

## Nr 40.

Ankom till riksdagens kansli den 18 maj 1931 kl. 1 e. m.

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

Till bevillningsutskottets behandling hava hänvisats följande inom riksdagen väckta motioner, avseende ändrade grunder för beskattningen av automobiltrafiken, nämligen

1) de likalydande motionerna nr 164 i första kammaren av herr *Julin* m. fl. och nr 273 i andra kammaren av herr *Johanson* i Hallagården m. fl., i vilka motioner hemställts, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till nästa års riksdag om sådana ändrade grunder för beskattningen av motortrafiken, att fordonskatten reduceras och skattesatserna å förbrukningsartiklarna gummiringar och motorbränsle i motsvarande grad höjas»;

2) motionen nr 43 i första kammaren av herr *Johan Larsson*, däri hemställts, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning och framläggande av förslag med ändrade grunder för bilskattens utgående på så sätt, att vagnsskatten sänkes till hälften och en höjning företages å skatten för gummi och bensin»;

3) motionen nr 120 i första kammaren av herr *Mellén*, i vilken föreslås, »att riksdagen ville besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning, huruvida icke genom förhöjning av skatten å automobilgummiringar eventuellt i sammanhang med sänkning av automobilskatten för lättare bilar, genom särskild skatt å lastbilar och automobilomnibusar eller genom annan åtgärd dessa fordon, såsom framför alla andra vägslitande, må i högre grad än vad nu är fallet deltaga i kostnaderna för vägarna och deras underhåll, ävensom att Kungl. Maj:t därefter ville snarast avlåta nådig proposition i ärendet med de förslag till ändringar i angivet syfte, vartill utredningen kan föranleda».

Beskattning av automobiltrafiken infördes i Sverige år 1922. Förslag i ämnet hade avgivits av 1911 års vägkommission, som under sin utredning angående väghållningsbesväret m. m. kommit till den uppfattningen, att till anordningarna för ett förbättrat vägväsen borde höra infö-

Utskottet.  
Historik.

randet av beskattning å automobiler. Enligt detta förslag skulle skatt utgå med visst belopp för varje automobil samt därutöver i förhållande till hästkraftantalet. I proposition nr 199 till 1922 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t, att såsom automobiltrafikens bidrag till väghållningen skulle utgå dels en å själva fordonet lagd skatt, beräknad efter automobilens vikt, för annan automobil än motorecykel åtta kronor för varje etthundra kilogram, dels skatt å automobilgummiringar efter 1 krona 50 öre för kilogram. Sedan propositionen i huvudsak bifallits av riksdagen, utfärdades den 2 juni 1922 förordningar (nr 260 och 261) om automobilskatt och om särskild skatt å automobilgummiringar.

Vid 1924 års riksdag framlade Kungl. Maj:t i proposition nr 206 förslag om höjning av den för fordon utgående skatten och om upptagande av, förutom en mindre tullavgift, en särskild skatt å bensin av 4 öre för liter. Riksdagen ansåg emellertid, att någon höjning av skatten å själva fordonen icke borde vidtagas, men godkände förslaget om särskild bensinskatt, därvid skattens belopp bestämdes till 5 öre för liter, 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 den 1 juli 1929.

För att bereda statsverket ersättning för det ökade vägunderhållsbidrag, som förorsakats av automobiltrafiken, föreslog Kungl. Maj:t sedermera i proposition nr 173 till 1927 års riksdag höjning av automobilbeskattningen såväl beträffande fordon som förbrukningsartiklar. Enligt förslaget skulle skatten å automobiler med ringar av mjuk kautschuk beräknas å automobilens vikt i driftfärdigt skick (tjänstevikt) minskad med ett skattefritt viktavdrag av 300 kilogram, varjämte föreslogos ändringar i skattesatserna samt införande av minimiskatt för automobil. I skatten å gummiringar föreslogs höjning till en krona 75 öre per kilogram och i bensinskatten en ökning till 6 öre för liter. — Bevillningsutskottet ansåg emellertid i sitt i ärendet avgivna betänkande, nr 55, att fordonsskatten, som lede av åtskilliga praktiska olägenheter, icke borde höjas i så avsevärd grad som Kungl. Maj:t föreslagit och förordade i stället att, utan rubbning i övrigt av de föreslagna beskattningsgrunderna, det skattefria avdraget å tjänstevikten ökades till 400 kilogram samt att skatten å ringar höjdes till två kronor för kilogram. Genom denna omläggning vunnes en ökad progressivitet i fordonsbeskattningen, vilket enligt utskottets förmenande vore önskvärt särskilt i fråga om större personomnibusar och lastvagnar. Bevillningsutskottets förslag bifölls av riksdagen.

