaste driftåret har körningen beräknats till omkring 3,000 mil per vagn, rings slitstyrka till omkring 3,000 mil och bensinförbrukningen till 3.2 liter per mil. Statens järnvägar använda 8 person- och 3 lastautomobiler av skilda typer, personomnibusarna rymmande 19—24 passagerare. I medeltal för vagn utgör anskaffningskostnaden 23,700 kronor och skattevikten 3,400 kilogram. Under senaste driftåret har körningen beräknats till omkring 2,000 mil per vagn, rings slitstyrka till omkring 3,000 mil och bensinförbrukningen till 4.3 liter per mil. Den totala skattebelastningen per vagn och driftår utgör: för postverket 216 kronor i fordonsskatt, 275¹ kronor i gummiringsskatt och 544 kronor i bensinskatt eller tillhopa 1,035 kronor, motsvarande 34.5 öre per mil, samt för statens järnvägar 273 kronor i fordonsskatt, 177 kronor i gummiringsskatt och 420 kronor i bensinskatt eller tillhopa 870 kronor, motsvarande 43.5 öre per mil. I förhållande till de sammanlagda driftkostnaderna utgör den totala skatten för postverket 4.75 procent och för statens järnvägar 6.6 procent.²

Bilaga 4 omfattar lastvagnar i prislägen från 2,750 till 14,250 kronor och med en lastkapacitet från 1 till 3 ton. Skattevikten utgör mellan 1,100 och 2,300 kilogram. Den årliga körningen (ej linjetrafik) har med hänsyn till den tid, som åtgår för lastning och lossning, ansetts kunna beräknas till 1,000 mil. Alternativt upptages jämväl en årlig körning av 1,500 mil. Rings slitstyrka beräknas till 2,000 mils körning. Bensinförbrukningen växlar mellan 1.4 och 2.4 liter per mil. Fordonsskatten per år för de i bilagan angivna vagnarna uppgår till belopp, varierande för de olika vagnarna mellan 88 och 184 kronor. Under antagen årlig körning av 1,000 mil utgör ringskatten lägst 30 och högst 103.50 kronor samt bensinskatten lägst 70 och högst 120 kronor per år. Den totala skattebelastningen för vagn varierar från 205 till 407.50 kronor per år eller från 20.5 till 40.8 öre per mil. Antages den årliga körningen i stället uppgå till 1,500 mil, äro motsvarande siffror å den totala skattebelastningen 259.50—519.25 kronor per år samt 17.3—34.6 öre per mil.

Till jämförelse med innehållet i bilaga 4 må lämnas följande uppgifter rörande de lokala posttransporterna med automobil. Skattevikten för de av

¹ Häri ingår ringskatt med 105 kronor för särskilda ringar till vinterdrivning.

² Det mindre utnyttjandet av statens järnvägars automobiler i förhållande till postverkets förklaras därav, att statens järnvägars tre från Dingle utgående automobillinjer äro jämförelsevis korta, och att antalet reservbilar måste hållas jämförelsevis högt. — Den högre bensinförbrukningen å statens järnvägars automobiler förklaras huvudsakligen av bilarnas större vikt.

postverket vid dessa transporter använda lastvagnarna uppgår i medeltal till 2,000 kilogram. I medeltal per vagn och år hava följande skattebelopp beräknats utgå: 155 kronor i fordonsskatt, 75 kronor i ringskatt och 132 kronor i bensinskatt eller sammanlagt 362 kronor. Per mil utgör den totala skattebelastningen för postverkets lastautomobiler i Stockholm 33 öre, därvid den årliga körningen beräknats uppgå till 1,400 mil.

Grundtanken i vår liksom i flertalet andra länders automobilbeskattning är, att motorfordonen genom skatten skola betala den merkostnad för vägväsendet, de förorsaka, och att skatten i anslutning därtill skall beräknas i förhållande till den vägförstöring, varje fordon kan antagas utöva. Jag har icke anledning att, då det nu gäller att uttaga ökad skatt av automobiltrafiken, avvika från denna i lagstiftningen mer än en gång fastslagna princip. Ej heller lärer det föreligga grund att därvid frångå den kombinerade av skatt å själva fordonet och å de för dess framdrivande nödiga förbrukningsartiklarna — gummiringar och bensin — vara gällande skattesystem är uppbyggt. I det stora hela torde nuvarande grunder för beskattningen, så långt erfarenheten sträcker sig, hava verkat tillfredsställande och medfört en efter fordonens användning lämplig avvägning i skattebelastningen. Jag förordar alltså, att den ifrågasatta skatteökningen lägges såväl å fordon som å gummiringar och bensin.

Vid bedömandet av frågan huru skatteökningen lämpligen bör fördelas å nämnda beskattningsföremål torde till utgångspunkt kunna tjäna de erinringar, som framställt mot de olika skatteformerna, sammanställda med de verkningar beskattningen i praktiken visat sig hava. Mot fordonsskatten har sålunda invänts, att hänsyn väl tages till fordonens vägförstörende förmåga (tyngd och körhastighet), men däremot icke till den ytterligare faktor, som är bestämmande för själva *vägslitningen*, nämligen den tillryggalagda vägsträckan. Ehuru redan vägkommissionen var uppmärksam härpå, stannade den dock vid att föreslå storleken av automobilens vägförslitande förmåga såsom ensam grund för skattens beräkning, därvid kommissionen utgick från att skadan å vägbanan i allmänhet kunde antagas bli större allt efter som automobilens förmåga att skada vore större. Då Kungl. Maj:t och riksdagen — jämte det att skatt infördes å gummiringar — godtogo nyssnämnda beskattningsform, skedde detta under framhållande, att det måste anses rimligt, att automobilägaren såsom sådan finge sig ålagt att i skatteväg särskilt bidra till erhållande av för automobiltrafik lämpade, väl byggda och underhållna vägar. Vidare har såsom ett särskilt skäl att icke här i landet uttaga en alltför hög skatt genom avgift å fordonen framhållits, att till följd av med klimatförhållanden sammanhängande omständigheter möjligheten att utnyttja fordonen är väsentligt olika inom skilda delar av landet. Slutligen har erinrats, att med gällande uppbördsförfarande fordonsskatten, som i sin helhet erlægges vid årets början, för de skattskyldiga kännes mera betungande än de å ringarna och bensinen utgående avgifterna.

De sålunda mot fordonsskatten framställda erinringarna kunna icke från-

*Ökning av
automobil-
beskatt-
ningen.*

*Ökningens för-
delning å
fordon, ringar
och bensin.*

kännas visst berättigande. Vad beträffar den första invändningen må emellertid framhållas, att densamma förlorat väsentligt i styrka dels i och med automobilismens övergång till att huvudsakligen tjäna den verkliga, på ekonomisk grund fotade transportnyttan, dels sedan skatt numera lagts jämväl å bensin. Bensinskattens andel i skattebördan och därav föranledd förskjutning i densamma till förmån för de mindre utnyttjade automobilerna belyses närmare av bilagorna 2-4 och av vad jag anført i anslutning till bilagornas innehåll. En ytterligare förskjutning i denna riktning av någon betydelse läser näppeligen nu vara tillräddig. Den andra erinran — att fordonen icke kunna utnyttjas i samma utsträckning inom olika delar av landet — är förtjänt av större uppmärksamhet. Med den fortgående utvecklingen på vägväsendets och motorteknikens områden torde emellertid de med denna erinran åsyftade olägenheterna så småningom mildras. Hålles blott fordonsskatten inom rimliga gränser, synas berättigade anmärkningar i detta hänseende knappast kunna framställas, helst det i viss utsträckning finnes möjlighet att genom fordonets avförande ur automobilregistret erhålla befrielse från skatten för den tid, automobilen icke användes¹. Vidkommande slutligen uppbörden på en gång av fordonsskatten för hela året hänföra sig erinringarna med avseende härå närmast till den yrkesmässiga trafiken. Uppenbarligen kunna förhållandena gestalta sig så, att särskilt den enskilde yrkesutövaren kan hava det svårt att vid årets början komma ut med hela skattebeloppet. Emellertid utgör skatten i förhållande till övriga driftkostnader en jämförelsevis mindre del. Med hänsyn härtill borde, synes det mig, skattebeloppets erläggande på en gång icke verka oskäligt betungande för den, som i övrigt är i stånd att fylla rimliga anspråk på säkerhet och trygghet vid tillgodoscendet av allmänhetens trafikbehov. Då likväl vederbörande synas tillmäta denna angelägenhet ej ringa vikt, är det min avsikt att låta verkställa utredning, huruvida och i vad mån det låter sig göra att utan alltför stora kostnader eller andra olägenheter medgiva inbetalning terminsvis av skatten. Jag torde alltså i sinom tid få återkomma till frågan, vari Kungl. Maj:t äger meddela bestämmelser.

Vid beskattningen av gummiringar och bensin beaktas, så långt ske kan, i huvudsak de faktorer, som äro av betydelse för bestämmandet av en automobils väglitande inverkan. Mot båda dessa skatter invändes emellertid, att de alltför hårt drabba den yrkesmässiga trafiken. Att den årliga totala skattebelastningen av särskilt omnibus- och drosktrafiken kan vara avsevärd framgår av bilagorna 2 och 3 och av vad jag anført i anslutning till bilagornas innehåll. Detta förhållande har sin naturliga förklaring i den betydande omfattning, vari körning i denna trafik esomoftast äger rum, och vilken omfattning i stort sett är avgörande för driftkostnader i allmänhet men på samma gång för driftinkomsterna. Väl läser den direkta väglitningen icke utan ingående tekniska undersökningar kunna bestämmas; särskilt vad omnibustrafiken beträffar är det emellertid en känd sak, att densamma medför en synnerligen stark påfrestning och förstöring av vägarna. — I fråga om före-

¹ Se § 10 mom. 3 motorfordonsförordningen.

trädet emellan gummirings- och bensinskattefrågorna framhålles, att ringslitaget i högre grad än bensinförbrukningen bestämmas av vägarnas olika beskaffenhet, medförande vissa ojämnheter i beskattningen, att fabrikationsfel hos en ring ofta föranleder dubbelbeskattning, samt att en i förhållande till ringpriset hög skatt lätteligen kan medföra en frestelse att låta ringarna vara i bruk under längre tid än som är förenligt med trafiksäkerhet och önskvärt ur vägskyddssynpunkt. Erinringarna sakna icke visst fog; dock torde kunna sägas att de i regel äro utan större praktisk betydelse, och vad särskilt sistnämnda invändning angår, må nämnas att skattebelastningen för närvarande utgör — förutom tullen¹ — icke mera än 10 till 15 procent av bruttopriset, samt att en alltför långt driven nedslitning av ringarna torde med hänsyn till vederbörandes omsorg om vagnens hållbarhet och om god körekonomi näppeligen vara att befara. Med avseende å bensinbeskattningen föreligga till beaktande frågorna om restitution av skatt för bensin, som användes för annat ändamål än för motortrafik å väg eller gata, samt om skattefrihet för motorsprit. Jag återkommer härtill i det följande och vill endast nu förutskicka, att jag ämnar föreslå en vidgad rätt till restitution under enklare former, samt att jag icke ifrågasätter någon ändring i gällande skattefrihet för motorsprit.

