

Nr 32.

Ankom till riksdagens kansli den 21 april 1932 kl. 12 m.

Bevillningsutskottets betänkande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt m. m. ävensom i ämnet väckta motioner.

I en den 26 februari 1932 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 174, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga nedan återgivna förslag till

- 1) förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt,
- 2) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit,
- 3) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1932, och
- 4) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar.

Förslag

till

förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt¹.

Häri genom förordnas, dels att 1, 2, 5 och 18 §§ förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt skola, 1 och 2 §§ i nedan angivna delar, erhålla följande ändrade lydelse, dels ock att i förordningen skall införas en ny paragraf, betecknad såsom 14 a § och av nedan angivet innehåll:

1 §.

För automobil eller släpvagn, som, efter vad särskilt är stadgat, blivit här i riket registrerad, skall årligen erläggas skatt enligt nedan meddelade bestämmelser.

Angående beskattning av automobil eller släpvagn, vilken, ehuru den

¹ Senaste lydelse: Se beträffande 5 § 1927:188 och beträffande 18 § 1930:286.

bort här i riket registreras, icke blivit i automobilregister införd, gäller vad i 14 § här nedan stadgas.

Med automobil — — — på skenor.

Vad i denna förordning stadgas om släpvagn skall gälla allenast beträffande sådan för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplas till automobil.

2 §.

Från skatteplikt — — — svensk undersåte.

Från skatteplikt undantages jämväl automobil eller släpvagn, som är inrättad uteslutande för brandväsen eller för transport av sårade eller sjuka.

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

a) för motorecykel utan bivagn med femton kronor, då motorecykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med tjugo kronor;

b) för motorecykel med bivagn med trettio kronor;

c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med fjorton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med sexhundra kilogram, dock minst med sextio kronor;

d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med femtio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn, beträffande vilken den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad (maximilast), uppgår till ettusen kilogram eller däröver, med etthundra kronor; samt

f) för annan släpvagn med femtio kronor.

14 a §.

Vad i 3, 4, 6, 7, 9—11, 13 och 14 §§ stadgas om automobil skall äga motsvarande tillämpning beträffande släpvagn.

18 §.

Efter vilka grunder samt på vad sätt den, som tillverkar eller bedriver handel med automobiler eller släpvagnar, skall erlægga skatt för användande i trafik av automobil eller släpvagn, som av honom hålles till salu, så ock om och i vad mån skatt skall utgå för automobil, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, bestämmes av Konungen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1933.

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit¹.

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit skall i nedan angiven del erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

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

I denna — — — såsom motorsprit.

Denna förordning träder i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar.

Förslag

till

förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1932.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

För bensin, som den 1932 klockan 6 f. m. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt av två öre för liter.

Med bensin förstås i denna förordning mineraloljor och skifferoljor, vilka enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit hänföras till bensin. Är bensin blandad med annan vara, skall vid skattskyldighetens bestämmande hänsyn tagas till den myckenhet, varmed bensin ingår i blandningen.

2 §.

Skyldighet att erlagga skatt enligt denna förordning åligger, där ej annat föranledes av vad nedan i 9 § stadgas, den, som vid den i 1 § angivna tid innehade bensin till myckenhet överstigande 1,000 kilogram.

¹ Senaste lydelse: se 1931:245.

3 §.

Envar enligt denna förordning skattskyldig skall senast inom en månad från dagen för denna förordnings ikraftträdande på heder och samvete avgiva deklaration rörande den myckenhet bensin, han vid den i 1 § angivna tid innehade, varvid tillika skall angivas den plats, där bensinen då förvarades.

Skyldighet att avgiva deklaration för annan än enskild person åligger vederbörande styrelse, förvaltning, syssloman, ombud och, för oskiftat stärbhus, den som sitter i boet.

Deklaration skall avgivas till länsstyrelsen i det län, där den uppgiftspliktige författningen enligt är eller bör vara mantalsskriven, eller, om han är avliden, senast varit eller bort vara mantalsskriven,

eller där vederbörande styrelse eller förvaltning har sitt säte eller syssloman eller ombud är bosatt,

eller i fall, då nämnda regler ej äga tillämpning, i det län, där den med deklarationen avsedda bensinen huvudsakligen finnes vid den i 1 § angivna tid.

4 §.

1 mom. Det åligger länsstyrelse att övervaka, att deklarationer inkomma från alla uppgiftsskyldiga och att avgivna deklarationer äro fullständiga och riktiga, därvid särskilt bör tillses, att envar, som idkar handel med eldfarliga oljor av första klassen, fullgjort honom åliggande deklarationskyldighet. Den, som icke avgivit deklaration men kan antagas vara deklarationspliktig eller som avgivit ofullständig deklaration, må föreläggas att inom viss tid inkomma med deklaration eller med erforderliga uppgifter.

2 mom. Finner länsstyrelse för behörig påföring av skatt nödigt, att granskning av den skattskyldiges bokföring eller undersökning av dennes inneliggande lager av bensin verkställes, bör länsstyrelsen föranstalta om sådan granskning eller undersökning; och äger länsstyrelsen därvid, i mån av behov, anlita biträde av sakkunnig.

Det åligger skattskyldig att för sådan undersökning bereda länsstyrelse eller av länsstyrelse förordnad person tillträde till handels-, fabriks- eller annan upplagslokal samt att för granskning tillhandahålla sin bokföring och därtill hörande handlingar.

Arvode till sakkunnig bestämmes av länsstyrelse och skall jämte annan kostnad för undersökning eller granskning, som i detta mom. sägs, bestridas av medel, som enligt denna förordning inflyta till statsverket.

3 mom. Kungl. Maj:t må ock förordna om granskning av deklarationer och eljest inhämtade uppgifter. Av Kungl. Maj:t förordnad granskningsman äger jämväl taga del av skattskyldigs bokföring och verkställa un-

dersökning av dennes inneliggande lager av bensin på sätt i 2 mom. stadgas.

Kostnad för granskning, varom Kungl. Maj:t förordnat, bestrides av medel, som i 2 mom. sägs.

5 §.

Länsstyrelse åligger att på grund av inkomna deklARATIONER och eljest inhämtade uppgifter i särskild längd förteckna dem, som avgivit deklARATION, samt fastställa den myckenhet bensin, för vilken skatt skall erläggas enligt denna förordning, ävensom därå belöpande skatt.

6 §.

Så snart ske kan skall till envar skattskyldig i rekommenderat brev med allmänna posten översändas utdrag av längden, såvitt honom angår, tillika med underrättelse om tid och sätt för skattens erläggande samt vad den skattskyldige har att iakttaga, om han vill överklaga länsstyrelsens beslut eller eljest söka befrielse från påförd skatt.

7 §.

Har någon i deklARATION eller annan uppgift, som enligt denna förordning avgivits, lämnat oriktigt meddelande, eller har uppgiftspliktig underlåtit avlämna deklARATION eller inforrad upplysning, och har därav föranletts, att skatt icke blivit honom påförd eller blivit påförd till för lågt belopp, skall skatt påföras den skattskyldige till belopp, som genom berörda förfarande eller underlåtenhet undandragits.

Efterbeskattning må ej ske senare än år 1937.

8 §.

1 mom. Förmenas länsstyrelse hava vid påförande av skatt oriktigt förfarit, må besvär anföras hos kammarrätten.

Den, som vill anföras besvär över honom enligt denna förordning påförd skatt, åligger att inom natt och år efter det skatten blivit honom avfordrad, ingiva eller på eget äventyr, i betalt brev med allmänna posten insända besvären till länsstyrelsen i det län, där skatten påförts, vid påföljd, om den tid försittes, att besvären icke varda till prövning upptagna; dock må icke den omständigheten, att besvären i stället för till länsstyrelsen ingivits eller avsänts till kammarrätten, utgöra hinder för deras upptagande till prövning, därest besvären dit inkommit före utgången av den stadgade besvärstiden. I sådant fall skola besvären av kammarrätten omedelbart överlämnas till länsstyrelsen för vidare behandling på sätt i 2 mom. sägs.

2 mom. Sedan vid besvären fogats de handlingar, på vilka överklagade beslutet grundats, ävensom utdrag av längden, i vad den klagande angår, översänder länsstyrelsen skyndsamt till kammarrätten samtliga handlingar med de upplysningar och erinringar besvären anses påkalla.

9 §.

Visar skattskyldig, att bensen, som han vid den i 1 § angivna tid innehafvt, till annan levererats, och grundar sig leveransen på försäljningsavtal, som slutits före denna förordnings ikraftträdande, äger Kungl. Maj:t, där den skattskyldige icke på grund av förbehåll i försäljningsavtalet eller eljest är berättigad att hos köparen uttaga skatten, bestämma, att skattskyldigheten skall åligga köpare, eller, då skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av skatten.

