

Nr 6.

Ankom till riksdagens kansli den 17 februari 1930 kl. 1 e. m.

Bevillningsutskottets betänkande, i anledning av väckta motioner angående ändrade grunder för beskattningen av automobiltrafiken.

Till bevillningsutskottets behandling hava hänvisats följande tre inom andra kammaren väckta motioner, avseende ändrade bestämmelser i fråga om beskattningen av automobiltrafiken, nämligen

- 1) motionen nr 25 av herr *Andersson* i Rasjön m. fl., däri hemställts,
»att riksdagen måtte besluta hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till nästkommande års riksdag om sådana ändrade grunder för beskattningen av motortrafiken, att fordonsskatten kraftigt reduceras och skatterna å förbrukningsartiklarna gummiringar och motorbränsle höjas i motsvarande grad.»
- 2) motionen nr 53 av herr *Andersson* i Dunker m. fl., i vilken föreslagits,
»att riksdagen måtte besluta följande ändring av Kungl. Maj:ts förordning den 3 juni 1927 (nr 188) om ändrad lydelse av 5 § i förordningen om automobils katt:

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

- a) — — — lika — — —
 - b) — — — lika — — —
 - c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med fem kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med fyrahundra kilogram, dock minst med fyrtio kronor; samt
 - d) — — — lika — — —»
- 3) motionen nr 54 av herr *Andersson* i Dunker m. fl., däri hemställts,
»att riksdagen måtte besluta följande ändring av Kungl. Maj:ts förordning den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensen och motorsprit:

1 §.

För bensen, som till riket införes eller här tillverkas, ävensom för motorsprit, skall i den ordning nedan stadgas erläggas särskild skatt av 8 öre för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1930, dock att skatten å motorsprit skall under tiden från och med den 1 juli 1930 till den 1 juli 1933 utgå med 2 öre för liter och från och med den 1 juli 1933 till den 1 juli 1934 med 5 öre för liter.

Genom förordningen — — — av tull.

Den, som — — — förmäles.»

Beträffande de till stöd för motionärernas yrkanden anförda skälen, i den mån desamma ej nedan beröras, får utskottet hänvisa till motionerna.

Utskottet.

Gällande bestämmelser angående automobilbeskattning.

Skatt å automobiltrafiken utgår enligt förordningarna den 2 juni 1922 om automobilskatt samt om särskild skatt å automobilgummiringar ävensom enligt förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit. Automobiltrafiken beskattas enligt nämnda förordningar genom årlig avgift å innehavet av automobiler samt genom avgifter å de för dessas framdrivande nödvändiga förbrukningsartiklarna, gummiringar och bensin.

Den egentliga automobilskatten — skatten å fordonen — utgår för motorcykel utan bivagn med 10 kronor, då motoreykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, och eljest med 15 kronor, för motoreykel med bivagn med 25 kronor samt för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk med 10 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 400 kilogram, dock minst med 75 kronor, allt för år räknat. Skatteplikten inträder med det kalenderkvartal, under vilket bilen första gången införes i automobilregistret, samt upphör med utgången av det kalenderkvartal, under vilket bilen avförts ur registret utan att hava blivit i annat sådant införd. Skatten å automobilgummiringar utgår för ringar av mjuk kautschuk, som till riket införes eller där tillverkas, med 2 kronor per kilogram. Bensinskatten utgår enligt oförmälda förordning den 3 maj 1929 med 6 öre för liter. Sistnämnda förordning träder, i vad den avser skatt å motorsprit, i kraft först den 1 juli 1933, men skall skatten å motorsprit under tiden från och med sistnämnda dag till den 1 juli 1934 utgå med allenast 3 öre för liter.

1929 års bevillningsutskott.