Efter öfvervägande av samtliga omständigheter, som inverka på frågan om skatteökningens lämpliga fördelning, anser jag mig böra förorda, att — med bibehållande i stort sett av det inbördes förhållande, vari de olika skatterna under senaste året influtit — nu uttagas omkring $1\frac{1}{3}$ miljoner kronor genom ökad fordonsskatt, omkring $\frac{1}{3}$ miljon kronor genom höjning av gummirings-skatten och något öfver 2 miljoner kronor genom höjning av bensinskatten.

Skatten å automobil utgår, såsom tidigare framhållits, i förhållande till automobilens vikt. Vägkommissionen hade i detta hänseende föreslagit, att skatten skulle bestämmas efter motorns hästkraftantal, beräknat ur cylindervolymer (diametern \times slaglängden). Mot denna grund för beräkandet av hästkraftantalet gjordes bestämda erinringar, därvid framhölls huvudsakligen följande: Den av kommissionen föreslagna huvudformeln vore, trots att den vedertagits i såväl Tyskland som Danmark och Norge, principiellt felaktig. På grund av dess ofullständighet ledde den i regel till felaktiga resultat, enär i formeln inginge kolvens slaglängd men ej motorns omloppstal, vilket för olika stora motorer vore avsevärt olika. Formelns antagande skulle hava till följd, att motorer med högre varvantal gynnades på bekostnad av sådana med lägre varvantal, något som i sin ordning skulle betyda, att de lätta personvagnarna skulle bliva ur beskattningssynpunkt bättre ställda än de tyngre lastvagnarna. Antingen borde hästkraftantalet bestämmas under hänsynstagande till såväl cylindervolym som varvantal, eller också borde ur den föreslagna formeln uteslutas både slaglängd och omloppstal; produkten av båda dessa faktorer vid åsyftade motorer vore i allmänhet mycket litet

*Fordons-
skattens
höjning.*

*Vikt-,
hästkraft- eller
cylindervolym-
beskattning.*

¹ Tullen å lösa automobilgummiringar utgår med 1.20 kronor per kilogram.

växlande, under det att dessa var för sig kunde variera avsevärt. Vid anmälan i statsråd av vägkommissionens förslag framhöll föredragande departementschefen, att hästkraftantalet visserligen vore i viss mån en mätare på en automobils två vägförlitande egenskaper, tyngden och körhastigheten. Då emellertid om sättet för hästkraftantalets beräkning yppat sig synnerligen olika åsikter, vittnande om att ett visst osäkerhetsmoment vidlåde även denna beräkning, och då det vidare ej vore tillåtet att färdas med större hastighet än 40 kilometer i timmen, till vilken hastighet åtminstone de flesta personautomobiler, oavsett hästkraftantalet, vid färd å slät väg komme upp, ansåge departementschefen, att man utan att träda rättvisan för nära kunde bortse från hästkraftantalet och hålla sig till automobilens vikt såsom mätare för skatten, en utväg som ju dessutom erbjöde fördelen av en påtaglig enkelhet.

Under beredningen av förevarande ärende har ifrågasatts, huruvida icke skäl föreläge att omlägga fordonsskatten från beskattning efter vikt till beskattning efter cylindervolym, därvid en lägsta skatt — beräknad efter en cylindervolym av förslagsvis minst 2 liter — borde fastställas till undvikande av den påtalade olägenheten, att genom varvantalets uteslutande de små hastigtgående motorerna gynnades alltför mycket. Som skäl för en dylik omläggning har anförts följande: En beskattning efter motorstyrkan hade visat sig påverka motorindustrien i riktning mot ett höjande av motorns varvantal och kompression för utvinnande av högsta möjliga effekt (hästkraftbelopp) per liter cylindervolym med minsta möjliga bränsle. Denna utveckling — som kännetecknade den europeiska biltillverkningen i motsats till den amerikanska med dess tendens mot stor motorvolym, lågt varvantal och låg kompression — vore för vårt lands vidkommande bestämt att föredraga. Väl kunde ur teknisk synpunkt frågan om företrädet mellan stor cylindervolym och lågt varvantal å ena samt liten cylindervolym och högt varvantal å andra sidan diskuteras, men ur allmän ekonomisk synpunkt vore fördelarna av att använda högkomprimerade, bränslebesparande motorer framför lågkomprimerade med dålig bränsleekonomi obestridliga, detta framför allt i ett land sådant som vårt, som huvudsakligen vore hänvisat till att importera sitt motorbränsle. Därtill komme för vårt lands vidkommande ytterligare ett skäl, nämligen att det svenska motorbränslet, som under namn av lättbentyl så småningom vunnit inträde på marknaden, hade ett av sina största företräden därutinnan, att det arbetade bättre än bensin i högkomprimerade motorer.

De skäl, som föranledde att vid automobilbeskattningens införande i vårt land skatten bestämdes i förhållande till automobilens vikt, äga fortfarande giltighet. Med motorteknikens snabba utveckling torde desamma snarast hava tilltagit i betydelse; nu mera än förr lärer fordonets vikt och icke dess i konstruktion så växlande motorer böra tjäna som norm för skattens beräkning. Det vore ju föga rimligt — synes det — att en personvagn, personomnibus och lastvagn, oberoende av deras väsentligt olika tyngd, skulle beskattas lika allenast på den grund att i desamma insattes motorer

med samma cylindervolym. I praktiken har ej heller vårt nuvarande beskattningssystem på denna punkt givit anledning till erinran. En omläggning, på sätt nu ifrågasatts, till en beskattning efter cylindervolym skulle medföra en fullständig omvälvning av beskattningen i den riktning, att de lätta amerikanska vagnarna skulle beskattas hårdare än de tyngre europeiska; för de förra skulle inträda en höjning och för de senare en sänkning av skatten. En omläggning i sådan riktning torde föga svara mot principen om skattens utnätande efter den faktiska vägslitningen. Vål må det vara sant, att ur bränsleekonomisk synpunkt en motor med liten cylindervolym och högt varvantal i och för sig innebär ett tekniskt framsteg. Huruvida detta framsteg också motsvaras av en under alla förhållanden praktisk, ekonomisk förbättring läser kunna ifrågasättas. Det är en känd sak, att fordonets hållbarhet utsättes för starka påfrestningar vid ett för snabbt arbetande maskineri. Det må ock erinras, att den moderna motorn kommer till sin rätt först då den får utveckla sitt höga varvantal; tillåtes icke den däremot svarande hastigheten eller kan denna hastighet med hänsyn till stigningar och kurvor eller eljest icke jämnt hållas, förminskas lätteligen — genom därav föranledd växling — värdet av den bränslebesparing, som eljest uppnås på direkt växel. Faktorer av detta slag torde hava större betydelse än beskattningens anordnande på ena eller andra sättet. För övrigt torde till ett beskattningssystem's förtjänst böra räknas, att det icke påverkar den tekniska utvecklingen i vare sig ena eller andra riktningen, och i det hänseendet torde viktbeskattningen vara andra system överlägsen. Slutligen må erinras, att i Norge hittills gällande beskattning efter hästkraftantal övergivits från och med detta års början till förmån för viktbeskattning, samt att i såväl Danmark som Finland förslag föreligga om övergång helt eller delvis från hästkraft- till viktbeskattning.

Fordonsskatten utgår i förhållande till automobilens egen vikt (skattevikt), d. v. s. med avdrag av vad som beräknas motsvara vikten å tillbehör och den för bilen nödvändiga bemanningen. Då det är den rullande vikten, som bör beskattas, skulle det uppenbarligen vara riktigare att till grund för skatten lägga automobilens vikt i driftfärdigt skick (tjänstevikt), ökad med vikten av det antal personer eller den last, som bilen kan beräknas i medeltal föra. Bestämmandet av denna vikt möter dock stora vanskligheter, särskilt i fråga om lastvagnar. Ett steg i rätt riktning synes emellertid vara att låta tjänstevikten utgöra grund för skattens beräkning. Jag förordar alltså en dylik omläggning, därvid jag förutsätter, att Kungl. Maj:t eller den myndighet, Kungl. Maj:t därtill förordnar, må för säkerställande av en enhetlig beräkning av nämnda vikt därutinnan meddela närmare bestämmelser utöver dem, som innehållas i motorfordonsförordningen. En sålunda ändrad beräkningsgrund erbjuder jämväl den praktiska fördelen, att endast en av dessa viktbestämningar behöver uträknas

Skattevikt
eller tjänste-
vikt.

och meddelas till automobilregistret, vartill kommer att i allmänhet tjänstevikten uttränes bekvämare än skattevikten.

Minimiskatt
och skatte-
progression.

En övergång från skattevikt till tjänstevikt såsom grund för skattens beräkning skulle, med i övrigt oförändrade skattesatser, medföra en ökning av skatten med i flertalet fall respektive 8, 16 och 24 kronor för vagn, beroende på vagnens tyngd (märke, modell, karosseri m. m.). I ytterlighetsfall komme givetvis ökningen att bliva större. För den allmännast förekommande personvagnen av märket Ford skulle skatteökningen komma att uppgå till 8 eller 16 kronor, medan densamma för en medelstor personomnibus eller lastvagn i regel torde komma att utgöra 24 kronor. Även om en höjning av skatten i ungefär denna omfattning är erforderlig, läser densamma icke böra utan vidare genomföras i nu angiven ordning. Fastmera föreligger skäl att med ledning av vunnit erfarenhet vidtaga jämväl andra jämkningar i grunderna för skattens utgående. Av tabellen över automobilbeståndets viktgruppering (bilagan 1) framgår, att för ett ej alldeles obetydligt antal automobiler erlägges i skatt ett belopp, understigande 64 kronor per vagn. Med hänsyn till det stora intresse i tillkomsten av ett för automobiltrafiken tjänligt vägnät inom landet, som redan blotta innehavet av automobil måste anses grunda, synas mig skäl tala för införandet av en minimiskatt. Denna torde i samband med den nu ifrågasatta höjningen av fordonsskatten skäligen böra sättas till 75 kronor. Ett annat förhållande, som synt mig påkalla uppmärksamhet, är, att fordonsskatten utgår proportionellt mot fordonets vikt, ehuru det allmänt erkännes, att de tyngre och kraftigare vagnarnas förstörande inverkan på vägbanan i förhållande till deras tyngd är mer än proportionellt större än de svagare vagnarnas. Redan vägkommissionen hade i sitt förslag beaktat sistnämnda omständighet, i det att skatten föreslogs skola utgå efter en hastigare stigande skala än i proportion till hästkraftantalet. Det berättigade i en viss progressivitet vid skattens utmätande jävades ej heller under den ytterligare beredningen av kommissionens förslag; syftet därmed ansågs emellertid i tillräcklig grad vinnas, därest man, såsom föreslogs, uttog avgift å någon för automobilen nödig förbrukningsartikel. Ehuru skatt numera utgår å såväl gummiringar som bensin, läser erfarenheten hava visat, att för vinnande av en i förhållande till tyngden väl avvägd skattebelastning en viss progression i själva fordonsskatten är önskvärd. I detta avseende hänvisar jag till bilagorna 2-4. Särskilt påfallande är den jämförelsevis ringa beskattningen av lastvagnar, vilka ju hava en betydligt större bruttovikt i förhållande till tjänstevikten än övriga vagnar, särskilt personbilar, och vilka dessutom med hänsyn till mindre omfattande körning icke nämnvärt betungas av gummiring- och bensinskatt. En dylik progression, som givetvis bör vara ytterst varsam, torde enklast vinnas genom införande av ett skattefritt avdrag å tjänstevikten.