Ansökan om sådan befrielse eller återbäring skall ingivas inom natt och år, efter det skatt vederbörande avfordrats.

10 §.

Angående restitution av skatt, som i denna förordning avses, skola bestämmelserna i förenämnda förordning om särskild skatt å bensen och motorsprit äga motsvarande tillämpning.

11 §.

Granskning av deklARATIONER, som enligt denna förordning avgivits, må ej verkställas av annan än länsstyrelse eller jämlikt 4 § 3 mom. förordnad person. DeklARATIONERNA skola tillhandahållas dem, som i och för sin befattning böra därav erhålla del. I övrigt må deklARATIONERNA icke vara för någon tillgänglig, utan att den, som avgivit deklARATIONEN, medgivit dess offentlighöjande; dock må deklARATIONERNA, på sätt Kungl. Maj:t förordnar, för statistisk bearbetning utlämnas till ämbetsmyndighet eller tjänsteman, åt vilken Kungl. Maj:t uppdrager utförandet av sådan bearbetning.

DeklARATIONERNA skola med de undantag, vartill stadgandena i näst föregående stycke föranleda, hos länsstyrelsen behörigen förvaras intill utgången av år 1937, varefter deklARATIONERNA skola förstöras.

12 §.

Den, som underlåter att inom föreskriven tid avlämna deklARATION, böte från och med tjugufem till och med trehundra kronor; och må länsstyrelsen förelägga den uppgiftspliktige lämpligt vite.

13 §.

Har någon i deklARATION mot bättre vetande lämnat oriktig uppgift, så att han därigenom undgått att betala skatt eller fått erlægga för låg skatt, böte högst fem gånger det belopp, som genom det oriktiga förfarandet undandragits.

Har den oriktiga uppgiften icke lämnats mot bättre vetande, men har den, som lämnat uppgiften, vid dess avgivande gjort sig skyldig till grov vårdslöshet, vare straffet böter, högst två gånger det belopp, som genom den oriktiga uppgiften undandragits.

Den, som dömes till straff enligt denna paragraf, skall jämväl förpliktas utgiva den skatt, som genom det oriktiga förfarandet undandragits.

14 §.

1 mom. Tjänsteman, vilken på grund av sin befattning med ärende, som i denna förordning avses, erhållit del av deklaration eller skattskyldigs bokföring, må ej i vidare mån, än hans tjänsteutövning fordrar, yppa vare sig innehållet i sådan deklaration eller skattskyldigs affärsförhållande, varom han därvid erhållit kännedom. Den häremot bryter vare underkastad ansvar såsom för tjänstefel. Gör annan än tjänsteman sig skyldig till förseelse som nu sagts, straffes med böter, ej under fem dagsböter.

2 mom. Den, som på grund av sådant förordnande om statistisk bearbetning av deklarationer, som i 11 § sägs, erhållit del av deklaration, må ej utom tjänsten yppa något av deklarationens innehåll. Vid överträdelse härav vare den skyldige förfallen till ansvar, som i 1 mom. stadgas.

15 §.

Länsstyrelse äger ådöma böter eller fälla till utgivande av vite enligt 12 §.

Åtal för förseelse, som i 13 eller 14 § omförmäles, skall anhängiggöras vid allmän domstol.

Förseelse, som omförmäles i 13 §, är föremål för allmänt åtal. Förseelse, varom i 14 § sägs, må ej åtalas av allmän åklagare, där den ej av målsägande till sådant åtal angives.

16 §.

Böter och viten, som ådömas enligt denna förordning, tillfalla kronan. Saknas tillgång till deras gäldande, skola de förvandlas efter allmän strafflag.

17 §.

Bestämmelser rörande uppbörd av skatt, som i denna förordning avses, så ock de närmare föreskrifter, som eljest för tillämpning av denna förordning erfordras, meddelas av Kungl. Maj:t.

18 §.

Angående fördelning av influten skatt gäller vad som är stadgat angående fördelning av de jämlikt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit influtna skattemedel.

Denna förordning träder i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar.

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar¹.

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 2 juni 1922 om särskild skatt å automobilgummiringar skall i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

För följande arbeten av mjuk kautschuk, som införas till eller tillverkas inom riket, nämligen massiva hjulringar (även i längder) samt yttergummi eller delar därtill för ringar till bilar eller motorcyklar, skall i den ordning nedan stadgas erläggas skatt av tre kronor femtio öre för kilogram.

Vad sålunda stadgas om ringar till bilar och motorcyklar skall jämväl äga tillämpning i avseende å ringar till släpvagnar och traktorer ävensom å ringar till bärgnings- och andra transportabla maskiner, Kungl. Maj:t dock obetaget att i särskilda fall, där omständigheterna därtill föranleda, medgiva befrielse från skattskyldighet.

I första och andra styckena omförmälda varuslag benämnas i denna förordning automobilgummiringar.

För automobilgummiringar — — — denna förordning.

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

Denna förordning träder i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar; och skall härvid iakttagas följande:

1) För automobilgummiringar, som inom riket finnas den 1932, och för vilka icke skatt erlägges uti den i 2 och 5 §§ stadgade ordning, skall, i den mån ej nedan i punkten 2 annorlunda sägs, erläggas, utöver den skatt av 2 kronor för kilogram, som utgår enligt 1 § förordningen om särskild skatt å automobilgummiringar i dess äldre lydelse, ytterligare skatt med 1 krona 50 öre för kilogram.

2) En var ägare av automobil åtnjuter befrielse från skyldighet att erlägga genom denna förordning beslutad höjning av den särskilda skatten å automobilgummiringar för den uppsättning ringar, som finnes anbragt å automobilens hjul den 1932 med tillägg av ytterligare hälften av nämnda antal.

3) Annan än tillverkare av automobilgummiringar, vilken den 1932 innehar sådana ringar, för vilka skatt enligt denna för-

¹ Senaste lydelse: se 1929:63.

ordning skall erläggas, är pliktig att före utgången av månad 1932 till länsstyrelsen i det län, där han har sitt hemvist, eller om han yrkesmässigt driver handel med automobilgummiringar, i det län, där rörelsen drives, avgiva deklaration rörande de av honom den 1932 innehavda automobilgummiringar, med angivande av antal, varuslag och vikt.

Skatt för ringarna skall erläggas vid avgivandet av deklarationen; dock att, om skattens belopp överstiger ettusen kronor, den skattskyldige må åtnjuta anstånd med betalningen av vad som överstiger nämnda belopp intill utgången av juni månad 1933. Kungl. Maj:t äger att, om så finnes skäligt, medgiva ytterligare anstånd.

4) Vad i 12 och 13 §§ stadgas för det fall, att deklarationsskyldighet enligt 4 § ej behörigen fullgöres, skall jämväl äga tillämpning i avseende å deklaration, varom under 3) sägs.

Beträffande vad föredragande departementschefen vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t anfört till motivering för förslagen, får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas i det följande, hänvisa till ovan nämnda statsrådsprotokoll.

Till utskottets behandling hava jämväl överlämnats följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

1:o) de likalydande motionerna nr 337 i första kammaren av herr *Löfvander* och nr 491 i andra kammaren av herr *Johanson* i Hallagården m. fl., i vilka hemställts, »att riksdagen måtte besluta sådan ändring av Kungl. Maj:ts proposition nr 174, att fordonsskatten för automobiler med ringar av mjuk kautschuk bestämmes att utgå med 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 800 kilogram, dock minst med 60 kronor; samt

att vederbörande utskott måtte vidtaga de författningsändringar, som betingas härav»;

2:o) motionen nr 499 i andra kammaren av herr *Edberg*, däri hemställts, »att riksdagen för sin del måtte besluta sådan ändring av Kungl. Maj:ts förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, att automobiler inrättade för drift med tråkolsgas undantagas från skatteplikt»;

3:o) motionen nr 500 i andra kammaren av herr *Lindmark*, i vilken hemställts, »att riksdagen måtte bifalla vad Kungl. Maj:t föreslagit i propositionen nr 174 med allenast den ändringen i 5 §, c i 'Förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt' att fjorton kronor ändras till tolv kronor; och

att i 1 § i 'Förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 2 juni 1922 om särskild skatt å automobilgummiringar' orden tre kronor femtio öre ändras till två kronor femtio öre»;

4:o motionen nr 501 i andra kammaren av herrar *Persson* i Grytterud och *Gustafson* i Kasenberg, i vilka hemställts, »att riksdagen vid behandling av proposition nr 174 angående förhöjning av automobilskatterna ville med iakttagande av vad i motiveringen framhålles företaga de förändringarna i Kungl. Maj:ts förslag, *dels* att fordonsskatten å personautomobiler må utgå efter nu gällande grunder, dock med sänkning av skatteminimum till 60 kronor, *dels* att fordonsskatten å motorcyklar likaledes må bibehållas orubbad, *dels* att, därest vid bifall till de ovan gjorda yrkandena så skulle bli oundgängligt nödigt, erforderlig utfyllnad av bilskattemedlen må uttagas genom en förhöjning av ringskatten till 4 kronor per kilogram»;

