

Nr 25.

Av herr **Andersson** i Rasjön m. fl., angående ändrade grunder för beskattningen av motortrafiken.

När automobilbeskattningen år 1922 infördes i vårt land, beräknades den årliga intäkten av densamma till 5 milj. kronor. Ifrågavarande skattekölla har emellertid visat en utomordentligt kraftig ökning år från år, och i den till årets riksdag avlämnade statsverkspropositionen ha automobilskattemedlen för budgetåret 1930—1931 beräknats till icke mindre än 47 mill. kronor, en summa som närmar sig tredjedelen av den statliga inkomst- och förmögenhets-skattens hela belopp. Det ligger i öppen dag, att en skatt, som av en viss kategori skattskyldige uttager en så betydande summa, måste konstrueras efter möjligast rättvisa principer för att icke uppväcka berättigat missnöje och verka hämmande på en sund utveckling. Det synes emellertid, som om i nämnda hänseende befogade anmärkningar kunna göras mot det sätt, varpå beskattningen av motortrafiken här i landet nu är lagd.

Grundtanken i vår liksom i flertalet andra länders automobilbeskattning är, att motortrafiken genom skatten skall betala den merkostnad för vägväsendet, den förorsakar, och att skatten i anslutning därtill skall beräknas i förhållande till den vägförslitning, varje fordon kan antagas utöva. I vårt svenska skattesystem har likväl denna grundsats blott delvis kommit till uttryck, i det att en betydande del av skatten uttages i form av en fast, årlig fordonsskatt, oberoende av fordonets användning och den tillryggalagda väglängden. Denna fasta skatt beräknas visserligen för automobilerna efter vagnsvikten och är alltså i viss mån grundad på fordonets vägslitande förmåga, men den står naturligt nog icke i någon egentlig proportion till den faktiskt orsakade vägslitningen. Den återstående delen av skatten uttages å förbrukningsartiklarna gummiringar och bränsle, vilka å andra sidan kunna betraktas som jämförelsevis goda mätare av den väglängd, som fordonet befar, och därmed också indirekt på vägförslitningen.

Då, såsom ovan framhållits, automobilskatten avsetts att vara en vägskatt, grundad på intresseprincipen, förefaller det obestriddligen vara mest rättvist

och riktigt, att skatten uttoges huvudsakligen på de förbrukningsartiklar, som någorlunda tillförlitligt angiva graden av motortrafikens vägförstörande verkan, alltså på gummiringar och bensen. Vid hithörande frågors tidigare behandling i riksdagen har också upprepade gånger framhållits, att fordonskatten verkar godtyckligt och orättvist, därför att den fått karaktären av en objektskatt, fastän den avsetts som en intresseskatt och dels även därför, att de klimatiska förhållandena göra möjligheterna att utnyttja fordonen väsentligt olika i olika delar av landet. Ävenledes har påvisats, hurusom fordonskattens erläggande på en gång och i början av året verkar mera betungande för ekonomiskt svagt ställda personer än den successivt uttagna bensinskatten. När vid 1927 års riksdag frågan om höjning av automobilskatten senast förelåg, framfördes också i motion kravet på att den då proponerade höjningen skulle helt läggas på förbrukningsartiklarne, ett krav som dock endast till en ringa del vann beaktande vid avfattandet av riksdagens beslut.

Sedan dess har emellertid tillkommit en ny omständighet, som enligt vår uppfattning gör en snar reform på detta område oundgänglig. Vi åsyfta den från och med detta år inträdda obligatoriska försäkringsplikten för motorfordon. Genom denna betungas nämligen fordonsägarna med ytterligare en fast avgift, försäkringspremien, vilken av de flesta betraktas som rätt och slätt en ny skatteplåga. För en personvagn i privat bruk uppgår årspremien för en ansvarsförsäkring enligt 1929 års lag till omkring 80 kronor. Skattebeloppet för en mindre vagn av vanligast förekommande märken är 75 kronor. Sammanräknar man dessa belopp kommer man till en fast årlig kostnad för skatt och försäkring av minst 155 kronor. För lastvagnar är försäkringspremien något lägre, men är skatten för dessa i gengäld så mycket högre. Särskilt för personer i mindre goda ekonomiska omständigheter är detta en summa, som verkar skrämmande hög, och förutsägelse om en tillbakagång i motortrafiken till följd av den obligatoriska försäkringsplikten torde nog komma att besannas.