Med utgångspunkt från nu angivna synpunkter och efter ingående undersökningar av skilda alternativ och dessas inverkan på fordon i olika trafikföreslår jag den omläggning av fordonsbeskattningen, att till grund för skattens beräknande lägges tjänstevikten, att ett skattefritt viktavdrag av 300 kilogram införes, att skattesatsen höjes från nuvarande 8 kronor till 10 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av fordonets sålunda bestämda vikt, samt att skatten skall utgå lägst med 75 kronor per år¹. — Någon ändring i beskattningen av motoreyklar ifrågasätter jag icke, fränsett införandet av skatteplikt för s. k. lättviktsmotoreykel, vartill jag återkommer i det följande.

Sammanfattning ang. fordonsskattens höjning.

De ändrade skattebestämmelserna torde böra träda i kraft den 1 januari 1928.

Till belysande av omläggnings innebörd har jag låtit i tjänstevikt-diagrammet (s. 17) och tabellen över automobilbeståndets viktgruppering (bilagan 1) inlägga de av mig föreslagna skattebeloppen. I nämnda tabell hava vidare införts de sammanlagda skattebeloppen — såväl efter nu gällande som föreslagna skattesatser — inom de olika viktgrupperna för respektive personvagnar, personomnibusar och lastvagnar. Därav erhålles följande sammanställning:

Automobilbeståndet den 1 januari 1927		Nu utgående fordons-skatt		Föreslagen fordons-skatt		Ökning i skatten	
Vagnslag	Antal	Summa kronor	Medeltal per vagn kronor	Summa kronor	Medeltal per vagn kronor	Kronor	%
Personvagnar ...	70,454	5,729,760	81.3	6,546,235	92.9	816,475	14.2
Personomnibusar	1,608	270,448	168.2	321,945	200.2	51,497	19.0
Lastvagnar.....	22,863	2,468,216	108.0	2,865,035	125.3	396,819	16.1
	94,925	8,468,424	89.2	9,733,215	102.5	1,264,791	15.0

Med oförändrat automobilbestånd skulle sålunda ökningen i fordonskatten utgöra i runt tal 1,250,000 kronor. Genomsnittsskatten för år skulle komma att stiga från 89.2 till 102.5 kronor per vagn, för personvagnar från 81.3 till 92.9 kronor per vagn, för personomnibusar från 168.2 till 200.2 kronor och för lastvagnar från 108.0 till 125.3 kronor. Enligt tjänstevikt-diagrammet (s. 17) och tabellen över automobilbeståndets viktgruppering (bilagan 1) framgår, att det vanligast förekommande skattebeloppet skulle komma att utgöra för personvagnar 75 kronor (nu 64 och 72 kronor), för omnibusar 140 kronor (nu 120 kronor) och för lastvagnar 90 kronor (nu 80 kronor). Högsta skatt skulle komma att uppgå till för personvagnar 280 kronor (nu 208 kronor), för personomnibusar 470 kronor (nu 384 kronor) och för lastvagnar 730 kronor (nu 536 kronor).

För vinnande av den merinkomst om cirka $\frac{1}{2}$ miljon kronor av gummiringsskatten och något över 2 miljoner kronor av bensinskatten, som jag tidi-

¹ I detta sammanhang har helt bortsetts från den särskilda skattesatsen för automobil med ringar av annat ämne än dylik kautschuk såsom numera saknande betydelse.

Gummiringsoch bensinskattens höjning.

gare föreslagit, erfordras höjning av den förra skatten med 25 öre per kilogram och av den senare med 1 öre per liter. Höjningarna torde böra träda i kraft den 1 juli 1927.

Skattebelastningens totala ökning.

I tabellerna över den totala skattebelastningen å olika automobiler under viss körning (bilagorna 2—4) har inlagts den föreslagna ökningen av såväl fordonss- som gummirings- och bensinskattnerna.

För täckta *personvagnar* under antagen årlig körning av 1,000 mil skulle sålunda den totala skatteökningen för vagn komma att variera mellan 14.50 och 88 kronor per år eller mellan 1.5 och 8.8 öre per mil. Antages den årliga körningen i stället uppgå till 3,000 mil, bliva motsvarande siffror 35.50 och 140 kronor per år eller 1.2 och 4.7 öre per mil. För *personomnibusar* under antagen årlig körning av 3,000 mil skulle den totala skatteökningen för vagn komma att variera mellan 87.50 och 187.75 kronor per år eller mellan 2.9 och 6.3 öre per mil. Antages den årliga körningen i stället uppgå till 5,000 mil per år, bliva motsvarande siffror 132.50 och 270.25 kronor per år eller 2.7 och 5.4 öre per mil. För *lastvagnar* under antagen årlig körning av 1,000 mil skulle den totala skatteökningen för vagn komma att variera mellan 34.50 och 87.75 kronor per år eller 3.5 och 8.8 öre per mil. Antages den årliga körningen i stället uppgå till 1,500 mil, bliva motsvarande siffror 45.75 och 107.88 kronor per år eller 3.1 och 7.2 öre per mil.

Särskilda vägsplitningsavgifter.

Vid bifall till förevarande förslag om ökad automobilbeskattning lärer återhållsamhet böra iakttagas vid tillämpningen av de i förordningen om motorfordon meddelade bestämmelserna om särskilda vägsplitningsavgifter, så att dylika avgifter uttagas endast i de fall och i den omfattning, varid det låter sig påvisas, att vägbanan utsättes för kraftigare förstöring av den ifrågavarande trafiken än av den, som i övrigt allmänneligen förekommer, samt att därigenom underhållet i alldeles särskild grad försvåras.

Inkomstberäkning.

Den på grundval av automobilbeståndet den 1 januari 1927 verkställda beräkningen av intäkterna utav fordonsskatten torde behöva göras till föremål för vissa jämkningar. På sätt framgår av tidigare lämnade tabeller (s. 19 och 20) överstiger den med ledning av automobilbeståndets viktgruppering beräknade intäkten å automobiler, 8,468,424 kronor, med 127,735 kronor den vid detta årets början påförda skatten, som utgjort 8,340,689 kronor. Skillnaden beror därav att i det uppgivna automobilbeståndet nämnda dag ingå dels för vissa län ambulans- och brandbilar, vilka äro skattefria och vilkas antal torde kunna beräknas till 150 å 200, dels ock ett mindre antal vagnar, som sakna påträffbar ägare och för vilka sålunda skatt icke är att påräkna. Med beaktande härav torde de beräknade intäkterna enligt de föreslagna beskattningsgrunderna, 9,733,215 kronor (s. 29), böra minskas med ett mot nämnda skillnad svarande belopp av omkring 150,000 kronor. Å andra sidan torde man hava anledning vänta ett alltjämt stigande auto-

mobilbestånd. Även om försiktigheten bjuder att icke räkna med samma ökning som hittills, lärer man kunna utgå från att den av motorfordonsbeståndets tillväxt föranledda stegringen i skattemedlen under tiden från 1927 års ingång till och med utgången av budgetåret 1927/8 icke skall bliva mindre än under kalenderåret 1926, då den belöpte sig till omkring 20 procent. Under denna förutsättning torde de under nämnda budgetår inflytande intäkterna av fordonsskatten kunna beräknas i runt tal till 11,500,000 kronor, innefattande en automatisk ökning genom motorfordonsbeståndets tillväxt med 1,600,000 kronor och genom skattehöjningen med 1,500,000 kronor.

Med utgångspunkt från den skattbelagda gummiringförbrukningen (jfr s. 18) under år 1926 och en skattesats av 1.75 kronor för kilogram skulle gummiringsskatten inbringa 3,900,000 kronor, innefattande en ökning av 550,000 kronor. Med hänsyn till den nedgång i gummiringförbrukningen, som senaste året uppvisat, torde det vara försiktigast att för budgetåret 1927/8 icke beräkna skatteintäkterna högre än vad nämnda siffror giva vid handen.

Under förutsättning av bensinskattens höjande till 6 öre per liter skulle den under år 1926 skattbelagda bensinförbrukningen (jfr s. 18) inbringa 11,850,000 kronor. Med hänsyn till den jämförelsevis ringa ökning i bensinförbrukningen, som senaste året uppvisat, och under beaktande jämväl av den vidgade restitutionsrätten och möjligen ökad avsättning för motorspriten torde det icke vara skäl att för tiden till och med utgången av budgetåret 1927/8 räkna med en större stegring än den, som ägt rum under år 1926, då den belöpte sig till 7.7 procent. För nämnda budgetår skulle sålunda kunna beräknas inflyta sammanlagt 12,800,000 kronor, innefattande en ökning genom bensinförbrukningens stegring med 800,000 kronor och genom skatteökningen med 2,150,000 kronor.

Följande sammanlagda intäkter torde sålunda kunna antagas komma att inflyta av automobilbeskattningen under budgetåret 1927/8, därvid till jämförelse meddelas i runda tal de under kalenderåret 1926 influtna skattebeloppen:

	Influtna skatteintäkter under år 1926	Beräknad automatisk ökning i skatte- intäkter under budgetåret 1927—1928	Beräknad ökning i skatteintäk- ter — genom skattehöjningen — under budget- året 1927—1928	Summa skatte- intäkter under budgetåret 1927—1928
Fordonsskatt	8,400,000	1,600,000	1,500,000	11,500,000
Gummiringsskatt	3,350,000	—	550,000	3,900,000
Bensinskatt	9,850,000	800,000	2,150,000	12,800,000
Summa	21,600,000	2,400,000	4,200,000	28,200,000

Av tabellen framgår, att med de av mig förordade beskattningsgrunderna den sammanlagda höjningen av motorfordonsbeskattningen uppgår till 4,200,000 kronor och inkomsterna av samtliga automobilskattemedel till 28,200,000 kronor. Till dessa belopp torde böra läggas ytterligare minst 50,000 kronor, som kunna beräknas inflyta genom det förslag om beskattning av lättviktsmotorcyklar, som jag i det följande ämnar framställa. Med hänsyn härtill och då i förslaget till riksstat för budgetåret 1927—1928 inkomsterna av automobilskattemedel upptagits till 28,000,000 kronor samt Kungl. Maj:t på hemställan av chefen för kommunikationsdepartementet förut denna dag beslutat föreslå riksdagen, att det under sjätte huvudtiteln upptagna förslagsanslaget till bidrag till vägunderhållet på landet skall utgå direkt av automobilskattemedel med 4,250,000 kronor i stället för såsom i statsverkspropositionen föreslagits med 4,000,000 kronor, torde inkomsttiteln automobilskattemedel nu böra upptagas med ett till 28,250,000 kronor förhöjt belopp.