5:o motionen nr 502 i andra kammaren av herr *Bengtsson* i Kullen, däri hemställts, »att riksdagen måtte besluta, att skatt icke skall utgå å motorsprit för tiden från och med den 1 juli 1933» samt »att vederbörande utskott måtte verkställa härav påkallade ändringar i förordningen om särskild skatt å bensen och motorsprit»;

6:o motionen nr 503 i andra kammaren av herrar *Andersson* i Rasjön och *Pettersson* i Hällbacken, i vilka hemställts, »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 174 med förslag om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt måtte besluta sådan ändring i § 5 i sagda förordning, att för automobil, som drives med träkolgas, skatt skall erläggas med hälften av de i paragrafen bestämda skattesatserna och att denna skattenedsättning skall gälla till den 1 januari 1938»; samt

7:o motionen nr 504 i andra kammaren av herrar *Andersson* i Rasjön och *Pettersson* i Hällbacken, däri hemställts, »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 174 måtte besluta sådan ändring i § 5 i förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt, att skatt för släpvagn, beträffande vilken den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad, ej uppgår till 500 kilogram, skall utgå med 25 kronor».

Till behandling i samband med förevarande proposition har utskottet funnit lämpligt att jämväl upptaga följande, under motionstiden vid riksdagens början väckta motioner, vilka hänvisats till utskottet, nämligen

8:o) de likalydande motionerna nr 24 i första kammaren av herr *Nyländer* m. fl. och nr 51 i andra kammaren av herr *Björkman* m. fl., i vilka hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning om, huruvida i beskattningshänseende s. k. bärgningsautomobiler böra undantagas helt eller delvis från skatteplikt enligt automobilskatteförordningen, samt att Kungl. Maj:t måtte, sedan utredningen verkställts, vidtaga den åtgärd, vartill utredningen kan föranleda»;

9:o) de likalydande motionerna nr 179 i första kammaren av herrar *Johan Nilsson* i Malmö och *Hjalmarsson* samt nr 245 i andra kammaren av herr *Winkler* m. fl., däri hemställts, »att riksdagen måtte besluta sådan ändring av 5 § i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit att restitution av i förordningen avsedd skatt må åtnjutas för bensin eller motorsprit, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av tåg eller fordon å järnvägsspår»; samt

10:o) motionen nr 219 i andra kammaren av herr *Björnberg*, i vilken hemställts, »att riksdagen måtte besluta sådan ändring i författningen, att bilskatten, av den som därom ansöker, måtte få erläggas månads- eller kvartalsvis, mot kupongkvitto, vilket företes då bilen användes».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för motionärernas yrkanden, får utskottet hänvisa till motionerna.

Vid anmälan den 4 januari 1932 av finansplanen och av beräkningen av statsverkets inkomster för budgetåret 1932/1933 angav föredragande departementschefen en höjning av automobilskattemedlen såsom en av de möjligheter, som kunde komma i fråga för att ernå balans i budgeten. Då det i och för sig syntes rimligt, att motortrafiken finge bära en större del av utgifterna för vägväsendet än vad för närvarande vore fallet, förordade departementschefen i anslutning härtill, att från och med nästa budgetår samtliga kostnader för statens bidrag till allmänna vägunderhållet på landet och för den lokala vägorganisationen täcktes av automobilskattemedel, liksom ock statens bidrag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar. I enlighet härmed skulle anslagen för utgifter från automobilskattemedlen ökas med sammanlagt 13.38 miljoner kronor. För bestridande härav samt för att dessutom möjliggöra någon ökning av det belopp, som med gällande grunder skulle stå till förfogande för att fördelas mellan städer och landsbygd, föreslog departementschefen en skärpning av automobilbeskattningen därhän, att ifrågasvarande inkomsttitel höjdes utöver det av riksräkenskapsverket beräknade beloppet, 65 miljoner kronor, med 15 miljoner kronor. I samband därmed uttalades, att en omläggning av motorfordonsskatten borde företagas; och tillkännagav departementschefen tillika sin avsikt att framdeles anmäla förslag i ämnet.

Utskottet.
*Bestridandet
av kost-
naderna för
vägväsendet.*

I riksstatsförslaget upptogs, i överensstämmelse med vad departementschefen sålunda anförde, inkomstiteln automobilskattemedel till 80 miljoner kronor.

Enligt det vid den nu föreliggande propositionen fogade statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen framhållit, att en överflyttning, på sätt i statsverkspropositionen föreslagits, av dels det anslag till bidrag till vägunderhållet på landet, som hittills gäldats med vanliga statsmedel, dels anslaget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar, dels ock de två anslag till vägorganisationen i länen, vilka hittills gäldats med vanliga statsmedel, att utgå av automobilskattemedel, skulle medföra, att med dylika medel kunde beräknas komma att gäldas år 1932 59.5 procent av sammanlagda kostnaderna för städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator samt för vägväsendet å landsbygden och likaledes 59.5 procent av enbart sistnämnda kostnader samt år 1933 65.5 procent respektive 67 procent av samma kostnader. En överflyttning redan nu i sådan omfattning av statens utgifter för vägväsendet från den egentliga skattebudgeten till att täckas med automobilskattemedel kunde antagas hålla sig inom ramen för vad en utredning komme att utvisa i fråga om den procentuella storleken av det bidrag, som automobiltrafiken borde lämna till bestridande av kostnaderna för vägväsendet. Ur det material, som hopbragts vid de sistlidet år företagna trafikräkningarna, hade stickprov tagits för att vinna upplysning om motorfordonstrafikens omfattning i förhållande till hästfordonstrafiken. Samtliga dessa prov häntydde på, att icke ens med det förslag till ytterligare beskattning av motorfordonen, som i propositionen framlades, dessa fordon komme att deltaga i kostnaderna för vägväsendet i den omfattning, som motsvarade deras andel i den vägslitande trafiken.

*Historik över
automobil-
beskattningen.*

Under den relativt korta tid, som förflutit, sedan beskattning av motorfordon infördes i vårt land, har denna beskattning varit föremål för åtskilliga ändringar, huvudsakligen betingade av de ökade kostnader för vägväsendet, som motorfordonstrafiken förorsakat.

1922 års
riksdag.

Beskattning av motorfordon kom till stånd i vårt land första gången efter beslut vid 1922 års riksdag. I den proposition, nr 199, som på grundval av ett av den s. k. vägkommissionen avgivet förslag nämnda år förelades riksdagen, föreslog Kungl. Maj:t dels en å själva fordonet lagd skatt, för automobil med ringar av mjuk kautschuk utgående med 8 kronor för varje påbörjat hundratal kilogram av automobilens egen vikt, dels skatt å automobilgummiringar utgörande 1 krona 50 öre för kilogram. Sedan propositionen i huvudsak vunnit riksdagens bifall, utfärdades den 2 juni 1922 förordningar om automobilskatt och om särskild skatt å automobilgummiringar (S. F. S. nr 260 och 261).

Emellertid ansågs snart nog det bidrag till vägväsendet, som sålunda uttogs av automobiltrafiken, icke svara mot de kostnader denna trafik pålade vägväsendet. Redan vid 1924 års riksdag framlade Kungl. Maj:t i proposition, nr 206, förslag om viss höjning av den för fordonen utgående skatten samt om upptagande av, förutom en mindre tullavgift, en särskild skatt å bensen. Riksdagen ansåg, att någon höjning av skatten å själva fordonen icke borde vidtagas, men godkände förslaget om särskild bensinskatt, därvid, i syfte att sålunda erhålla vederlag för det skattebelopp, som beräknats skola inflyta genom den föreslagna höjningen av fordonsskatten, det av Kungl. Maj:t föreslagna skattebeloppet, 4 öre för liter, höjdes till 5 öre. 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.

1924 års
riksdag.

Emellertid visade sig, att ej heller med den sålunda genomförda skärpningen av beskattningen av automobiltrafiken denna trafik i skäligen omfattning deltog i kostnaderna för vägväsendet. I syfte att i än större utsträckning än vad hittills varit fallet bereda ersättning för de ökade utgifter för väghållningen, som sagda trafik förorsakade, föreslog Kungl. Maj:t ånyo vid 1927 års riksdag i proposition, nr 173, ökad beskattning av automobiltrafiken, såväl vad fordon som förbrukningsartiklar anginge.

1927 års
riksdag.