Vid 1929 års riksdag föreslogs i en inom första kammaren väckt motion, nr 88, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning rörande sådan omläggning av skatten å motorfordon, att denna skatt i görligaste mån bringades i överensstämmelse med den princip, varpå nuvarande skattesystem ifråga om motortrafik vilar. Bevillningsutskottet hemställde i sitt betänkande nr 6, att sistnämnda motion icke måtte föranleda någon åtgärd, och denna hemställan bifölls av riksdagen.

Till stöd för nämnda hemställan anförde bevillningsutskottet bland annat följande:

Med automobilbeskattningen avsåges att av ägarna till motorfordonen uttaga den merkostnad för vägväsendet, fordonen förorsakade, och att i anslutning därtill skatten skulle beräknas i förhållande till den vägförstöring, varje fordon kunde antagas utöva. Såsom i motionen framhållits bröte fordonsskatten så till vida mot grundprincipen för skattesystemet, att hänsyn väl toges till fordonens vägförstörende förmåga men däremot icke till den ytterligare faktor, som vore bestämmande för själva vägslitningen, nämligen den tillryggalagda vägsträckan. Då emellertid statsmakterna godtog sistnämnda beskattningsform, hade detta skett under framhållande, att det måste anses rimligt, att automobilägaren såsom sådan finge sig ålagt att i skatteväg särskilt bidra icke allenast till vägarnas underhåll utan jämväl till erhållande av för automobiltrafik lämpade och väl byggda vägar. Det sålunda anförda skälet för fordonsskattens införande syntes utskottet med full giltighet kunna åberopas jämväl för dess bibehållande och detta i än högre grad sedan skatt införts å bensin samt skatten å gummiringar höjts från 1 krona 50 öre till 2 kronor per kilogram. Därest fordonsskatten hölles inom måttliga gränser, syntes berättigade anmärkningar knappast kunna göras mot densamma.

Fördelningen av intäkterna av automobilbeskattningen från och med år 1924 till och med budgetåret 1928/1929 på de särskilda beskattningsföremålen framgår av nedanstående, på uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen grundade tablå:

*Skatte-
beloppens för-
delning å for-
don, ringar
och bensin.*

T i d	Influtna automobilskattemedel			
	Fordonsskatt	Ringskatt	Bensinskatt	Summa
1924	5,330,874	2,868,221	5,026,292	13,225,387
1925	7,029,938	3,509,036	9,160,726	19,699,700
1926	8,405,787	3,321,021	9,868,182	21,594,990
$\frac{1}{2}$ — $\frac{30}{8}$ 1927	9,276,896	2,110,959	4,690,031	16,077,886
1927/1928	12,454,087	5,761,340	14,805,391	33,020,818
1928/1929	14,716,572	6,670,977	18,447,989	39,835,538

Enligt från riksräkenskapsverket inhämtad upplysning hava automobilskattemedlen under sista halvåret 1929 uppgått till ett sammanlagt belopp av 16,166,279 kronor.

De förevarande motionerna avse överflyttande av skattebördan i viss utsträckning från fordonen till de för deras framdrivande nödvändiga förbrukningsartiklarna, nämligen gummiringar och bränsle. Till stöd för den föreslagna omläggningen av beskattningen hava motionärerna särskilt framhållit, att genom tillkomsten av den av nästföregående års riksdag beslutade obligatoriska trafikförsäkringen de avgifter, som drabbade innehavet av automobil, blivit oskäligt höga samt att härigenom olägenheterna av den förhållandevis höga fordonsskatten skärpts.

Motionerna.

Motionärernas förslag skilja sig därutinnan, att i den av herr Andersson i Rasjön m. fl. väckta motionen, som utmynnar i en hemställan om utredning, förordats höjning av såväl ringskatten som skatten å bränslet, medan av övriga motionärer föreslagits höjning allenast av skatten å bränslet.

*Grunderna för
premieberäk-
ning vid
trafikförsäk-
ringen.*

Med hänsyn till motionärernas ovan angivna motivering för sina förslag har utskottet ansett lämpligt inhämta upplysning angående de för närvarande tillämpade huvudprinciperna för premieberäkningen vid trafikförsäkringen, och får utskottet i sådant hänseende meddela bland annat följande.