Särskilda frågor.

Beskattning av s. k. lättviktsmotorcykel.

På hemställan av chefen för kommunikationsdepartementet har Kungl. Maj:t denna dag beslutat för riksdagens yttrande framlägga förslag därom att jämväl motorcykel, vars vikt uppgår till högst 50 kilogram, från och med den 1 juli 1927 underkastas motorfordonsförordningens allmänna föreskrifter. Vid genomförande av detta förslag komma ifrågavarande motorcyklar, som för närvarande äro skattefria, att utan vidare läggas under motorfordonsbeskattningen. Emot skatteplikt för dessa motorcyklar synes mig i och för sig intet vara att erinra, men torde skatten skäligen böra bestämmas något lägre än för övriga motorcyklar eller till tio kronor per fordon. Viktgränsen uppåt för denna lägre skattesats torde lämpligen kunna sättas till 75 kilogram tjänstevikt, vari enligt nyssberörda förslag skall inbegripas vikten av motorcykelns utrustning och tillbehör, vilka för närvarande icke rymmas i den allmänt förekommande vikten av 50 kilogram hos de vanliga lättviktsmotorcyklarna. Med en dylik viktgräns lära för dessa motorcyklar ernås vissa ur konstruktions- och hållbarhetssynpunkter önskvärda fördelar. I anslutning till de föreslagna ändringarna i motorfordonsförordningen torde för de nu i bruk varande lättviktsmotorcyklarna skatteplikt böra inträda först från och med nästa års ingång.

Beskattning av motorsprit

I den till grund för gällande förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit liggande propositionen (1924 nr 206) upptogs icke förslag om skatt å motorsprit. Enligt det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet framhöll föredragande departementschefen, att med den ställning, som statsmakterna intagit till sulfitspritfrågan, det knappast syntes kunna ifrågakomma att med skatt belägga även sulfitspriten, vars användning för motor-drift än så länge förekomme i endast obetydlig utsträckning. Om den föreslagna differentieringen i beskattningshänseende också knappast kunde väntas medföra något verkligt uppsving för sulfitspritindustrien, hade dock genom

densamma statsmakternas intresse för sulfitspritfrågan än en gång betonats. Riksdagens bevillningsutskott, som behandlade propositionen, föreslog i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 41, att den särskilda skatten skulle omfatta jämväl motorsprit men att skatten å motorsprit skulle träda i tillämpning först efter fem år. Till stöd härför framhöll utskottet, att en nödvändig förutsättning för att motorspriten skulle kunna med framgång konkurrera med bensinen syntes vara, att ett stöd gäves åt sulfitspritindustrien under den tid, som motorspriten inarbetades å marknaden. Ett sådant stöd syntes utskottet lämpligen böra lämnas i form av tillfällig befrielse från den särskilda skatten. I den mån berörda syfte vunnes och förty förutsättningarna för den medgivna skattebefrielsen icke längre förefunnes, borde densamma upphöra. Därest det åter skulle framgå, att motorspriten trots dessa lättnader saknade möjlighet att upptaga tävlan med det utländska bränslet, skulle jämväl anledning saknas att bibehålla nämnda undantagsbestämmelse.

Avsättningen av motorsprit under de senaste åren framgår av följande siffror i avrundade litertal å 100 procent:

1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
7,000	18,000	90,000	260,000	370,000	1,090,000	2,500,000

Då bensinförbrukningen för motordrift under år 1926 utgjort i runt tal 200 miljoner liter, uppgår sålunda användningen av motorsprit allenast till $1\frac{1}{4}$ procent av bensinbehovet för samma år.

Motorspriten säljes i blandning med bensin (25 procent motorsprit och 75 procent bensin) under namn av lättbentyl. För närvarande erhålles lättbentyl hos cirka 1,000 återförsäljare för bensin och betingar samma pris som bensinen. Den ökade avsättningen av motorsprit har medfört, att tolv av landets tjugutvå sulfitsprifabriker kunnat på senare tid hållas i gång, varvid dock allenast något mer än hälften av tillverkningskapaciteten utnyttjats. Av dessa fabriker äro endast fem med en tillverkningskapacitet av omkring 6,000,000 liter inrättade för framställning av motorsprit.

Jag har icke anledning att nu ingå på frågan om beskattning av motorsprit i vidare mån än som föranledes av den utav mig föreslagna höjningen av skatten å bensin med 1 öre per liter. Enahanda skattehöjning torde böra ske beträffande motorspriten. Med hänsyn emellertid till de skäl, som legat till grund för statsmakternas ställning till frågan om motorsprits beskattning och då det tillfälliga stöd, som avsetts böra lämnas sulfitspritindustrien, alljämt synes erforderligt, läres höjningen av bensinskatten icke utgöra tillräcklig grund för en begränsning av gällande skattefrihet för motorsprit. Jag föreslår således härutinnan icke någon ändring.

Enligt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit åtnjutes restitution av skatt — förutom för bensin eller motorsprit, som utföres till utrikes ort eller svensk frihamn — för bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för annat tekniskt ändamål än motordrift. Denna

Restitution av skatt för bensin och motorsprit.

så kallade industrirestitution tillgodokommer allenast den, som erhållit förhandstillstånd att åtnjuta sådan förmån; meddelande av dylikt tillstånd ankommer på Kungl. Maj:t, som jämväl bestämmer de närmare villkoren för tillståndets åtnjutande. Till motivering av bestämmelserna om industrirestitution anförde föredragande departementschefen i det till propositionen i ämnet (1924 nr 206) fogade statsrådsprotokollet bland annat, att mot en skatt å bensin för anskaffande av medel till vägväsendet givetvis kunde invändas, att den även träffade bensin, som användes för annat ändamål än för automobildrift, såsom för industri, för motorbåtar och dylikt. Möjligheten att undanröja olägenheterna i fråga genom beviljande av restitution syntes departementschefen kunna anlitas beträffande bensin för annat tekniskt ändamål än motordrift, men erbjöde sig ej i fråga om bensin, som förbrukades för motorbåtsdrift. Det ställde sig nämligen enligt departementschefens åsikt praktiskt taget omöjligt att verkställa restitution av för sådan bensin erlagd skatt. I och för sig syntes det emellertid icke vara något att erinra mot en skatt å nyttjandet av bensindrivna motorbåtar, då dylika för det mesta användes för ändamål, som komme lyxförbrukningen nära. Fiskebåtar träffades i allmänhet icke av en skatt å bensin, då de i regel dreves med fotogen eller råolja. Skatten bleve för övrigt ej synnerligen betungande. Därest det av rent praktiska skäl visade sig lämpligt att låta motorbåtstrafiken träffas av skatten, syntes därför en invändning, att just motorbåtarna bleve särskilt oförmånligt ställda, ej böra tillmätas större betydelse.

Framställning
av svenska
järnvägs-
föreningen.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 10 december 1924 har svenska järnvägsföreningen gjort framställning om befrielse för de enskilda järnvägarna från erläggande av skatt å bensin, som användes såsom motorbränsle i tåg. Till stöd härför har föreningen framhållit, att förklaringen till att restitutionsrätt icke medgivits järnvägarna torde vara att finna däri, att vid tiden för utarbetandet av den till grund för beskattningen liggande propositionen endast någon eller några få järnvägar använde bensin som drivkraft för tågen. På grund av den tvingande konkurrensen med automobiltrafiken hade det emellertid blivit nödvändigt att utöka antalet tåglägenheter, och för nedbringande av de därav ökade driftkostnaderna hade järnvägarna måst i allt större utsträckning övergå till motordrivna fordon. Vid användande av motorvagnar bleve emellertid järnvägarna belastade med den för automobiltrafiken tillkomna bensinskatten och komme härigenom att få bidra till förbättrandet för sina konkurrenter, automobilföretagen, av landsvägarna, medan utvecklingen av järnvägarnas egen trafik motverkades.

Samtliga över framställningen hörda myndigheter — järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kommerskollegium och statskontoret — hava funnit densamma befogad. Kommerskollegium har emellertid erinrat om den tekniska möjligheten att använda skattefri motorsprit såsom ersättning

för den skattbelagda bensinen, en invändning som enligt kollegii förmenande icke saknade berättigande och i alla händelser föranledde kollegium till en viss tvekan i fråga om lämpligheten för staten att tillmötesgå det av järnvägarna resta kravet på skatterestitution för bensin. Statskontoret å sin sida har ifrågasatt, huruvida icke restitution av skatt borde medgivas jämväl för motorsprit, som användes för angivna ändamål, därvid framhållande att, därest restitutionen skulle gälla endast för bensin men ej för motorsprit, detta skulle direkt motverka användningen av det senare bränslet för järnvägsdrift. Det syntes statskontoret, att även om frågan bleve fullt aktuell först den 1 juli 1929, då motorsprits skattefrihet upphörde, det icke saknade betydelse, att frågan dessförinnan avgjordes, enär ju järnvägarna redan under övergångstiden vid eventuell nyanskaffning av motorfordon kunde stå inför valet av bensin- eller spritdrivna motorer.

Vidare har styrelsen för svenska fiskarförbundet i skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 december 1925 gjort framställning om sådan ändring i bestämmelserna om restitution av skatt för bensin, att restitution medgaves jämväl för bensin, som användes för drift av motorbåtar i och för yrkesmässigt utövande av fiske.

Framställning
av svenska
fiskar-
förbundet.

I yttrande över framställningen har lantbruksstyrelsen tillstyrkt densamma. Däremot hava kommerskollegium och statskontoret i gemensamt utlåtande ställt sig avvisande till framställningen och därvid framhållit huvudsakligen, att av sökandeförbundet framlagda riktlinjer för anordnande av kontroll vid eventuell skatterestitution syntes ämbetsverken knappast antagbara, att ej heller sprängämnesinspektionen eller de större bensinförsäljare, till vilka kollegium remitterat framställningen för erhållande av yttrande i fråga om möjligheten att anordna kontroll över att den bensin, för vilken restitution söktes, verkligen förbrukats uteslutande vid yrkets utövande och ej till andra ändamål, framkommit med något praktiskt genomförbart förslag i ämnet, samt att ämbetsverken för egen del ej kunnat finna någon möjlighet till anordnande av kontroll utan vidtagande av åtgärder, som icke stode i rimligt förhållande till den jämförelsevis ringa fördel det här skulle gälla att bereda ett mindre antal yrkesmän.