Vidkommande fordonsskatten innebar det förslag, som i denna proposition framlades, sådan omläggning av beskattningen, att till grundval för skattens beräkning föreslogs fordonets tjänstevikt, d. v. s. vikten av fordonet i fullt driftfärdigt skick, i stället för såsom förut fordonets egen vikt (skattevikt). Det framhölls att, då det vore den rullande vikten, som borde beskattas, det uppenbarligen vore mera följdriktigt att till grund för skatten lägga automobilens vikt i driftfärdigt skick, ökad med vikten av det antal personer eller den last, som automobilen kunde beräknas i medeltal föra. Då emellertid fastställandet av denna vikt vore förenat med stora vanskligheter, syntes det dock vara ett steg i rätt riktning att låta tjänstevikten utgöra grund för skattens beräkning. I förslaget berördes även andra beskattningssystem — skattens beräkning efter hästkraftantal och efter cylindervolym — men ansågs intet av dessa system vara att förorda vid uttagandet av en efter fordonens vägsnitning på rättvist sätt avpassad skatt. Såsom skäl härför anfördes bland annat, att i vissa länder, där ettdera av sistberörda system tidigare tillämpats, övergång helt eller delvis till viktbeskattning ägt rum. Förslaget innebar i övrigt i fråga om fordonsskatten dels införandet av ett skattefritt viktsavdrag av 300 kilogram, varigenom en efter vagnarnas vägförstörande verkningar i viss mån avpassad progressivitet i skatteskalen skulle vinnas, dels en höjning av skattesatsen från förutvarande 8 kronor till 10 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av fordonets på förenämnt sätt bestämda vikt, dels ock infö-

rande av en minimiskatt av 75 kronor. Beträffande gummiringsskatten föreslogs höjning från 1 krona 50 öre till 1 krona 75 öre för kilogram och i fråga om bensinskatten en ökning från 5 till 6 öre för liter.

Riksdagen biföll förslaget i vad det avsåg bensinskatten samt i hudsak beträffande fordonsskatten, varvid dock det skattefria viktsavdraget för åstadkommande av en mera lämpligt avvägd skatteskala bestämdes till 400 kilogram. I fråga om gummiringsskatten beslöts — i syfte att utjämna den minskning av den föreslagna fordonsskatten, som ökningen av det skattefria viktsavdraget innebar — en höjning med 50 öre till 2 kronor för kilogram. Förordningar om ändrad lydelse i enlighet med riksdagens beslut av förut gällande författningar i ämnet utfärdades den 3 juni 1927 (S. F. S. nr 188—190).

1929 års
riksdag.

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 med 3 öre för liter. Vidare beslöts vid nämnda riksdag sådan ändring av bestämmelserna om skatt å bensin, att dessa, som förut omfattat endast importerad bensin, även kommo att omfatta inom landet framställd bensin. I överensstämmelse med riksdagens beslut utfärdades den 3 maj 1929 ny förordning (S. F. S. nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.

1931 års
riksdag.

Vid 1931 års riksdag beslöts i anledning av väckta motioner, att, utöver den i förenämnda förordning den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit stadgade skatten å bensin, å denna vara skulle under tiden från och med den 4 juni 1931 till och med den 30 juni 1933 erläggas en provisorisk tilläggsskatt av 2 öre för liter. Förordning här- om utfärdades den 2 juni 1931 (S. F. S. nr 137).

Gällande be-
stämmelser.
Fordonsskatt.

Den egentliga automobilskatten, fordonsskatten, utgår för närvarande med följande belopp för helt kalenderår räknat:

- a) för motorecykel utan bivagn med 10 kronor, då motorecykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, men eljest med 15 kronor;
- b) för motorecykel med bivagn med 25 kronor;
- c) 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; samt
- d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med 50 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt.

Fri från fordonsskatt är automobil, som äges av medlem av konungahuset samt, under villkor av ömsesidighet, automobil tillhörig främmande makts härvarande beskickning eller konsulat tillhörande personal, som icke är svensk undersåte.

Fordonsskatt utgår ej heller för automobil, som är inrättad uteslutande för brandväsen eller för transport av sårade och sjuka.

Med automobils tjänstevikt, vilken beräknas efter direkt vägning av bilen, avses enligt motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (S. F. S. nr 284) vikten av bilen i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till bilen hörande karosseri, däri inbegripen vikten av dels till bilen hörande verktyg, reservdelar och reservgummi ävensom bränsle, smörjolja och vatten (tillbehör), dels ock den för bilen nödvändiga bemanningen.

Skatt utgår endast å motorfordon, vilka enligt motorfordonsförordningen äro registreringspliktiga. På grund härav äro bland annat släpvagnar samt traktorer och andra motorredskap skattefria.

Skatteplikt inträder med den kalendermånad, under vilken motorfordonet första gången införes i automobilregistret, samt upphör med utgången av den kalendermånad, under vilken fordonet avförts ur registret utan att hava blivit i annat sådant register infört. Varder fordonet, innan det registrerats, i avbidan därå använt i trafik lika med registrerat fordon, skall dock skatten utgå från och med den kalendermånad, varunder det tagits i bruk.

Debitering av automobilskatt verkställs av registreringsmyndigheten, d. v. s. i Stockholm överståthållarämbetet och i länen länsstyrelserna. Skatten skall vara inbetald senast den 15 februari varje år. I Stockholms stad inbetalas skatten, efter erhållet meddelande om dess storlek, kontant å uppöbdsstämman. I länen betalas skatten genom postförskott, dock må, i den mån så av tillkomna omständigheter påkallas, riksräkenskapsverket i samråd med generalpoststyrelsen föreskriva, att inbetalning må ske medelst postgiroinbetalningskort i stället för postförskotts-anvisning.

Särskilt kvitto, automobilskattekvitto, meddelas å erlagd skatt, vilket kvitto skall under färd medföras å fordonet.

Såsom behörigt automobilskattekvitto må för vissa motorfordon i avbidan å registrering under högst tre veckor gälla av postverket eller annan myndighet i behörig ordning utfärdat interimskvitto, vilket vid fordonets registrering makuleras och utbytes mot i vanlig ordning utfärdat automobilskattekvitto.

Skatt å automobilgummiringar utgår för följande arbeten av mjuk kautschuk, vilka införes eller tillverkas inom riket, nämligen massiva hjulringar (även i längder) samt yttergummi eller delar därtill för ringar till autobiler eller motorecyklar. Skatt för inom riket tillverkade ringar av nyss nämnt slag 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. För importerade ringar erlägges skatten till tullverket i samband med betal-

Skatt å automobilgummiringar.

ning av tullen. Restitution av skatt må under vissa villkor åtnjutas beträffande icke begagnade ringar, vilka utföras ur riket.

Skatt å bensin
och motor-
sprit.

Såväl den särskilda skatten som tilläggsskatten å bensin erlägges för till riket införd bensin till tullverket samtidigt som å varan belöpande tull gäldas. Inbetalning av skatt för här i riket tillverkad bensin samt för motorsprit verkställs genom insättning å statsverkets giroräkning i riksbanken. Skatten erlägges, vad bensin av omhandlade slag beträffar, av tillverkaren samt för motorsprit av den, för vilkens räkning denaturering sker.

Restitution av skatt åtnjutes under vissa villkor för bensin och motorsprit, som i oförändrat skick utföres ur riket eller 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 för bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för annat tekniskt ändamål än motordrift.

Skatt för bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske, återbäres på det sätt att årligen ett belopp, motsvarande en tredjedels procent av de under nästföretgånga budgetår influtna bensinskattemedlen, dock högst 50,000 kronor, samt av tilläggsskatt högst 20,000 kronor ställes till lantbruksstyrelsens förfogande att enligt Kungl. Maj:ts bestämmande användas för fiskerinäringens främjande.

Trafik-
försäkring.

I detta sammanhang torde även böra omnämnas den ägare av motorfordon enligt lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon åvilande skyldigheten att hava fordonet försäkrat för skada i följd av trafik med fordonet här i riket. Trafikförsäkring meddelas av dels 19 försäkringsföretag, anslutna till svenska automobiltarifföreningen, dels 11 utanför sagda förening stående försäkringsföretag. Enligt vad som inhämtats, tillämpa till tarifföreningen anslutna företag för närvarande vid lagstadgade försäkringssummor i allmänhet följande premier för den obligatoriska trafikförsäkringen:

	Automobil med ordinarie garage i Stockholm eller Göteborg med omnejd Kronor	Automobil med registrerings- bokstav M ¹ Kronor	Automobil i övriga delar av landet Kronor
Personautomobiler för privat bruk	133	103	77
Personautomobiler för affärsbruk an- vända av handelsresande, resehand- lande eller reseinspektör	133	133	133
Tunga lastautomobiler med en last- ningsförmåga av minst 3,000 kg.	125	125	110—125
Lätta lastautomobiler med lastnings- förmåga under 3,000 kg.	120	120	105—120
Motorcyklar utan sidvagn	100	77	45
Motorcyklar med sidvagn	68	53	42
Droskautomobiler i Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping samt hyrverks- och droskautomobiler i Stockholms omnejd			170
Hyrverksautomobiler och droskautomobiler i övriga delar av landet			132
Omnibussar med linje berörande Stockholm med viss omnejd (med undan- tag av bussar tillhörande Stockholms spårvägar)			225
Omnibussar i övriga delar av landet			150—225

Samtliga premier äro beräknade för 5-åriga försäkringar med årlig premiebetalning. Vid försäkring på kortare tid än 5 år jämkas premien uppåt. De till tarifföreningen icke anslutna försäkringsföretagen lära i allmänhet tillämpa något lägre premier än medlemmarna i tarifföreningen.