Enligt av svenska automobiltarifföreningen antagna bestämmelser äro motorfordon i försäkringshänseende indelade i vissa huvudgrupper, vilken indelning i enlighet med försäkringens natur skett med avseende å det med användningen av de olika slagen av fordon beräknade större eller mindre riskmomentet. Sålunda hava exempelvis personautomobiler för privat bruk och personautomobiler i yrkesmässig trafik hänförs till olika tariffgrupper med högre premier för sistnämnda slag av automobiler. En följd av den angivna indelningsgrunden har blivit, att i vissa fall lättare automobiler kommit att belastas med högre premier än tyngre automobiler. Såsom exempel kan anföras, att lätta lastautomobiler hänförs till en huvudgrupp för sig med högre premier än de som fastställts för tunga lastautomobiler. Inom de särskilda huvudgrupperna förekommer icke någon gradering av premierna för trafikförsäkringen i förhållande till automobilernas vikt eller värde eller med hänsyn till deras större eller mindre användning, och har icke annan hänsyn tagits till det i det särskilda fallet med automobils användning för enade riskmomentet än att viss premienesättning, s. k. bonus, medgives efter skadefritt år samt att beträffande en del huvudgrupper viss differentiering ägt rum ur lokal synpunkt genom uppdelning av riket i särskilda tariffområden med olika premier allt eftersom en automobil är att hänföra till det ena eller andra av dessa områden. I regel har uppdelningen härvid skett på det sätt, att automobiler hemmahörande i Stockholm eller Göteborg med omnejder hänförs till en grupp, automobiler hemmahörande i Malmöhus län till en grupp samt övriga automobiler till en grupp.

*Utskottets
yttrande.*

De skäl 1929 års bevillningsutskott anført till förmån för bibehållande av de huvudgrunder, efter vilka skatten å automobiltrafiken utgår, äga enligt utskottets mening fortfarande full giltighet. Beträffande åter frågan om skattebördans fördelning mellan de särskilda beskattningsföremålen — fordonen, gummiringarna och bränslet — kunna givetvis olika meningar göra sig gällande. Närmast med hänsyn till den omfattning, i vilken automobiler utnyttjas i trafik, föreligga bland automobilägarna olikartade intressen i fråga om skattebördans fördelning å nämnda beskattningsföremål. För personer, som i jämförelsevis ringa utsträckning utnyttja sina automobiler i trafik, skulle ett överflyttande av skatt från fordonen till förbrukningsartiklarna givetvis innebära en fördel. En dy-

lik överflyttning skulle däremot strida mot de intressen, som förefinnas hos ägare av i yrkesmässig trafik eller eljest i intensiv drift begagnade automobiler. Enligt här ovan meddelade statistiska uppgifter belöpte sig skatten å gummiringar och bensin under budgetåret 1928/1929 till sammanlagt 25,118,966 kronor, motsvarande omkring 63 procent av den sammanlagda automobilskatten. Med hänsyn tagen till de principer, som varit ledande för ifrågavarande skattesystem, vill det synas, som om skattebördan vore i stort sett väl avvägd å de särskilda beskattningsföremålen.

Motionärerna hava erinrat, att lagen om trafikförsäkring å motorfordon medfört en väsentlig höjning av de avgifter, som drabba innehavet av automobil, och att härigenom olägenheterna av fordonsskatten skärpts. Enär det torde kunna antagas, att många av de automobiler, som utnyttjas i jämförelsevis ringa utsträckning, icke tidigare varit försäkrade för skada till följd av trafik samt vid premieberäkningen endast ringa hänsyn tagits till fordonens större eller mindre användning, är det obestridligt, att i ett stort antal fall avgifterna för innehavet kommit att bliva avsevärda i förhållande till den fördel ägarna hava av sina automobiler. Då emellertid försäkringsavgiften har att tillgodose ett helt annat intresse än skatten, synes nu nämnda konsekvens knappast böra föranleda ändrad avvägning av skattebördan, och detta desto mindre som tillräckliga erfarenheter ännu icke kunnat vinnas rörande verkningarna av den obligatoriska försäkringsplikten.