Slutligen har aktiebolaget Aerotransport i skrivelse till Kungl. Maj:t den 17 april 1926 hemställt, att bolaget för den från Sverige till utlandet utgående flygtrafiken finge åtnjuta restitution av skatt för den myckenhet bensin, som förbrukades för denna verksamhet. Som skäl härför har huvudsakligen anförts, dels att bensinskatten beslutats med hänsyn till de ökade utgifter, som uppstått genom den växande automobiltrafikens åverkan på landets vägnät, och således icke borde betunga flygtrafiken, så mycket mindre som denna ännu vore en i och för sig icke självbärande verksamhet, dels ock att vid den av bolaget bedrivna linjetrafiken i realiteten en regelrätt reexport av bensin förekomme.

Framställning
av aktiebolaget
Aerotransport.

Generaltullstyrelsen har i avgivet yttrande avstyrkt framställningen.

Bensinför-
brukningen
inom industri,
järnvägsdrift,
fiske och
luftfart m. m.

Enligt av generaltullstyrelsens revisionsbyrå lämnade uppgifter har restitution av skatt å bensin för annat tekniskt ändamål än motordrift medgivits under åren 1925 och 1926 ett 50-tal personer, firmor och bolag till ett sammanlagt belopp av för år 1925 cirka 105,000 kronor (2,100,000 liter) och för år 1926 cirka 131,000 kronor (2,620,000 liter). De tekniska ändamål, för vilka bensinen i föreliggande fall använts, utgöras huvudsakligen av extrahering av fett ur kreatursben, skinn och vegetabiliska oljor, kantsprängning och kantvärmning av glas, rengöring och tvättning av allehanda föremål, tillverkning av fernissor, lackfärger, metallputsmedel, skocement och andra kemiska preparat för skoindustrien, upplösning av gummi och kautschuk för olika ändamål m. m. Enligt av Kungl. Maj:t meddelade bestämmelser medgives icke restitution för mindre bensinkvantitet än 1,000 liter. För beräkning av restitutionen hava vidare meddelats särskilda föreskrifter, olika allt eftersom hänsyn tagits till temperaturen vid beskattningen eller icke, varjämte för åtnjutande av restitution uppställts åtskilliga villkor, såsom angående skyldighet för den restitutionsberättigade att anordna kontroll över bensintillförseln och uppsikt över all den verksamhet, vid vilken bensin komme till användning, att hålla särskild bokföring över bensinen och dess användning med rätt för tullverket att granska sagda bokföring, att för den händelse rektifiering (omdestillering) av bensinen skulle äga rum, vidtagna erforderliga åtgärder för utrönande av den bensinkvantitet, som vid rektifieringen avskildes eller genom avdunstning ginge förlustig, m. m.

De enskilda järnvägarna hava — till ett antal av omkring 75 — under år 1926 förbrukat en sammanlagd myckenhet bensin av 500,017 liter för framdrivande av motorvagnar och -dressiner, för vilken myckenhet skatt utgått med omkring 25,000 kronor. Statens järnvägar har under samma år och för samma ändamål förbrukat omkring 275,000 liter, varemot svarar en skatt av 13,750 kronor.

Enligt av lantbruksstyrelsen verkställd utredning torde den myckenhet bensin, som under år 1926 använts för drift av motorbåtar i och för yrkesmässigt utövande av fiske, kunna beräknas till 700,000 liter, varå belöper en skatt av 35,000 kronor. Årsförbrukningen av bensin per fiskebåt växlar mellan 100 och 1,000 liter. En exemplifiering härav, såvitt angår kusttrakter och sjön Mälaren, framgår av följande sammanställning:

		Antal båtar	Liter bensin per båt och år
Stockholms län	.....	190	800—1,000
Östergötlands »	.....	73	600
Västerbottens »	.....	174	400
Norrbottnens »	.....	228	500
Mälaren	.....	142	200—750.

Aktiebolaget Aerotransport har under år 1926 för flygning förbrukat 321,208 liter bensin, inköpta vid inhemska flygstationer, för vilken kvantitet erlagts i skatt 16,060 kronor. Flygvapnet har under samma år och för

samma ändamål använt omkring 500,000 liter, varemot svarar en skatt av 25,000 kronor.

Med ledning av de större bensinimportörernas försäljningsstatistik har vidare beräknats förbrukning av bensin under år 1926 för motorbåtsdrift i allmänhet; och torde denna — med avdrag av den för fisket angivna — kunna beräknas till 8 à 9,000,000 liter. — Vad slutligen angår bensin till fasta motorer för hantverk eller industriellt ändamål torde förbrukningen därav — då bensindrivna sådana motorer endast undantagsvis torde förekomma — utgöra en fullständig obetydlighet.

I en inom finansdepartementet upprättad promemoria i ämnet har — under erinran att frågan om restitution av skatt för bensin i stort sett torde kunna sägas vara av ringa praktisk-ekonomisk betydelse — framhållits, huruvida icke med hänsyn härtill och i övrigt till de olägenheter, som städse vore förbundna med varje restitution, skäl föreläge fastmera för ett borttagande än för en utvidgning av restitutionsrätten. Därest emellertid icke detta lämpligen låte sig göra och då det torde vara praktiskt taget omöjligt att utfinna en tillfredsställande anordning, varigenom fiskarbefolkningen skulle kunna komma i åtnjutande av ifrågavarande förmån, har i promemorian framförts förslag att låta avskilja en viss del av de utav bensinskatten härrörande intäkterna från övriga för gatu- och väghållningen avsedda medel samt att ställa dem till Kungl. Maj:ts förfogande att användas för ändamål, som stode de restitutionsberättigades intressen nära. Såsom restitutionsberättigad i denna mening hava ansetts böra räknas hantverk och industri, enskild järnvägsdrift och luftfart samt fiske. Härvid har sålunda bortsetts bland annat från motorbåtsdrift för annat ändamål än fiske under hänvisning till ifrågavarande trafiks övervägande nöjes- eller lyxkaraktär. Storleken av den andel, som på detta sätt skulle avskiljas från automobilskattemedlen, har med ledning av det gångna årets bensinförbrukning hos ifrågavarande kategorier, cirka 4,000,000 liter, beräknats till omkring 200,000 kronor, motsvarande två procent av för samma år influtna bensinskattemedel, 10,000,000 kronor. Denna kvotdel har synts kunna fastställas, möjligen med en begränsning uppåt av andelen till högst 250,000 kronor. I fråga om fördelningen har den större anparten ansetts böra tillgodokomma hantverket och industrien samt lämpligen disponeras efter enahanda grunder som gälla beträffande manufakturförlagslånefondens räntemedel, därvid om möjligt ett främjande av den speciella industri, varom det närmast vore fråga, i främsta rummet borde komma i åtanke; återstoden har synts böra fördelas ungefär lika mellan järnvägsdrift, lufttrafik och fiske.

Inom finansdepartementet upprättad promemoria.

Yttranden över de i promemorian framförda synpunkterna hava inforrats från generaltullstyrelsen, kommerskollegium, lantbruksstyrelsen, riksräkenskapsverket, statskontoret samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Avgivna yttranden.

Generaltullstyrelsen erinrar, hurusom styrelsen tidigare i annat sammanhang haft anledning yttra sig rörande hithörande spörsmål och därvid framhållit, hurusom de olika slag av restitutionsmedgivanden, som tid efter annan kommit till stånd, icke kunnat undgå att, på grund av de med berörda medgivanden förknippade omständliga kontrollåtgärderna, tillföra såväl tullverkets lokalförvaltning som vederbörande avdelning inom generaltullstyrelsen betydande arbetsmängd, vilket i sin mån övat inflytande på verkets behov av arbetskrafter. Särskilt i nuvarande tid, då kravet på förenklingar och besparingar inom förvaltningen framträdde med synnerlig styrka, vore det angeläget, att de anordningar av nu ifrågakvarande slag, som ur handelns och industriens synpunkt ansåges påkallade, icke bleve för förvaltningsarbetet mera betungande, än som av förhållandena oundgängligen betingades. Från de synpunkter, som i detta uttalande framförts och vilka ej minst ägde tillämpning å det år 1924 införda förfarandet beträffande restitution av bensinskatt, kunde det ej vara annat än önskvärt, att nämnda restitutionsförfarande utbyttes mot en förenklad anordning, såsom i promemorian avsåges.

Kommerskollegium — som införskaffat yttranden från Sveriges industriförbund, Sveriges kemiska industrikontor, svenska järnvägsföreningen, ingenjörsvetenskapsakademien och Stockholms handelskammare — anser sig icke kunna undgå att finna i yttrandena anförda betänkligheter och invändningar mot den föreslagna kollektiva restitutionsmetoden förtjäna synnerligt beaktande. Detta gällde främst de fall, där bensinförbrukningen för visst angivet »annat tekniskt ändamål än motordrift» kunde utan större svårighet fastställas och kontrolleras, såsom händelsen vore i fråga om användning för industriellt bruk, järnvägsdrift eller luftfart. Rätten till skatterestitution för åtskilliga därav berörda industriföretag måste liksom för vissa järnvägar och lufttrafikföretag anses vara av ganska stor ekonomisk betydelse. Ett borttagande av denna förmån, där den redan beviljats, eller ett förvägrande av densamma i sådana fall, där vägande skäl kunnat anföras för ett beviljande, skulle också säkerligen av de därav berörda uppfattas såsom en orättvisa. Användandet av de genom en dylik särbeskattning uttagna medlen till vissa ändamål av mera allmänt intresse för industrien o. s. v. skulle i sådant hänseende anses innebära en synnerligen otillräcklig kompensation. Och detta så mycket mer, som det i många fall måste anses tvivel underkastat, huruvida de genom särbeskattningen uttagna medlens användning över huvud taget kunde bliva av direkt gagn för respektive industrier. Användningen exempelvis av bensinskattmedel, uttagna från fettextraktionsindustrien, för gynnande av hantverket, konstindustrien eller standardiseringssträvandena inom maskinindustrien o. s. v., skulle sålunda säkerligen komma att anses såsom en synnerligen minimal ersättning för en förlorad restitutionsförmån. Vad åter anginge det yrkesmässigt bedrivna fisket, torde användningen av bensindrivna motorbåtar vid detsamma, såsom tidigare av kollegium framhållits, vara ganska begränsad, och möjligheterna för en effektiv kontroll av denna förbrukning praktiskt taget uteslutna. Emellertid föreläge ju otvivelaktigt även i detta fall starka billighetsskäl för beviljande under någon form av skatterestitution. Kollegium hade intet att erinra mot att restitutionsbeloppet i detta fall beräknades approximativt på den uppskattade totala förbrukningen och ställdes till Kungl. Maj:ts eller lantbruksstyrelsens förfogande för vidtagande av åtgärder, ägnade att gagna fisket i allmänhet, varvid särskilt insjöfisket, där bensindrivna motorbåtar huvudsakligen torde förekomma, borde ihågkommas. I anslutning härtill

fördade kommerskollegium restitutionens utsträckande till att avse jämväl järnvägsdrift och luftfart samt en kollektiv restitutionsrätt för fisket.