Motorfordon äro, såsom av förestående premietabell framgår, för trafikförsäkring indelade i grupper med hänsyn till det med användningen av olika slag av fordon förenade större eller mindre riskmomentet. Inom de särskilda grupperna förekommer däremot icke någon gradering av premierna i förhållande till fordonens vikt eller värde eller med hänsyn till deras större eller mindre användning. För skadefritt år lämnas viss ned-sättning i premien, s. k. bonus.

I anledning av vissa vid 1931 års riksdag väckta motioner hemställde riksdagen i skrivelse den 28 maj 1931, nr 292, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning rörande automobilbeskattningens anordnande samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Därvid åberopade riksdagen bevillningsutskottets betänkande i ämnet, nr 40, däri utskottet anfört bland annat:

Det vore uppenbart, att med den snabba utveckling, som ägt och alltjämt ägde rum på automobiltrafikens område, beskattningen visade ten-

¹ Malmöhus län.

dens att hastigt föråldras och att förty inom en näraliggande framtid beskattningen vore i behov av omläggning. Så hade 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 hade att bära. Det syntes sannolikt, att framdeles även andra ämnen än bensin med fördel kunde komma att utnyttjas såsom motorbränsle. Utskottet ville endast erinra om den ökade betydelse, råoljan syntes komma att erhålla, särskilt för framdrivande av automobiler i yrkesmässig trafik samt lastautomobiler. Då bensinskatten utgjorde den ojämförligt största delen av automobilskatten, måste det anses angeläget, att statsmakterna i så god tid som möjligt inrättade sig efter de ändrade förhållanden i fråga om beskattningen, vilka kunde bli en följd av en dylik övergång från bensin till andra slag av motorbränslen. Slutligen torde den ökade användningen av automobilomnibussar och lastautomobiler påkalla en utredning beträffande beskattningen av dylika automobiler.

På grund härav hade utskottet ansett frågan rörande beskattning av automobiltrafiken böra göras till föremål för utredning. Redan av det anförda vore likväl uppenbart, att utskottet saknat möjlighet att närmare ange riktlinjerna för den blivande utredningen i ämnet. Utskottet ville emellertid framhålla önskvärdheten av att densamma gjordes allsidig.

Då det måste anses såsom en riktig utgångspunkt för beskattningen, att automobiltrafiken finge så vitt möjligt bära de merkostnader denna förorsakade vägväsendet och denna trafik för närvarande knappast syntes bestrida erforderlig del av dessa kostnader, torde utredningen även böra omfatta frågan om storleken av det bidrag automobiltrafiken borde lämna.

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

*Motorfordons
beståndet
under åren
1923—1931.*

Automobil- och motorcykelbeståndens utveckling under de år, varunder skatt utgått å dessa fordon, framgår av följande tabeller, vilka beträffande tiden från och med år 1923 till och med den 30 september 1931 återfinnas i propositionen men beträffande förhållandena vid utgången av år 1931 fullständigats av utskottet:

Å r	A u t o m o b i l e r										
	Personvagnar		Personomni- bussar		Lastvagnar		Specialvagnar		S u m m a		
	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	antal vid årets slut	ökning under året	
									antal	%	
1923.....	37,823	—	731	—	11,906	—	—	—	50,460	10,547	26.4
1924.....	46,557	8,734	1,017	286	15,246	3,340	—	—	62,820	12,360	24.5
1925.....	59,122	12,565	1,283	266	19,203	3,957	—	—	79,608	16,788	26.7
1926.....	70,454	11,332	1,608	325	22,863	3,660	—	—	94,925	15,317	19.2
1927.....	81,465	11,011	1,827	219	26,230	3,367	376	—	109,898	14,973	15.8
1928.....	94,301	12,836	2,192	365	30,677	4,447	490	114	127,660	17,762	16.2
1929.....	99,144	4,843	2,511	319	34,591	3,914	581	91	136,827	9,167	7.2
1930.....	103,664	4,520	2,837	326	38,071	3,480	686	105	145,258	8,431	6.2
⁸⁰ / ₁₀₀ 1931	110,343	6,679	3,265	428	41,880	3,809	1,002	316	156,490	11,232	7.7
1931.....	105,283	1,619	3,372	535	40,626	2,555	223 ¹	—	149,504	4,246	2.9

¹ Antalet specialvagnar har vid den senaste beräkningen uppskattats efter andra grunder än tidigare.

Å r	M o t o r c y k l a r					
	utan biva ^g n		med biva ^g n		s u m m a	
	antal vid årets slut	ökning resp. minskning under året	antal vid årets slut	ökning resp. minskning under året	antal vid årets slut	ökning resp. minsk- ning under året
					antal	%
1923	14,749	—	5,729	—	20,478	— 1,028 — 4.8
1924	14,892	+ 143	7,056	+ 1,327	21,948	+ 1,470 + 7.2
1925	16,074	+ 1,182	7,575	+ 519	23,649	+ 1,701 + 7.8
1926	16,748	+ 674	9,130	+ 1,555	25,878	+ 2,229 + 9.4
1927	26,969	+ 10,221	8,371	— 759	35,340	+ 9,462 + 36.6
1928	41,052	+ 14,083	8,551	+ 180	49,603	+ 14,263 + 40.4
1929	46,818	+ 5,766	8,028	— 523	54,846	+ 5,243 + 10.6
1930	48,693	+ 1,875	7,985	— 43	56,678	+ 1,832 + 3.3
⁸⁰ / ₁₀₀ 1931.....	49,499	+ 806	9,002	+ 1,017	58,501	+ 1,823 + 3.2
1931	46,553	— 2,140	8,636	+ 651	55,189	— 1,489 — 2.6

Tabellerna utvisa, att bestånden av automobiler och motorcyklar undergått en stadig ökning intill senare delen av år 1931, då ökningen avstannat.

Den starka ökningen av antalet motorcyklar åren 1927 och 1928 sammanhänger därmed, att lättviktsmotorcyklar i samband med de år 1927 vidtagna ändringarna i automobilskatteförordningen inordnades under registrerings- och skattepliktiga fordon.

Den sammanlagda motorfordonsbeskattningen under åren 1923—1931.

Intäkterna av motorfordonsbeskattningen från och med år 1923 till och med budgetåret 1930/1931, fördelade på de olika skatteobjekten, redovisas i efterföljande, på uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, grundade tabell:

Å r	Antalet motorfordon vid kalenderårets slut	Ökn. under året i %	Fordonskatt kronor	Ökn. under året i %	Gummiring-skatt kronor	Ökn. resp. minskning under året i %	Bensinskatt kronor	Ökn. under året i %	Summa skatt kronor	Ökn. under året i %
1923	70,938		4,140,992		2,565,513				6,706,505	
1924	84,768	19.5	5,310,873	28.3	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
1927 ¹ / _{1-30/6}			9,276,896		2,110,959		4,690,031		16,077,886	
1927	145,238	20.2								
1927/1928 ...			12,454,087		5,761,340		14,805,391		33,020,818	
1928	177,263	22.1								
1928/1929 ...			14,716,572	18.2	6,670,977	15.6	18,447,989	24.6	39,895,538	20.6
1929	191,673	8.1								
1929/1930 ...			16,239,790	10.4	7,098,760	6.4	20,934,067	13.5	44,272,617	11.1
1930	201,936	5.4								
1930/1931 ...			17,556,575	8.1	7,377,036	3.9	26,505,394	26.6	51,439,005	16.2

Skatteökningen har under de tre senast förflutna budgetåren utgjort:

B u d g e t å r	Ökning i förhållande till föregående budgetår			
	fordonsskatt kronor	gummiringsskatt kronor	bensinskatt kronor	summa skatt kronor
1928/1929	2,262,485	909,637	3,642,598	6,814,720
1929/1930	1,523,218	427,783	2,486,078	4,437,079
1930/1931	1,316,785	278,276	5,571,327	7,166,388

Den sammanlagda skatt, som motorfordonstrafiken från och med år 1923 till och med den 30 juni 1931 lämnat, utgör i runt tal 246 miljoner kronor.