Det lär redan ha visat sig, att ett stort antal automobilägare icke ansett sig ha råd att bära den höga skattekostnaden för sina fordon utan nödgats på ett eller annat sätt avhända sig desamma. I många fall har detta måst ske genom utträngning med därpå följande nedskrotning av eljest brukbara vagnar. Då skattetungan är lika för en gammal och billig vagn som för en ny och dyrbar, är möjligheten att placera begagnade vagnar på nya händer numera synnerligen begränsad. Från skilda håll förmåles också, att vid årsskiftet ett osedvanligt stort antal automobiler avföras ur automobilregistren för att ej vidare tagas i bruk. Sannolikt kommer den stundande uppbörden av automobilskatt att visa en nedgång i vagnparkens numerär och måhända även en minskning i skatteintäkterna.

Det kan väl knappast vara försvarbart, varken ur nationalekonomisk eller ur privatekonomisk synpunkt, att behålla en skatteform, som förorsakar en för tidig utträngning av äldre men brukbara motorfordon, samtidigt som

importen av nya och dyrbarare vagnar fortgår i alltjämt ökad omfattning. Särskilt på landsbygden äro anspråken på elegans och komfort icke så stora, och man hjälper sig fram även med fordon, som till beskaffenhet och utseende icke motsvara högre krav. Behovet av lätta och snabba transportmöjligheter är stort i landsdelar med stora avstånd och dåliga kommunikationer. En tillbakagång i motortrafiken på landsbygden betyder i många fall också en försämring i utvecklings- och försörjningsmöjligheter.

Någon möjlighet till differentiering av kostnaderna för ansvarsförsäkringen i förhållande till motorfordonens användning lärer icke kunna utfinnas. För att bringa någon lättnad i de fasta omkostnaderna för motortrafiken synes en omläggning av grunderna för automobilbeskattningen vara så mycket mera påkallad. Genom en kraftig reduktion av den fasta fordonsskatten och en motsvarande höjning av skatten å förbrukningsartiklarna skulle man uppnå en rättvisare och med beskattningens syfte mer överensstämmande fördelning av bördorna, på samma gång som man möjliggjorde för mindre bärkraftiga automobilägare att behålla sina vagnar till egen och andras nytta. På så sätt skulle man jämväl undgå den tillbakagång i motortrafiken, som eljest sannolikt är ofrånkomlig.

Emot en sådan omläggning har invänts, att den yrkesmässiga trafiken skulle i jämförelse med privattrafiken komma att hårdare skattebelastas, än vad nu är fallet. Ur väghållningssynpunkt kunna vi icke finna annat, än att en sådan förskjutning av skattebördan är fullt befogad. Det har ofta framhållits, att den affärsmässigt bedrivna motortrafiken vore otillbörligt gynnad i konkurrensen med andra trafikmedel, särskilt då järnvägarna, därför att motortrafikens kostnader för trafikledernas uppehållande vore förhållandevis låga. Det torde vara på sin plats, att denna omständighet icke förbises, när det gäller att avväga automobilbeskattningen, och för övrigt har den yrkesmässiga automobiltrafiken möjlighet att genom höjda avgifter och taxor hålla sig helt skadelös för en eventuellt ökad skattebelastning.