Lantbruksstyrelsen håller före, att även om vissa svårigheter skulle uppstå vid ett restitutionsförfarande beträffande fisket, dessa dock icke skulle bli större än vid industrirestitutionen. Det torde nämligen kunna förut sättas, att landsfiskal, tulltjänsteman, kommunalfullmäktigesordförande eller annan förtroendeman inom en ort kände till fiskarena så väl, att han med ledning av det sätt, varpå vederbörande bedreve fiske, av storleken utav den använda motorn m. m. vore i stånd att utfärda vederhäftigt intyg därom, att en viss fiskare inom orten under viss tid använt viss kvantitet bensin. Härvid kunde visserligen svårighet uppstå t. ex. i de fall, då en fiskare även verkställde transport av fisk med automobil, men även här torde det ingalunda vara omöjligt att intyga den minimikvantitet, som använts för fiske. Givetvis kunde vid ett dylikt förfarande bensinkvantiteten icke exakt angivas, men detta syntes ej heller vara nödvändigt. Med dylika intyg till underlag torde proceduren icke möta större svårigheter. En viss olägenhet vid restitutionsförfarandet komme att uppstå därigenom, att varje fiskare förbrukade relativt små kvantiteter bensin och att restitutionssökandenas antal komme att bli avsevärt. Skulle emellertid tanken på restitutionsförfarandet beträffande ifrågakvarande skatt komma att övergivas, ville lantbruksstyrelsen ansluta sig till den i promemorian angivna utvägen, att de bensinskattemedel, som beräknades belöpa på den för fiske använda bensinen, skulle på lämpligt sätt användas för tillgodoseende av fiskerinäringens behov. Ett sådant förfarande skulle endast komma att innebära det analoga förhållandet, att liksom den av automobiltrafiken influtna bensinskatten komme denna trafik till godo, så skulle den från fisket inkomna bensinskatten användas till gagn för fisket och, där så kunde ske, i främsta rummet för underlättande av den för fisket erforderliga motorbåtstrafiken. Såsom exempel på lämplig användning av ifrågakvarande skattemedel ville styrelsen nämna förbättring av smärre hamnar eller bryggor, anläggning av fiskefyrar, fiskodling, särskilt i insjöar etc. Givetvis kunde man på detta sätt icke åvägabringa sådan rättvisa, att varje fiskare, som erlagt bensinskatt, alltid skulle få motsvarande nytta. Men vid medlens användning på nu antytt sätt torde böra tillses, att åtgärder av ifrågakvarande slag i ett område komme att i görligaste mån stå i riktig proportion till den bensinskatt, som kunde beräknas hava influtit från området. Åtgärderna torde vidare komma att få en i viss mån ambulatorisk karaktär så till vida, som medlen olika år komme att användas inom olika delar av landet. Emot det nu ifrågasatta förfarandet torde möjligen kunna resas invändningar ur rent principiell synpunkt. Det kunde nämligen sägas vara oegentligt, att endast de fiskare, som förbrukade bensin, skulle bidra till åtgärder av nämnt slag. Härtill genmältes, att om restitution ej kunde komma till stånd, ett dylikt förfarande i varje fall vore ägnat att skapa större rättvisa än det nuvarande tillståndet.

Riksräkenskapsverket finner sig icke kunna tillstyrka det i promemorian ifrågasatta restitutionsförfarandet med hänsyn till vissa svårigheter ur budgetsynpunkt, vartill komme att understöden endast sällan torde komma de i verkligheten restitutionsbehövande till godo. Ej heller anser riksräkenskapsverket en utsträckning av den direkta restitutionen till alla de bensinförbrukare, vilka ej använde bensinen för drift av motorfordon, med hänsyn till de invecklade kontrollanordningarna kunna komma i fråga. Visserligen syntes en utvidgning av restitutionsförfarandet kunna utan alltför

stora svårigheter ske till järnvägar och luftfart. Den näringsgren, vilken måhända främst torde vara i behov av restitution, eller fisket, syntes dock av praktiska skäl icke kunna komma i åtnjutande av restitution. Under sådana förhållanden anser riksräkenskapsverket det vara att föredraga, att — på sätt i promemorian antytts — helt borttaga rätten till restitution av bensinskatt, särskilt som de belopp, som genom restitutionen återställdes, knappast syntes kunna vara av större betydelse för de olika förbrukarna var för sig.

Statskontoret, som icke anser sig kunna bedöma, hurvida och i vilken grad restitutionen kan vara av vikt för enstaka företags ekonomi, finner, därest icke omständigheter av dylik art skulle lägga hinder i vägen, ett avskaffande av restitutionsrätten vara att förorda. Däremot synes det statskontoret knappast föreligga tillräcklig anledning att av ifrågavarande skattemedel fondera viss del till understödande av vissa näringar, särskilt som därigenom likväl icke skulle uppnås någon individuell rättvisa; och i den mån understödande åtgärder från statens sida ansåges påkallade, borde anslag anvisas å riksstaten eller förefintliga fonder anlitas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordar på anförda skäl ett vidgat restitutionsförfarande under enkla former.

Departements-
chefen.

Emot de av näringslivets målsmän anförda skälen för ett fortsatt bibehållande av gällande förmån av skatterestitution för bensin anser jag mig icke kunna tillstyrka, att nämnda förmån nu avskaffas. Ej heller finner jag det möjligt att i princip avvisa de krav på rätt till restitution, som framställts från de enskilda järnvägarnas, fiskerinäringens och luftfartens sida. En restitution till järnvägarna likaväl som till luftfartens utöfvere läser icke möta större svårigheter. Däremot synes ett godtagbart uppslag till lösande av frågan om restitution direkt till fiskarbefolkningen ännu icke hava framkommit. En kollektiv restitution till fisket torde emellertid kunna ifrågakomma och vara ägnad att rätt väl tillgodose fiskarnas gemensamma intressen. Jag förordar alltså, att gällande restitutionsförmån utsträcker till att avse jämväl järnvägsdrift och luftfart samt i princip fisket, därvid jag förutsätter, att Kungl. Maj:t skall äga föreskriva, att där ur kontrollsynpunkt eller eljest på grund av särskilda omständigheter hinder skulle möta mot restitution i vanlig ordning, ett kollektivt restitutionsförfarande på sätt i promemorian antytts må komma till användning.

Det egentliga restitutionsförfarandet synes mig emellertid kunna och böra i olika avseenden förenklas. Förhandstillstånd av Kungl. Maj:t läser sålunda icke vidare vara erforderligt. Till undvikande av alltför omständliga kontrollåtgärder kan det möjligen visa sig lämpligt att lämna restitution för en något minskad kvantitet eller med ett något reducerat skattebelopp. Måhända kan ock en viss medverkan från näringssammanslutningars sida vara önskvärd och jämväl påräknas. I fråga om restitutionsförfarandets ordnande synes det mig lämpligast, att det överlämnas åt Kungl. Maj:t att därom utfärda föreskrifter.

Departementschefen uppläser härefter upprättade förslag till
1:o) förordning om ändrad lydelse av 5 § i förordningen den 2 juni 1922
(nr 260) om automobilskatt,

2:o) förordning om ändrad lydelse av 1 § i förordningen den 2 juni 1922
(nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar, och

3:o) förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 23 maj
1924 (nr 126) om särskild skatt å bensin och motorsprit,

samt hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att antaga
samma förslag ävensom, med ändring i Kungl. Maj:ts i 1927 års stats-
verksproposition framlagda förslag angående upptagande i riksstaten för
budgetåret 1927—1928 av inkomstiteln automobilskattemedel, i nämnda
riksstat uppföra samma inkomstitel sålunda:

Automobilskattemedel, *bevillning* kronor 28,250,000.

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

Ur protokollet:

E. Regnér.

Automobilbeståndets vikt-

1		2		3		4		5		6		7		8		9	
P e r s o n v a g n a r												P e r s o n					
Skattevikt	Antal vagnar inom viktgruppen	Nuvarande skatt		Tjänstevikt	Antal vagnar inom viktgruppen	Föreslagen skatt		Skattevikt	Antal vagnar inom viktgruppen	Nuvarande skatt		Skattevikt	Antal vagnar inom viktgruppen	Nuvarande skatt			
		per vagn	Summa			per vagn	Summa			per vagn	Summa						
kg.	st.	kr.	kr.	kg.	st.	kr.	kr.	kg.	st.	kr.	kr.	kg.	st.	kr.	kr.		
1— 700	3,151	8-56	167,496	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
701— 800	25,657	64	1,642,048	101— 800	1,614	75	121,050	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
801— 900	13,318	72	958,896	801— 900	20,584	75	1,543,800	701— 900	7	64-72	488	701— 900	21	80	1,680		
901—1,000	5,116	80	409,280	901—1,000	14,421	75	1,081,575	901—1,000	21	80	1,680	901—1,000	51	88	4,488		
1,001—1,100	3,394	88	298,672	1,001—1,100	7,818	80	625,440	1,001—1,100	51	88	4,488	1,001—1,100	68	96	6,528		
1,101—1,200	6,261	96	601,056	1,101—1,200	3,511	90	315,990	1,101—1,200	68	96	6,528	1,101—1,200	68	104	7,072		
1,201—1,300	3,489	104	362,856	1,201—1,300	4,497	100	449,700	1,201—1,300	68	104	7,072	1,201—1,300	103	112	11,536		
1,301—1,400	2,627	112	294,224	1,301—1,400	5,607	110	616,770	1,301—1,400	103	112	11,536	1,301—1,400	148	120	17,760		
1,401—1,500	2,065	120	247,800	1,401—1,500	2,974	120	356,880	1,401—1,500	148	120	17,760	1,401—1,500	120	128	15,360		
1,501—1,600	1,997	128	255,616	1,501—1,600	2,131	130	277,030	1,501—1,600	120	128	15,360	1,501—1,600	90	136	12,240		
1,601—1,700	1,556	136	211,616	1,601—1,700	1,900	140	266,000	1,601—1,700	90	136	12,240	1,601—1,700	55	144	7,920		
1,701—1,800	796	144	114,624	1,701—1,800	2,011	150	301,650	1,701—1,800	55	144	7,920	1,701—1,800	58	152	8,816		
1,801—1,900	407	152	61,864	1,801—1,900	1,348	160	215,680	1,801—1,900	58	152	8,816	1,801—1,900	66	160	10,560		
1,901—2,000	338	160	54,080	1,901—2,000	801	170	136,170	1,901—2,000	66	160	10,560	1,901—2,000	53	168	8,904		
2,001—2,100	135	168	22,680	2,001—2,100	496	180	89,280	2,001—2,100	53	168	8,904	2,001—2,100	80	176	14,080		
2,101—2,200	78	176	13,728	2,101—2,200	312	190	59,280	2,101—2,200	80	176	14,080	2,101—2,200	58	184	10,672		
2,201—2,300	32	184	5,888	2,201—2,300	209	200	41,800	2,201—2,300	58	184	10,672	2,201—2,300	83	192	15,936		
2,301—2,400	15	192	2,880	2,301—2,400	111	210	23,310	2,301—2,400	83	192	15,936	2,301—2,400	58	200	11,600		
2,401—2,500	15	200	3,000	2,401—2,500	58	220	12,760	2,401—2,500	58	200	11,600	2,401—2,500	47	208	9,776		
2,501—2,600	7	208	1,456	2,501—2,600	31	230	7,130	2,501—2,600	47	208	9,776	2,501—2,600	47	216	10,152		
				2,601—2,700	11	240	2,640	2,601—2,700	47	216	10,152	2,601—2,700	64	224	14,336		
				2,701—2,800	6	250	1,500	2,701—2,800	64	224	14,336	2,701—2,800	30	232	6,960		
				2,801—2,900	2	260	520	2,801—2,900	30	232	6,960	2,801—2,900	41	240	9,840		
				2,901—3,000	—	270	—	2,901—3,000	41	240	9,840	2,901—3,000	36	248	8,928		
				3,001—3,100	1	280	280	3,001—3,100	36	248	8,928	3,001—3,100	30	256	7,680		
								3,101—3,200	30	256	7,680	3,101—3,200	15	264	3,960		
								3,201—3,300	15	264	3,960	3,201—3,300	28	272	7,616		
								3,301—3,400	28	272	7,616	3,301—3,400	12	280	3,360		
								3,401—3,500	12	280	3,360	3,401—3,500	20	288	5,760		
								3,501—3,600	20	288	5,760	3,501—3,600	19	296	5,624		
								3,601—3,700	19	296	5,624	3,601—3,700	5	304	1,520		
								3,701—3,800	5	304	1,520	3,701—3,800	2	312	624		
								3,801—3,900	2	312	624	3,801—3,900	5	320	1,600		
								3,901—4,000	5	320	1,600	3,901—4,000	4	328	1,312		
								4,001—4,100	4	328	1,312	4,001—4,100	5	336	1,680		
								4,101—4,200	5	336	1,680	4,101—4,200	11	344	4,080		
								4,201—4,800	11	344	4,080	4,201—4,800		384			
Summa	70,454		5,729,760		70,454		6,546,235		1,608		270,448						