Enligt vad nu återgivna tabeller utvisa, har beträffande fordonsskatten ökningen av uppbörden nedgått allt efter som fordonsbeståndets tillväxt avtagit. Den avtagande tendensen i fråga om ökningen av fordonsbeståndet har dock något motverkats av den förskjutning uppåt, som ägt rum ifråga om vagnarnas tjänstevikt. Med avseende å gummiringsskatten bör

bemärkas, att dennas ökning under de tre sistförflutna kalenderåren procentuellt sett ej oväsentligt understiger ökningen av motorfordonsbeståndet. Förklaringen härtill torde vara att finna dels däri, att ringarnas slitstyrka avsevärt ökats dels ock i den förbättrade väghållningen. Vad bensinskatten beträffar, utvisa tabellerna en avsevärt minskad ökning budgetåret 1929/1930 jämfört med föregående år, medan under budgetåret 1930/1931 en anmärkningsvärd ökning åter inträtt. Förhållandet torde i viss mån bero på den ökning av fordonsbeståndet, som ägt rum under år 1931. Bidragande orsaker torde jämväl vara dels förbättrad väghållning, varigenom särskilt vinterkörningen kunnat upprätthållas i större utsträckning än tillföre, dels ökad intensitet i omnibuss- och lastvagnstrafiken, dels ock att automobilerna av senare årsmodeller äro tyngre och utrustade med starkare motorer, vilka förbruka mera bränsle än motorer av äldre typ.

Det torde böra anmärkas, att i den förut angivna, under budgetåret 1930/1931 influtna bensinskatten tillägsskatt enligt förordningen den 2 juni 1931 ingår med allenast 138,584 kronor, vadan denna tillägsskatt icke nämnvärt medverkat till den under budgetåret 1930/1931 inträdda ökningen av bensinskatten.

De genomsnittliga skattebeloppen per fordon och år framgå av nedanstående tabell:

Å r	Fordonsskatten i medeltal per fordon Kr.	Gummiringskatten i medeltal per fordon Kr.	Bensinskatten i medeltal per fordon Kr.	Summa skatt i medeltal per fordon Kr.
1923	62.6	—	—	—
1924	68.2	36.8	—	—
1925	74.5	37.8	97.4	—
1926	74.8	30.2	89.8	194.3
Budgetåret ¹ :				
1927/1928	85.7	39.7	97.0	222.4
1928/1929	83.0	37.6	104.1	224.7
1929/1930	84.7	37.0	109.2	230.9
1930/1931	86.9	36.5	131.3	254.7

Beträffande den skattebelastning, som åvilar olika slag av motorfordons- trafik, hänvisas till propositionen och därvid fogade tabeller.

¹ Siffrorna för budgetåren 1927/1928—1930/1931 hava beräknats på grundval av motorfordonsbestånden vid slutet av kalenderåren 1927—1930, vilka torde kunna anses något så när representera medelbestånden under respektive räkenskapsår.

I propositionen föreslagna ändrade grunder för automobilbeskattningen.

Såsom framgår av det föregående har såväl vid framläggandet av finansplanen för budgetåret 1932/1933 som i den nu föreliggande propositionen förutsatts, att av motorfordonstrafiken skall uttagas en skatteökning med i runt tal 15 miljoner kronor per år. Beträffande fördelningen av denna skattebörda på olika beskattningsföremål har i propositionen föreslagits, att omkring 8 miljoner kronor skola uttagas genom höjning av bensinskatten, omkring 5 miljoner kronor genom höjning av gummiringskatten samt omkring 2 miljoner kronor genom ökad fordonsskatt. Den ifrågasatta skatteökningen innefattar en höjning av nuvarande fordonsskatt med i genomsnitt omkring 11 procent, en höjning av bensinskatten med 25 procent och en höjning av gummiringskatten med 75 procent.

Höjning av bensinskatten.

För vinnande av den erforderliga ökningen av automobilskattemedlen har det ansetts nödvändigt att företaga en höjning av bensinskatten med 2 öre för liter. I propositionen har alltså föreslagits, att den enligt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit utgående skatten å bensin höjes från 6 till 8 öre för liter. Enär tillika enligt 1931 års förordning om tillägsskatt å bensin skatt skulle utgå med 2 öre för liter, komme sålunda bensinskatten enligt förevarande förslag att utgöra sammanlagt 10 öre för liter.

I detta sammanhang har i propositionen erinrats om att, när bensinskatten år 1927 fastställdes till 6 öre för liter, detaljhandelspriset å bensin i Stockholm utgjorde 31 öre för liter, medan samma pris för närvarande utgör allenast 22 öre för liter. I övrigt har hänvisats till vissa genom socialstyrelsen införskaffade uppgifter rörande detaljpriserna å bensin under tiden från och med år 1924.

Den inhemska bensinförbrukningen under budgetåret 1930/1931 motsvarade, enligt vad i propositionen upplysts, omkring 439 miljoner liter. Därest bensinförbrukningen under budgetåret 1932/1933 ej komme att understiga denna kvantitet, skulle en höjning av skatten å bensin med 2 öre för liter för nästinstundande budgetår medföra en inkomstökning av i runt tal 8,800,000 kronor. Merinkomsten av denna skatteökning har dock i propositionen icke beräknats till högre belopp än 8,000,000 kronor.

Ifrågasatt beskattning av annat motorbränsle än bensin.

När särskild skatt å bensin år 1924 infördes, intog riksdagen den ståndpunkten, att den särskilda skatten borde omfatta jämväl motorsprit. För att stödja framställningen av ett inhemskt motorbränsle under den tid, som ansågs erforderlig för inarbetande i marknaden av ett dylikt bränsle, medgav riksdagen emellertid, att motorspriten under en tid av fem år skulle åtnjuta befrielse från den särskilda skatten. Den sålunda medgivna skattefriheten utsträcktes genom beslut vid 1929 års riksdag att gälla ytterligare fyra år eller till den 1 juli 1933, och beslöts därvid tillika, att

skatten å motorsprit under tiden från och med den 1 juli 1933 till den 1 juli 1934 skall utgå med allenast 3 öre för liter. När riksdagen därefter sistlidet år beslöt, att å bensin skulle under tiden till och med den 30 juni 1933 erläggas en tilläggsskatt av 2 öre för liter, inbegreps emellertid icke motorspriten i den sålunda beslutade skatten. Till stöd härför anfördes i bevillningsutskottets av riksdagen godkända betänkande i ämnet, att då skatteplikt för motorsprit inträdde först efter den 30 juni 1933, bleve det icke erforderligt att för det dåvarande fatta ståndpunkt till frågan om höjning av skatten å motorsprit.

På sätt framgår av det vid nu föreliggande proposition fogade statsrådsprotokollet, har föredragande departementschefen hänvisat till att den uti innevarande års statsverksproposition föreslagna förändringen i fråga om sättet för gäldandet av kostnaderna för vägväsendet, vilket förslag föranlett nu förevarande proposition om höjning av den automobiltrafiken åvilande beskattningen, förutsatt, att skatt å bensin komme att jämväl efter den 1 juli 1933 utgå med belopp motsvarande, förutom den till 8 öre för liter föreslagna särskilda skatten å bensin, jämväl den för närvarande med 2 öre för liter utgående tilläggsskatten. Frågan om bensinbeskattningen syntes sålunda böra bliva föremål för prövning jämväl vid 1933 års riksdag. Det har vid sådant förhållande syntes föredragande departementschefen mest lämpligt, att frågan om beskattningen av motorspriten i sist angivet sammanhang upptoges till behandling.

I det betänkande av bevillningsutskottet, som av riksdagen åberopats i dess förberörda skrivelse av den 28 maj 1931, däri riksdagen hemställt om utredning rörande automobilbeskattningens anordnande, anförde utskottet bland annat, att det måste anses angeläget, att statsmakterna i så god tid som möjligt inrättade sig efter de ändrade förhållanden i fråga om beskattningen, vilka kunde bliva en följd av en övergång från nyttjande av bensin till användande av andra slag av motorbränslen.

Föredragande departementschefen har nu framhållit, att användandet i den egentliga motorfordonstrafiken av annat bränsle än bensin och motorsprit här i landet hittills ej syntes hava förekommit i större omfattning utan väsentligen endast försöksvis. De försök, som sålunda ägt rum, hade huvudsakligen varit inriktade på användandet av råolja och träkolsgas såsom drivmedel för automobilmotorer. I viss utsträckning hade ock bensol, vilken för närvarande i likhet med motorsprit är skattefri, i blandning med bensin och motorsprit kommit till användning för automobildrift.