Genom beslut vid 1929 års riksdag förlängdes skattefriheten för motorsprit intill den 1 juli 1933, varjämte bestämdes, att skatten därå skulle

under tiden från och med den 1 juli 1933 till den 1 juli 1934 utgå med halvt belopp eller 3 öre för liter. Vidare beslöts vid nämnda riksdag sådan ändring av bestämmelserna om skatt å bensin, att dessa, som förut behandlat endast importerad bensin, även träffade framställning av bensin inom landet. I överensstämmelse med riksdagens beslut utfärdades den 3 maj 1929 ny förordning (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.

Gällande bestämmelser om beskattningen av automobiltrafiken återfinnas, såsom framgår av det föregående, i förordningarna den 2 juni 1922 om automobilsnitt samt om särskild skatt å automobilgummiringar, med däri senare vidtagna ändringar, ävensom i förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit.

*Gällande bestämmelser om automobilbeskattningen.*

Den egentliga automobilsnitt — skatten å fordonen — utgår för motorecykel utan bivagn med 10 kronor, då motorecykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, och eljest med 15 kronor, för motorecykel 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 i regel med den kalendermånad, under vilken bilen första gången införes i automobilregistret, samt upphör med utgången av den kalendermånad, under vilken 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. — Bensinsnitt utgår enligt oförmälda förordning den 3 maj 1929 med 6 öre för liter. 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. Förordningen, som även stadgar skatt å motorsprit, träder, i vad den avser sådan skatt, 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.

Vid såväl 1929 som 1930 års riksdag väcktes i motioner förslag angående omläggning av automobilbeskattningen.

*1929 och 1930 års riksdagar.*

Vid 1929 års riksdag föreslogs sålunda 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 i fråga 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 vägförstörande förmåga men däremot icke till den ytterligare faktor, som vore bestämmande för själva vägslitningen, nämligen den tillryggalagda vägsträckan. Då emellertid statsmakterna godtogo 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 vägnas 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 bensen 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.

I tre särskilda vid 1930 års riksdag inom andra kammaren väckta motioner, nr 25, 53 och 54, framställdes förslag, i syfte att fordonsskatten måtte sänkas samt att en motsvarande höjning av skatten å förbrukningsartiklarna måtte vidtagas. I enlighet med hemställan av bevillningsutskottet (bet. nr 6) beslöt riksdagen avslå sistnämnda motioner.

Till motivering för sin hemställan anförde bevillningsutskottet i hudsak följande:

»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 dylik 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 bensen 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 spörsmål, har utskottet icke ansett sig böra tillstyrka riksdagen att biträda något av de föreliggande förslagen.»

Fördelningen av intäkterna av automobilbeskattningen från och med år 1924 till och med budgetåret 1929/1930 på de särskilda beskattningsföremålen framgår av nedanstående, på uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen grundade tablå:

*Skattebeloppens fördelning å fordon, 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
1/1—30/6 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.....	14,708,034	6,670,977	18,447,989	39,827,000
1929/1930.....	16,230,455	7,098,760	20,934,067	44,263,282

Sedan år 1929 obligatorisk trafikförsäkring blivit införd, har till stöd för en omläggning av automobilbeskattningen anförts, att vid den nu stadgade skyldigheten att erlægga premier för nämnda försäkring de avgifter, som drabba innehavet av automobil, blivit oskäligt höga samt att härigenom olägenheterna av en förhållandevis hög fordonsskatt skärpts. Utskottet anser sig med hänsyn härtill böra lämna en översikt över de för närvarande tillämpade huvudprinciperna för premieberäkningen vid trafikförsäkringen.

*Grunderna för premieberäkning vid trafikförsäkringen.*

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 förenade riskmomentet än att viss premienedsättning, 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. Såsom exempel på trafikförsäkringspremiernas storlek kan nämnas, att desamma för Stockholm — enligt svenska automobiltarifföreningens tariffer — utgöra för personautomobiler (såväl för privat bruk som affärsbruk) samt lätta lastautomobiler 105 kronor, för tunga lastautomobiler 90 kronor, för droskautomobiler 165 kronor, för omnibusar lägst 280 kronor samt för motorcyklar utan sidvagn 80 kronor och för motorcyklar med sidvagn 70 kronor. För landet i övrigt äro premierna i regel bestämda till lägre belopp.