Bilaga 1.

gruppering den 1 januari 1927.

10				11				12				13				14				15				16				17				18			
o m n i b u s a r												L a s t v a g n a r																							
Tjänstevikt		Antal vagnar inom vikt- grup- pen	Föreslagen skatt		Skattevikt	Antal vagnar inom vikt- grup- pen	Nuvarande skatt		Tjänstevikt	Antal vagnar inom vikt- grup- pen	Föreslagen skatt																								
			per vagn	Summa			per vagn	Summa			per vagn	Summa																							
kg.	st.	kr.	kr.	kg.	st.	kr.	kr.	kg.	st.	kr.	kr.																								
—	—	—	—	301—700	298	32-56	16,040	—	—	—	—																								
—	—	—	—	701—800	1,831	64	117,184	501—800	147	75	11,025																								
—	—	—	—	801—900	1,175	72	84,600	801—900	1,301	75	97,575																								
—	—	—	—	901—1,000	5,459	80	436,720	901—1,000	1,005	75	75,375																								
801—1,100	11	75-80	865	1,001—1,100	4,278	88	376,464	1,001—1,100	2,284	80	182,720																								
1,101—1,200	25	90	2,250	1,101—1,200	2,578	96	247,488	1,101—1,200	4,967	90	447,030																								
1,201—1,300	54	100	5,400	1,201—1,300	1,583	104	164,632	1,201—1,300	3,713	100	371,300																								
1,301—1,400	73	110	8,030	1,301—1,400	673	112	75,376	1,301—1,400	2,413	110	265,430																								
1,401—1,500	77	120	9,240	1,401—1,500	595	120	71,400	1,401—1,500	1,366	120	163,920																								
1,501—1,600	110	130	14,300	1,501—1,600	408	128	52,224	1,501—1,600	697	130	90,610																								
1,601—1,700	151	140	21,140	1,601—1,700	442	136	60,112	1,601—1,700	512	140	71,680																								
1,701—1,800	107	150	16,050	1,701—1,800	391	144	56,304	1,701—1,800	401	150	60,150																								
1,801—1,900	74	160	11,840	1,801—1,900	332	152	50,464	1,801—1,900	380	160	60,800																								
1,901—2,000	65	170	11,050	1,901—2,000	256	160	40,960	1,901—2,000	381	170	64,770																								
2,001—2,100	54	180	9,720	2,001—2,100	199	168	33,432	2,001—2,100	353	180	63,540																								
2,101—2,200	47	190	8,930	2,101—2,200	164	176	28,864	2,101—2,200	274	190	52,060																								
2,201—2,300	60	200	12,000	2,201—2,300	136	184	25,024	2,201—2,300	223	200	44,600																								
2,301—2,400	79	210	16,590	2,301—2,400	156	192	29,952	2,301—2,400	161	210	33,810																								
2,401—2,500	57	220	12,540	2,401—2,500	183	200	36,600	2,401—2,500	170	220	37,400																								
2,501—2,600	72	230	16,560	2,501—2,600	152	208	31,616	2,501—2,600	129	230	29,670																								
2,601—2,700	66	240	15,840	2,601—2,700	174	216	37,584	2,601—2,700	165	240	39,600																								
2,701—2,800	49	250	12,250	2,701—2,800	128	224	28,672	2,701—2,800	144	250	36,000																								
2,801—2,900	41	260	10,660	2,801—2,900	101	232	23,432	2,801—2,900	169	260	43,940																								
2,901—3,000	41	270	11,070	2,901—3,000	116	240	27,840	2,901—3,000	151	270	40,770																								
3,001—3,100	47	280	13,160	3,001—3,100	128	248	31,744	3,001—3,100	109	280	30,520																								
3,101—3,200	43	290	12,470	3,101—3,200	104	256	26,624	3,101—3,200	109	290	31,610																								
3,201—3,300	37	300	11,100	3,201—3,300	90	264	23,760	3,201—3,300	110	300	33,000																								
3,301—3,400	32	310	9,920	3,301—3,400	90	272	24,480	3,301—3,400	138	310	42,780																								
3,401—3,500	19	320	6,080	3,401—3,500	70	280	19,600	3,401—3,500	101	320	32,320																								
3,501—3,600	17	330	5,610	3,501—3,600	68	288	19,584	3,501—3,600	83	330	27,390																								
3,601—3,700	23	340	7,820	3,601—3,700	63	296	18,648	3,601—3,700	75	340	25,500																								
3,701—3,800	19	350	6,650	3,701—3,800	68	304	20,672	3,701—3,800	68	350	23,800																								
3,801—3,900	13	360	4,680	3,801—3,900	63	312	19,656	3,801—3,900	56	360	20,160																								
3,901—4,000	17	370	6,290	3,901—4,000	50	320	16,000	3,901—4,000	49	370	18,130																								
4,001—4,100	5	380	1,900	4,001—4,100	44	328	14,432	4,001—4,100	89	380	33,820																								
4,101—4,200	4	390	1,560	4,101—4,200	45	336	15,120	4,101—4,200	71	390	27,690																								
4,201—5,000	19	400-470	8,380	4,201—6,700	172	344-536	64,912	4,201—7,600	299	400-730	134,540																								
		1,608		321,945		22,863		2,468,216		22,863		2,865,095																							

Den totala skattebelastningen

Märke	För-sälj-nings-pris kr.	Vikt		R i n g ¹			Bensin-för-brukning per mil liter	Årlig skatt under antagen			
		Skatte- kg.	Tjänste- kg.	Dimension tum	Vikt per stycke kg.	Pris per stycke kr.		Bilskatt		Ringskatt	
								Nu kr.	Före- slagen ökning kr.	Nu kr.	Före- slagen ökning kr.
Ford, Tudor-	3,200	885	1,050	29 × 4.40	7	66.—	1	72.—	8.—	10.50	1.75
Chevrolet	4,300	960	1,125	29 × 4.40	7	66.—	1	80.—	10.—	10.50	1.75
Citroën	4,950	1,150	1,280	730 × 130	10	89.50	0.8	96.—	4.—	15.—	2.50
Essex	5,250	1,135	1,285	30 × 4.75	8.2	83.—	1.1	96.—	4.—	12.80	2.05
Chrysler, modell I ...	5,300	1,215	1,390	29 × 4.75	8	79.—	1	104.—	6.—	12.—	2.—
Fiat, modell 509	5,900	900	1,085	715 × 115	7	64.50	0.9	72.—	8.—	10.50	1.75
Dodge... (Overland, pris 6,050, Oakland, pris 6,900)	6,400	1,290	1,445	31 × 5.25	10	100.—	1	104.—	16.—	15.—	2.50
Buick, Standard six...	7,780	1,430	1,630	31 × 5.25	10	100.—	1.5	120.—	20.—	15.—	2.50
Hupmobile	7,800	1,270	1,425	30 × 5.25	9	97.—	1.4	104.—	16.—	13.50	2.25
(Willys Knight, modell 70, pris 7,900)											
Chrysler, modell G. Standard	8,750	1,380	1,575	30 × 5.77	11	120.50	1.4	112.—	18.—	16.50	2.75
Hudson	11,000	1,650	1,875	33 × 6	12	127.50	1.5	136.—	24.—	18.—	3.—
(Nash, Advanced, pris 11,100)											
Buick, Master six ...	11,525	1,855	2,075	33 × 6	12	127.50	1.7	152.—	28.—	18.—	3.—
(Lancia-Lambda, pris 12,200, Willys Knight, modell 66, pris 12,400)											
Cadillac. Imp.	17,200	1,900	2,135	33 × 6.75	15.5	160.50	2	152.—	28.—	23.25	3.88
Lincoln, Standard ...	22,200	2,212	2,450	33 × 6.75	15.5	160.50	2	184.—	36.—	23.25	3.88
Packard, modell 8 ...	26,000	2,060	2,350	33 × 6.75	15.5	160.50	2	168.—	42.—	23.25	3.88
Rolls Royce, Sedan- Limousine	51,000	2,600	2,975	33 × 5	16	164.50	2.2	208.—	62.—	24.—	4.—

¹ Rings slitstyrka: 4,000 mils körning.

Bilaga 2.