Vid en sådan omläggning av automobilskatten, som här förordas, bör givetvis tillses, att totalintäkten av skattemedel icke i väsentlig mån rubbas till storleken ävensom att fordonsskattens proportion mellan lättare och tyngre vagnar i stort sett bibehålles oförändrad. Det förefaller, som om samtliga berörda syftemål lätteligen kunna ernås utan några större förändringar i de olika skatternas konstruktion. Vi hålla före, att fordonsskatten bör nedbringas minst till hälften av nu utgående skattebelopp och att ersättning för minskningen bör sökas genom ökning av såväl gummiringsskatten som skatten å bensin och motorsprit. Därvid torde en förhållandevis kraftig höjning kunna förordas beträffande ringskatten. Denna skatt drabbar inga ovidkommande ändamål, den är lätt att uppbära och kontrollera och den kan icke gärna undgås genom användande av ersättningsmedel. Därtill kommer, att genom en fortgående förbättring av ringarnas byggnad och kvalitet dessas varaktighet väsentligt ökats, varföre en skattehöjning å desamma

icke realiter innebär en så stor merbelastning, som det rent siffermässigt kan se nt. Vi anse därför, att en höjning av ringskatten med 50—75 procent eller från 2 kronor till kronor 3:— à 3:50 pr kilogram bör kunna genomföras. Med en sådan höjning av ringskatten ernås syftmålet, att tillföra vägväsendet samma belopp som förut, utan att bensinskatten behöver höjas med mer än ett öre, eller från 6 öre till 7 öre pr liter.

Även vid en så relativt ringa höjning av bensinskatten kan emellertid invändas, att motorspriten därigenom tillförsäkras ett högre skydd, än som från början varit avsett. Vill man undvika en sådan påföljd, bör motorspriten beläggas med en extra skatt på ett öre under tiden till den 1 juli 1934, då enligt 1929 års riksdags beslut, motorspritsens förmånsställning i skattehänseende skall helt upphöra. I varje fall bör sambandet med frågan om motorspritsens skydd icke få förhindra genomförandet av en behöflig revision av grunderna för automobilbeskattningen i här åsyftad riktning.

I statsverkspropositionen inhämtas, att automobilskatten för budgetåret 1928—1929 inbringat i avrundade tal: fordonsskatt 14,7 mill. kronor, ringskatten 6,7 mill. kronor och bensinskatten 18,4 mill. kronor. Under antagande att proportionen mellan de olika titlarnas belopp förblir i huvudsak oförändrad, skulle motsvarande summor för budgetåret 1930—1931 kunna beräknas till: fordonsskatt 17 mill. kronor, ringskatt 8 mill. kronor och bensinskatt 22 mill. kronor, summa 47 mill. kronor. Vid en omläggning av skattegrunderna så, att fordonsskatten reducerades till hälften, ringskatten sattes till kr. 3:30 pr kilogram och bensinskatten till 7 öre pr liter skulle respektive summor bliva 8,5 mill. kronor, 13,2 mill. kronor och 25,6 mill. kronor, summa 47,3 mill. kronor. Därest motorspriten skattebelades med 1 öre pr liter, komme givetvis inkomsten av bränsleskatten att ökas i motsvarande grad.

För genomförande av härovan skisserade förslag erfordras ändringar i förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt, i förordningen av samma dag om särskild skatt å automobilringar samt i förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit. Med hänsyn till det trängande behovet av en snar reform på området, hade det givetvis varit önskvärt, att ett positivt beslut i ärendet kunnat fattats redan vid denna riksdag. Sammanhanget med frågan om motorspritsens skattefrihet komplicerar emellertid frågan på ett sådant sätt, att måhända mera omfattande utredningar måste verkställas, än vad som under riksdagssessionen är möjligt. Vi nödgas därför begränsa vår framställning till ett förslag om en skyndsam utredning i ämnet och begäran om förslag till nästa års riksdag.

På grund av vad ovan anförts få vi alltså hemställa,

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.

Stockholm den 15 januari 1930.

Gustaf Andersson
i Rasjön.

Johan Olofsson.

Gust. Pettersson
i Hällbacken.