Såvitt av verkställd undersökning kunnat utrönas, hade dock, enligt vad departementschefen anför, användandet av andra motorbränslen än bensin och motorsprit hittills icke nått sådan omfattning, att vidtagandet av åtgärder i beskattningshänseende kunde anses för närvarande oundgängligen påkallat. Då departementschefen förordat, att frågan om beskattningen av motorspriten upptoges till behandling vid nästkommande

års riksdag, syntes det mest följdriktigt, att i sistnämnda sammanhang jämväl nu förevarande spörsmål upptoges till omprövning.

Höjning av
gummiring-
skatten.

Vad gummiringsskatten beträffar har föredragande departementschefen ansett omständigheterna så till vida gynnsamma för en höjning av denna skatt som, på grund av under senare år ernådda tekniska förbättringar i fråga om tillverkningen av automobilgummiringar, ringarnas slitstyrka avsevärt ökats. Såsom belysande för utvecklingen i detta hänseende hava meddelats vissa uppgifter om konsumtionen av automobilgummiringar i Amerikas förenta stater, utvisande bland annat att ringförbrukningen per motorfordon därstädes från år 1927 till år 1930 minskats med omkring en tredjedel.

En på grundval av nämnda uppgifter, vilka ansetts återspegla utvecklingen även i vårt land, företagen beräkning av den skattesats, som år 1930 skulle kunnat anses motsvara den år 1927 till 2 kronor per kilogram fastställda automobilgummiringsskatten, har givit till resultat, att för automobilgummiringar borde år 1930, för att å desamma skulle hava vilat samma skattebördasom år 1927, hava utgått en skatt av 3 kronor 14 öre för kilogram. Med hänsyn härtill och i syfte att ernå en utjämning av skattebelastningen för olika fordonskategorier har föredragande departementschefen ansett ökningen av gummiringsskatten ej böra bestämmas till lägre belopp än 1 krona 50 öre för kilogram.

I propositionen har såsom en ytterligare omständighet, som föranleder, att en ökning av gummiringsskatten med sist angivna belopp icke synes bliva alltför betungande för ringkonsumenterna, framhållits den nedgång i priserna å gummiringar, som på senare år, trots inträdda kvalitetsförbättringar, ägt rum.

I anslutning till de i propositionen anförda synpunkterna har där föreslagits, att skatten å automobilgummiringar höjes från 2 kronor till 3 kronor 50 öre för kilogram.

Konsumtionen av automobilgummiringar utgjorde, enligt vad som upplysts i propositionen, under budgetåret 1930/1931 omkring 3,6 miljoner kilogram. Under förutsättning att den totala ringförbrukningen för nästkommande budgetår icke komme att understiga sistnämnda kvantitet, skulle en skattehöjning med 1 krona 50 öre för kilogram för budgetåret 1932/1933 medföra en inkomstökning av omkring 5,400,000 kronor. Försiktigheten har dock ansetts bjuda, att denna merinkomst icke beräknas till högre belopp än 5,000,000 kronor.

Höjning av
fordonsskatten
för automo-
biler.

I propositionen åberopat utredningsmaterial giver vid handen att, under förutsättning att den av automobiltrafiken orsakade vägslitningen kan anses proportionell mot produkten av den rullande vikten och den tillryggalagda vägsträckan, den lättare automobiltrafiken för närvarande i skattehänseende drabbas hårdare än den tyngre trafiken. Emeller-

tid har i propositionen framhållits, att man icke lärer kunna bortse från hastigheten som en faktor av betydelse vid vägslitningen. På grund härav har det synts befogat att antaga, att vid en beräkning av den vägslitning de olika fordonskategorierna utöva och vid en avvägning av automobilbeskattningen mellan dessa olika kategorier personautomobilerna vålla förhållandevis större vägslitning och i beskattningshänseende träffas något hårdare än som föranledes av allenast en jämförelse beträffande de olika fordonsslagen av produkten av den rullande vikten och fordonens årskörning. Dessutom har framhållits, att samtliga motorfordon, oavsett deras vikt, hastighet och årskörning, böra erlägga viss minimiskatt.

Den föreslagna höjningen av bensinskatten kommer att hårdast drabba personautomobilerna, medan gummiringskattens höjning tyngst träffar lastautomobilerna. Omnibussarna komma att av berörda två skatter träffas avsevärt lindrigare än de två andra fordonsslagen.

Fordonsskatten för automobiler har i anslutning till vad nu sagts av föredragande departementschefen ansetts böra så avvägas, att densamma dels vid jämförelse mellan de olika fordonsslagen i genomsnitt per tonmil räknat träffar omnibussarna förhållandevis hårdare än person- och lastautomobilerna, dels ock över huvud åstadkommer en förskjutning av skattebelastningen från de lättare till de tyngre fordonen. I den föreliggande propositionen hava övervägts möjligheterna av att anordna fordonsskatten efter automobilernas lastningsförmåga eller efter deras hjultryck. Emellertid hava nyssnämnda syften ansetts kunna tillgodoses med bibehållande av tjänstevikten såsom grund för fordonsskattens beräkning. En förskjutning av skattetrycket till förmån för de lättare fordonen skulle enklast vinnas på det sätt, att, samtidigt som skattesatsen för utfående av erforderlig merinkomst ökas, det skattefria avdraget å tjänstevikten höjes. Härigenom åvägabringas ökad progressivitet i skatteskalen, vilket i sin tur medför, att de tyngre fordonen, d. v. s. i första hand omnibussarna, vilka per tonmil räknat drabbas förhållandevis lindrigast av bensin- och gummiringskatterna, men jämväl de större lastvagnarna få en relativt tyngre fordonsskatt. En särskild lättnad för de minsta vagnstyperna kan därjämte åstadkommas genom sänkning av fordonsskattens minimibelopp.

Efter ingående prövning av olika alternativ för fordonsskattens beräkning med bibehållande av tjänstevikten såsom grundval, har i propositionen föreslagits, att fordonsskatten för automobiler med ringar av mjuk kautschuk bestämmes att utgå för helt kalenderår räknat med 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 600 kilogram, dock minst med 60 kronor.

En dylik omläggning av fordonsskatten skulle, enligt vad i propositionen beräknats, därest till grund för beräkningarna lägges fordonbeståndet den 30 september 1931, medföra en ökning av fordonsskattens totalbelopp med nära 2,000,000 kronor.

Beträffande verkningarna av den föreslagna omläggningen av automobilbeskattningen för olika kategorier hänvisas till propositionen (sid. 59—65).

Höjning av
fordonsskatten
för motor-
cyklar.

I anslutning till den föreslagna höjningen av fordonsskatten för autobiler har i propositionen jämväl föreslagits en ökning av fordonsskatten för motorecyklar. Vid en ökning av 5 kronor per fordon skulle enligt förslaget denna skatt, för kalenderår räknat, utgå för motorecykel utan bivagn med 15 kronor, där motorecykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, men eljest med 20 kronor, samt för motorecykel med bivagn med 30 kronor.

En skattehöjning av denna storlek har i propositionen antagits medföra en ökning av skatteintäkterna, beräknade å motorecykelbeståndet den 30 september 1931, med i runt tal 290,000 kronor.

Beskattning av
släpvagnar.

I propositionen har tillika upptagits frågan om beskattning av släpvagnar. Motorfordonsförordningen skiljer mellan släpvagnar för stadigvarande bruk och släpvagnar för tillfälligt bruk. De förra utgöras av sådana släpvagnar, vilka äro avsedda att öka ett motorfordons lastförmåga, släpvagnar i egentlig mening, under det att den senare kategorien av släpvagnar, enligt vad av 1927 års motorfordonssakkunnigas betänkande framgår, ansetts omfatta transportabla maskiner och redskap — såsom tröskverk, slättermaskiner och asfaltkokare — vilka tillfälligt framforslas medelst motorfordon.

Förebragt utredning har utvisat, att släpvnagnstrafiken på senare tid avsevärt vuxit i omfattning. Föredragande departementschefen har utgått från att användandet av släpvagnar ytterligare komme att tilltaga. Höjdes nämligen fordonsskatten för autobiler, syntes detta få till följd, att transport medelst lättare motorfordon i kombination med släpvagn i flera fall komme att ställa sig ekonomiskt gynnsammare än transport medelst tyngre motorfordon, som jämförelsevis hårt drabbades av de föreslagna skattehöjningarna. Då härtill komme att släpvagnarna orsakade ett ej oväsentligt vägslitage, syntes enligt föredragande departementschefens mening tidpunkten nu vara inne, då jämväl släpvagnarna bleve föremål för särskild beskattning.