Å täckta personautomobiler.

körning av 1,000 mil per år				Sammanlagd skatt per mil		Årlig skatt under antagen körning av 3,000 mil per år								Sammanlagd skatt per mil	
Bensinskatt		Summa skatt				Bilskatt		Ringskatt		Bensinskatt		Summa skatt			
Nu kr.	Före- slagen ökning kr.	Nu kr.	Före- slagen ökning kr.	Nu öre	Före- slagen ökning öre	Nu kr.	Före- slagen ökning kr.	Nu kr.	Före- slagen ökning kr.	Nu kr.	Före- slagen ökning kr.	Nu kr.	Före- slagen ökning kr.	Nu öre	Före- slagen ökning öre
50.—	10.—	132.50	19.75	13.3	2.0	72.—	8.—	31.50	5.25	150.—	30.—	253.50	43.25	8.5	1.4
50.—	10.—	140.50	21.75	14.1	2.2	80.—	10.—	31.50	5.25	150.—	30.—	261.50	45.25	8.7	1.5
40.—	8.—	151.—	14.50	15.1	1.5	96.—	4.—	45.—	7.50	120.—	24.—	261.—	35.50	8.7	1.2
55.—	11.—	163.30	17.05	16.3	1.7	96.—	4.—	36.90	6.15	165.—	33.—	297.90	43.15	9.9	1.4
50.—	10.—	166.—	18.—	16.6	1.8	104.—	6.—	36.—	6.—	150.—	30.—	290.—	42.—	9.7	1.4
45.—	9.—	127.50	18.75	12.8	1.9	72.—	8.—	31.50	5.25	135.—	27.—	238.50	40.25	8.0	1.3
50.—	10.—	169.—	28.50	16.9	2.9	104.—	16.—	45.—	7.50	150.—	30.—	299.—	53.50	10.0	1.8
75.—	15.—	210.—	37.50	21.0	3.3	120.—	20.—	45.—	7.50	225.—	45.—	390.—	72.50	13.0	2.4
70.—	14.—	187.50	32.25	18.8	3.2	104.—	16.—	40.50	6.75	210.—	42.—	354.50	64.75	11.8	2.2
70.—	14.—	198.50	34.75	19.9	3.5	112.—	18.—	49.50	8.25	210.—	42.—	371.50	68.25	12.4	2.3
75.—	15.—	229.—	42.—	22.9	4.2	136.—	24.—	54.—	9.—	225.—	45.—	415.—	78.—	13.8	2.6
85.—	17.—	255.—	48.—	25.5	4.8	152.—	28.—	54.—	9.—	255.—	51.—	461.—	88.—	15.4	2.9
100.—	20.—	275.25	51.88	27.5	5.2	152.—	28.—	69.75	11.63	300.—	60.—	521.75	99.63	17.4	3.3
100.—	20.—	307.25	59.88	30.7	6.0	184.—	36.—	69.75	11.63	300.—	60.—	553.75	107.63	18.5	3.6
100.—	20.—	291.25	65.88	29.1	6.6	168.—	42.—	69.75	11.63	300.—	60.—	537.75	113.63	17.9	3.8
110.—	22.—	342.—	88.—	34.2	8.8	208.—	62.—	72.—	12.—	330.—	66.—	610.—	140.—	20.3	4.7

Den totala skattebelastningen

Märke	För-sälj-nings-pris kr.	Vikt		Ring ¹			Bensin-för-bruk-nings per mil liter	Årlig skatt under antagen			
		Skatte-kr.	Tjänste-kg.	Dimension tum	Vikt per stycke kg.	Pris per stycke kr.		Bilskatt		Ringskatt	
								Nu kr.	Före-slagen ökning kr.	Nu kr.	Före-slagen ökning kr.
Ford, 14 (12) passagerare.....	5,500	1,912	2,085	29 × 4.40 32 × 6	7 23	66 302	1.5	160.—	20.—	135.—	22.50
Chevrolet, 16 (14) passagerare	7,500	1,800	1,975	30 × 5 32 × 6	13 23	145.50 302	1.75	144.—	26.—	162.—	27.—
Dodge, 19 passagerare	13,000	2,575	2,850	34 × 7	32	406	2	208.—	52.—	288.—	48.—
Tidaholm, 16—19 passagerare...	15,000	2,500	2,800	30 × 5 32 × 6	13 23	145.50 302	1.8	200.—	50.—	162.—	27.—
» , 22—26 passagerare ...	19,000	3,200	3,500	32 × 6	23	302	2.4	256.—	64.—	310.50	51.75
Scania-Vabis, 19 passagerare	17,750	2,710	3,010	32 × 6 34 × 7	23 32	302 406	1.75	224.—	56.—	247.50	41.25
» , 23 passagerare	19,250	2,800	3,100	32 × 6 36 × 8	23 43	302 406	2	224.—	56.—	297.—	49.50
» , 26 passagerare	20,750	3,450	3,750	32 × 6	23	302	2.2	280.—	70.—	310.50	51.75

¹ Rings slitstyrka: 2,000 mils körning.

Den totala skattebelast-

Märke	För-sälj-nings-pris kr.	Vikt		Ring ¹			Bensin-för-bruk-nings per mil liter	Årlig skatt under antagen			
		Skatte-kr.	Tjänste-kg.	Dimension tum	Vikt per stycke kg.	Pris per stycke kr.		Bilskatt		Ringskatt	
								Nu kr.	Före-slagen ökning kr.	Nu kr.	Före-slagen ökning kr.
Ford, 1 ton	2,750	1,025	1,275	29 × 4.40 30 × 5	7 13	66 145.50	1.75	88.—	12.—	30.—	5.—
Chevrolet, 1—1½ ton	3,650	1,190	1,475		30 × 5	13		145.50	1.4	96.—	24.—	39.—	6.50
Dodge, 1 ton	6,500	1,400	1,550	30 × 5	13	145.50	1.5	112.—	18.—	39.—	6.50
» , 1½—2 ton ...	9,000	1,600	1,875	32 × 6 34 × 7	23 32	302 406	1.5	128.—	32.—	82.50	13.75
Tidaholm, 1½—2 ton	10,000	2,000	2,175		30 × 5 32 × 6	13 23		145.50 302	1.8	160.—	30.—	54.—	9.—
» , 2½—3 ton	12,900	2,300	2,600	32 × 6	23	302	2.4	184.—	46.—	103.50	17.25
G. M. C., 1½ ton ...	11,375	1,955	2,210	32 × 6	23	302	1.75	160.—	40.—	69.—	11.50
» , 2 ton	12,575	2,175	2,525	32 × 6 34 × 7	23 32	302 406	2	176.—	54.—	82.50	13.75
Scania Vabis, 2 ton..	13,750	2,050	2,200		32 × 6 34 × 7	23 32		302 406	1.6	168.—	22.—	82.50	13.75
» » , 3 ton..	14,250	2,100	2,350	32 × 6 36 × 8	23 43	302 574.50	1.9	168.—	42.—	99.—	16.50
Pierce Arrow ² , ca 5 ton	32,500	5,200	5,600	36 × 6 36 × 7	85 101	520 625	2.5	416.—	114.—	215.25	35.88

¹ Rings slitstyrka: 2,000 mils körning.² Detta märke har med hänsyn till vagnens höga vikt icke ansetts böra medtagas vid belysande av

Bilaga 3.

å personomnibusar.

körning av 3,000 mil per år				Sammanlagd skatt per mil		Årlig skatt under antagen körning av 5,000 mil per år								Sammanlagd skatt per mil	
Bensinskatt		Summa skatt				Bilskatt		Ringskatt		Bensinskatt		Summa skatt			
Nu kr.	Föreslagen ökning kr.	Nu kr.	Föreslagen ökning kr.	Nu öre	Föreslagen ökning öre	Nu kr.	Föreslagen ökning kr.	Nu kr.	Föreslagen ökning kr.	Nu kr.	Föreslagen ökning kr.	Nu kr.	Föreslagen ökning kr.	Nu öre	Föreslagen ökning öre
225.—	45.—	520.—	87.50	17.3	2.9	160.—	20.—	225.—	37.50	375.—	75.—	760.—	132.50	15.2	2.7
262.50	52.50	568.50	105.50	19.—	3.5	144.—	26.—	270.—	45.—	437.50	87.50	851.50	158.50	17.—	3.2
300.—	60.—	796.—	160.—	26.5	5.3	208.—	52.—	480.—	80.—	500.—	100.—	1,188.—	232.—	23.8	4.6
270.—	54.—	632.—	131.—	21.1	4.4	200.—	50.—	270.—	45.—	450.—	90.—	920.—	185.—	18.4	3.7
360.—	72.—	926.50	187.75	30.9	6.3	256.—	64.—	517.50	86.25	600.—	120.—	1,373.50	270.25	27.5	5.4
262.50	52.50	734.—	149.75	24.5	5.—	224.—	56.—	412.50	68.75	437.50	87.50	1,074.—	212.25	21.5	4.2
300.—	60.—	821.—	165.50	27.4	5.5	224.—	56.—	495.—	82.50	500.—	100.—	1,219.—	238.50	24.4	4.3
330.—	66.—	920.50	187.75	30.7	6.3	280.—	70.—	517.50	86.25	550.—	110.—	1,347.50	266.25	27.—	5.3

Bilaga 4.

ningen å lastvagnar.

körning av 1,000 mil per år				Sammanlagd skatt per mil		Årlig skatt under antagen körning av 1,500 mil per år								Sammanlagd skatt per mil	
Bensinskatt		Summa skatt				Bilskatt		Ringskatt		Bensinskatt		Summa skatt			
Nu kr.	Föreslagen ökning kr.	Nu kr.	Föreslagen ökning kr.	Nu öre	Föreslagen ökning öre	Nu kr.	Föreslagen ökning kr.	Nu kr.	Föreslagen ökning kr.	Nu kr.	Föreslagen ökning kr.	Nu kr.	Föreslagen ökning kr.	Nu öre	Föreslagen ökning öre
87.50	17.50	205.50	34.50	20.6	3.5	88.—	12.—	45.—	7.50	131.25	26.25	264.25	45.75	17.6	3.1
70.—	14.—	205.—	44.50	20.5	4.5	96.—	24.—	58.50	9.75	105.—	21.—	259.50	54.75	17.3	3.7
75.—	15.—	226.—	39.50	22.6	4.0	112.—	18.—	58.50	9.75	112.50	22.50	243.—	50.25	18.9	3.4
75.—	15.—	285.50	60.75	28.6	6.1	128.—	32.—	123.75	20.63	112.50	22.50	364.25	75.13	24.3	5.0
90.—	18.—	304.—	57.—	30.4	5.7	160.—	30.—	81.—	13.50	135.—	27.—	376.—	70.50	25.1	4.7
120.—	24.—	407.50	87.25	40.8	8.7	184.—	46.—	155.25	25.88	180.—	36.—	519.25	107.88	34.6	7.2
87.50	17.50	316.50	69.—	31.7	6.9	160.—	40.—	103.50	17.26	131.25	26.25	394.75	83.50	26.3	5.6
100.—	20.—	358.50	87.75	35.9	8.3	176.—	54.—	123.75	20.63	150.—	30.—	449.75	104.63	30.0	7.0
80.—	16.—	330.50	51.75	33.1	5.2	168.—	22.—	123.75	20.63	120.—	24.—	411.75	66.63	27.5	4.4
95.—	19.—	362.—	77.50	36.2	7.8	168.—	42.—	148.50	24.76	142.50	28.50	459.—	95.25	30.6	6.4
125.—	25.—	756.25	174.88	75.6	17.5	416.—	114.—	322.88	53.81	187.50	37.50	926.38	205.31	61.8	13.7

tabellens allmänna innehåll. Vagnen har fyra massiva ringar med slitstyrka 4,000 mils körning.