*Motionerna.* Av nu föreliggande motioner avse de av herr Julin m. fl. och herr Johanson i Hallagården m. fl. samt av herr Johan Larsson väckta motionerna utredning om sänkning av fordonsskatten och höjning av skatten å gummiringar och motorbränsle, under det att herr Melléns motion tager sikte på en höjning av beskattningen av lastbilar och automobilomnibusar, eventuellt genom en ökning av skatten å automobilgummiringar.

*Utskottets yttrande.* På sätt framgår av 1929 och 1930 års bevillningsutskotts här återgivna yttranden, har bevillningsutskottet tidigare avstyrkt bifall till gjorda yrkanden om ändring i gällande grunder för beskattning av automobiltrafiken. Det är emellertid uppenbart, att med den snabba utveckling, som ägt och alltjämt äger rum på förevarande område,

beskattningen visar tendens att hastigt föråldras och att förty inom en näraliggande framtid beskattningen är i behov av omläggning. Så har otvivelaktigt lagen om trafikförsäkring å motorfordon skärpt de olägenheter, som fordonsskatten i många fall medfört. Vidare torde under senare år gjorda förbättringar i fråga om ringarnas konstruktion ökat dessas livslängd, vilket i sin ordning medfört en sänkning av den anpart av skatten ringarna hava att bära. Det synes sannolikt, att framdeles även andra ämnen än bensin med fördel kunna komma att utnyttjas såsom motorbränsle. Utskottet vill endast erinra om den ökade betydelse, råoljan synes komma att erhålla, särskilt för framdrivande av automobiler i yrkesmässig trafik samt lastautomobiler. Då bensinskatten utgör den ojämförligt största delen av automobilskatten, måste det anses angeläget, att statsmakterna i så god tid som möjligt inrätta sig efter de ändrade förhållanden i fråga om beskattningen, vilka kunna bli en följd av en dylik övergång från bensin till andra slag av motorbränslen. Slutligen torde den ökade användningen av automobilomnibusar och lastautomobiler påkalla en utredning beträffande beskattningen av dylika automobiler.

På grund härav har utskottet ansett frågan rörande beskattning av automobiltrafiken böra göras till föremål för utredning. Redan av det anförda är likväl uppenbart, att utskottet saknat möjlighet att närmare angiva riktlinjerna för den blivande utredningen i ämnet. Utskottet vill emellertid framhålla önskvärdheten av att densamma göres allsidig. Då det måste anses såsom en riktig utgångspunkt för beskattningen, att automobiltrafiken får så vitt möjligt bära de merkostnader denna förorsakar vägväsendet och denna trafik för närvarande knappast synes bestrida erforderlig del av dessa kostnader, torde utredningen även böra omfatta frågan om storleken av det bidrag automobiltrafiken bör lämna.

Frågan om fördelningen av skatten å de olika beskattningsföremålen bör givetvis ägnas särskild uppmärksamhet. Därvid synes man böra bibehålla de grundläggande principerna för gällande beskattning, nämligen att denna skall drabba såväl innehavet av automobil som även och främst utgå i förhållande till den omfattning, i vilken automobilerna brukas.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte, i anledning av de likalydande motionerna I: 164 av herr Julin m. fl. och II: 273 av herr Johanson i Hallagården m. fl. samt motionerna I: 43 av herr Johan Larsson och I: 120 av herr Mellén, i skrivelse hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande automobilbe-

skattningsens anordnande samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen må föranleda.

Stockholm den 18 maj 1931.

På bevillningsutskottets vägnar:

JOH. NILSSON.

---

*Närvarande:* herrar Nilsson i Kristianstad, Örne, Bergman\*, Boman\*, Jönsson i Slätåker, Björnsson, Jönsson i Boa\*, Lövgren i Nyborg, Björklund, Wohlin, Olsson i Gävle, Nilsson i Hörby\*, Wahlmark, Åström, Larsson i Örbyhus, Ericson i Boxholm\*, Heiding, Anderson i Norrköping och Ander\*.

\* Icke närvarit vid justeringen av betänkandet.

---