På grund av vad sålunda anförts och då utskottet förutsätter, att Kungl. Maj:t, som enligt 9 § i trafikförsäkringslagen äger befogenhet att fastställa maximibelopp för enligt lagen utgående premier och härigenom kan reglerande inverka på premiesättningen, har sin uppmärksamhet riktad på ifrågavarande spørsmål, har utskottet icke ansett sig böra tillstyrka riksdagen att biträda något av de föreliggande förslagen.

Utskottet hemställer således,

att förevarande motioner II:25 av herr Andersson i Rasjön m. fl., angående ändrade grunder för beskattningen av motortrafiken, II:53 av herr Andersson i Dunker m. fl., om sänkning av skatten för vissa automobiler, och II:54 av herr Andersson i Dunker m. fl., om höjning av skatten å bensin och motorsprit, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stoekholm den 17 februari 1930.

På bevillningsutskottets vägnar:

JOH. NILSSON.

Närvarande: herrar Johan Nilsson i Kristianstad, Bärge, Bergman, Örne, Boman *, K. Oscar Ericson i Oberga, Leander, Björnsson, Månsson i Furuvik *, Jönsson i Boa, Johansson i Arkösund, Hamrin, Lövgren i Nyborg, Björklund *, Nilsson i Hörby, Åström, Wijkström, Lithander, Heiding och Anderson i Linköping.

*) Icke närvarit vid justeringen av betänkandet.

Reservationer:

1) av herrar *Bergman*, *Leander* och *Hamrin*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava följande lydelse:

»De skäl 1929 års bevillningsutskott anfört till fömän för bibehållande av de grunder, efter vilka skatten å automobiltrafiken utgår, äga enligt utskottets mening fortfarande full giltighet. Beträffande åter frågan om skattebördans fördelning mellan de särskilda beskattningsföremålen — fordonen, gummiringarna och bränslet — kunna givetvis olika meningar göra sig gällande. Då en reform av automobilbeskattningen ägde rum så nyligen som år 1927, synas emellertid ökade erfarenheter böra vinnas rörande skattens verkningar, innan åtgärder vidtagas för en jämkning av skattebördan mellan fordonen och förbrukningsartiklarna. För den sålunda uttalade uppfattningen har utskottet ansett sig jämväl kunna åberopa det skälet, att undersökningar lära pågå i och för möjliggörande av att även andra ämnen än bensin och motorsprit skola komma till användning för automobildrift. Därest dessa undersökningar komme att leda till avsedda resultat, skulle man sannolikt nödgas fullständigt omlägga grunderna för automobilbeskattningen.

Motionärerna hava erinrat, att lagen om trafikförsäkring å motorfordon medfört en väsentlig höjning av de avgifter, som drabba innehavet av automobil, och att härigenom olägenheterna av fordonsskatten skärpts. Den sålunda framställda erinran kan icke fränkännas ett visst fog, eftersom det torde kunna antagas, att många av de automobiler, som utnyttjas i jämförelsevis ringa utsträckning, icke tidigare varit försäkrade för skada till följd av trafik. Emellertid har hittills icke tillräcklig erfarenhet kunnat vinnas rörande de verkningar den obligatoriska försäkringsplikten medfört.

På grund av det anförda och då utskottet förutsätter, att Kungl. Maj:t med uppmärksamhet följer föreliggande spörsmål samt, i den mån ändrade bestämmelser rörande beskattningen påkallas, framlägger erforderliga förslag, har utskottet icke ansett sig böra tillstyrka riksdagen att biträda något av de föreliggande förslagen»; samt

2) av herr *Heiding*.