Vad angår det sätt, på vilket en särskild beskattning av släpvagnarna lämpligast bör anordnas, har föredragande departementschefen funnit av 1927 års motorfordonssakkunniga ifrågasatt tillvägagångssätt att uttaga skatt å släpvagnar enbart i form av skatt å gummiringar icke kunna förordas. Skatt utginge redan för närvarande för gummiringar å släpvagnar; och att låta skatt å gummiringar avsedda för släpvagnar utgå med högre belopp än skatt å andra gummiringar, kunde ej lämpligen ifrågasättas. Det har därför synts departementschefen erforderligt, att släpvagnarna beläggas med en särskild fordonsskatt.

Fordonsskatt har föreslagits skola utgå allenast för sådan för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplas till automobil, under det att annan släpvagn har ansetts böra lämnas fri från denna skatt.

Skatten skall enligt förslaget fixeras till visst belopp per släpvagn. Vad angår skattens storlek har föredragande departementschefen förordnat, att viss hänsyn toges till släpvagnarnas användning och lastförmåga. Släpvagnar avsedda att kopplas till personautomobiler, personomnibussar och lätta lastautomobiler skulle sålunda beskattas lindrigare än släpvagnar avsedda för kombination med tyngre lastvagnar. Att så skedde, syntes befogat med hänsyn till den jämförelsevis mindre vägslitande inverkan förstnämnda kategori av släpvagnar utövade. Släpvagnar avsedda att kopplas till personautomobiler och omnibussar syntes i regel vara avsedda för maximilast understigande 1,000 kilogram och jämväl de till lättare lastautomobiler kopplade släpvagnarnas lastkapacitet understege vanligtvis denna vikt. Det syntes därför lämpligt att för släpvagnar, beträffande vilka den beräknade maximilasten understege 1,000 kilogram, fastställdes en lägre skatt än för släpvagnar avsedda för 1,000 kilograms maximilast eller däröver.

I anslutning till vissa i propositionen återgivna beräkningar har fordonsskatten föreslagits skola fastställas att utgå för helt kalenderår räknat med följande belopp:

för släpvagn för stadigvarande bruk, beträffande vilken den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad, uppgår till 1,000 kilogram eller däröver, med 100 kronor; samt

för annan släpvagn för stadigvarande bruk med 50 kronor.

En sålunda avvägd skatt har i propositionen antagits skola inbringa cirka 200,000 kronor för år.

I propositionen har föreslagits sådant förtydligande av förordningen om särskild skatt å automobilgummiringar, att av förordningens ordalydelse framgår, att gummiringsskatt skall utgå för gummiringar, använda till släpvagnar, oavsett om särskild fordonsskatt skall utgå. Kungl. Maj:t skall dock för släpvagnar ävensom för vissa andra, tyngre fordon kunna medgiva befrielse från skatt i särskilda fall, exempelvis för fordon, avsedda att uteslutande användas inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt område.

Den merinkomst, som vid de i propositionen föreslagna förändringarna av motorfordonsbeskattningen skulle inflyta, därest till grund för beräkningarna lägges motorfordonsbeståndet den 30 september 1931 samt förbrukningen av bensin och gummiringar under budgetåret 1930/1931, har i propositionen beräknats utgöra i runda tal:

Inkomst-
beräkning.

fordonsskatt:

av automobiler	kronor 1,970,000		
» motorcyklar	» 290,000		
» släpvagnar	» 200,000	kronor	2,460,000
bensinskatt		»	8,800,000
gummiringsskatt		»	5,400,000
			eller tillhopa kronor 16,660,000

Med hänsyn därtill, att för närvarande icke kan avgöras, huru förhållandena på grund av den nu rådande ekonomiska krisen i framtiden komma att gestalta sig, samt med beaktande av att de föreslagna skattehöjningarna möjligen komma att medföra viss återhållsamhet i såväl nyanaffningen av automobiler och motorcyklar som i förbrukningen av bensin och gummiringar, har föredragande departementschefen ansett försiktigheten bjuda att icke uppskatta ifrågakvarande ökning av skatteintäkterna till högre belopp än tillhopa 15,000,000 kronor, fördelad på de olika beskattningsobjekten sålunda:

ökning i fordonsskatten	kronor	2,000,000
» » bensinskatten	»	8,000,000
» » gummiringsskatten	»	5,000,000
		eller sammanlagt kronor 15,000,000

Nedanstående i propositionen återgivna tablå utvisar de sammanlagda skatteintäkter, vilka sålunda beräknats komma att inflyta av motorfordonsbeskattningen under budgetåret 1932/1933. I tablå meddelas jämväl för jämförelse de under budgetåret 1930/1931 influtna skattemedlen, angivna i runda tal.

	Influtna skatteintäkter budgetåret 1930/1931	Av riksräkenskapsverket beräknade skatteintäkter under budgetåret 1932/1933	Beräknad ökning i skatteintäkter — genom skattehöjningarna — under budgetåret 1932/1933	Summa skatteintäkter under budgetåret 1932/1933
	kronor	kronor	kronor	kronor
Fordonsskatt	17,500,000	18,500,000	2,000,000	20,500,000
Bensinskatt	26,500,000	38,800,000	8,000,000	46,800,000
Gummiringsskatt	7,400,000	7,800,000	5,000,000	12,800,000
Summa	51,400,000	65,100,000	15,000,000	80,100,000

Den sammanlagda inkomsten av automobilskattemedel har sålunda efter föreslagna höjningar för budgetåret 1932/1933 i propositionen ansetts kunna beräknas till i runt tal 80,000,000 kronor.

I propositionen har förordats sådan ändring i de i förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit meddelade bestämmelserna om restitution av erlagd skatt, att restitution kan medgivas, därest bensin eller motorsprit användes för framdrivande av tåg eller fordon å järnväg, oavsett om denna upplåtits för allmän trafik. I fråga om de närmare villkor, enligt vilka restitution må beviljas, har vidare i propositionen uttalats, att det belopp, varmed restitution må åtnjutas för bensin eller motorsprit, som användes för framdrivande av tåg eller fordon å järnväg eller luftfartyg eller för annat tekniskt ändamål än motordrift, bör höjas från 5.5 till 7.5 öre för liter. Ytterligare har den andel, som utgår till fiskerinäringens befrämjande, jämväl ansetts böra höjas med skäligt belopp.

Restitution av bensinskatt.

Enligt vad i propositionen uttalats, har det synts föredragande departementschefen lämpligt, att de föreslagna höjningarna av skattesatserna å bensin och automobilgummiringar träda i kraft redan under innevarande budgetår. Det skulle överlämnas åt Kungl. Maj:t att närmare bestämma tidpunkten härför. Höjningen av fordonsskatten däri inbegripet skatten å släpvagnarna skall enligt förslaget träda i kraft den 1 januari 1933.

Tid för ikraftträdande av de föreslagna skattehöjningarna.

I anslutning till de föreslagna höjningarna av bensin- och gummiringsskatterna hava förslag framlagts till efterbeskattning av inneliggande lager av bensin och automobilgummiringar. Förslaget om efterbeskattning av bensin avviker i vissa avseenden från den förordning i samma ämne, som i överensstämmelse med riksdagens beslut utfärdades den 2 juni 1931. Sålunda har i 2 § av förslaget skattskyldigheten föreslagits skola omfatta partier överstigande 1,000 kilogram. Enligt 1931 års förordning i ämnet var skattskyldigheten bunden vid att vederbörande erhållit eller bort söka tillstånd att innehava större eller mindre upplag av eldfarliga oljor av första klassen. Ändringen är föranledd av att denna senare formulering givit upphov till olika meningar om stadgandets innebörd. Vidare har 9 §, som meddelar bestämmelser om överflyttning av eller befrielse från skatt för bensin, som vid förordningens ikraftträdande av innehavaren varit försäld men icke levererad, i vissa avseenden förtydligats. Slutligen hava straffbestämmelserna undergått de förändringar, som påkallats av lagen om dagsböter.

Förslaget om efterbeskattning av automobilgummiringar överensstämmer i huvudsak med de stadganden, som meddelades i övergångsbestämmelser till förordningen om särskild skatt å automobilgummiringar den 2 juni 1922. Någon motsvarighet till de i nyssnämnda 9 § i förordningen om tillfällig skatt å bensin meddelade bestämmelserna har icke föreslagits beträffande försälda men icke levererade gummiringar.

Utskottets
yttrande.

Den av Kungl. Maj:t föreslagna skattehöjningen innebär en avsevärd ökning av den automobiltrafiken pålagda beskattningen. Såsom departementschefen uppgivit, innefattar sålunda den ifrågasatta skatteökningen en höjning av nuvarande fordonsskatten med i genomsnitt omkring 11 procent, en höjning av bensinskatten med 25 procent och en höjning av gummiringsskatten med 75 procent. Med utgångspunkt från de belopp, som influtit i skatt å de olika beskattningsföremålen, kan den ifrågasatta beskattningen beräknas motsvara en skärpning av den nu gällande med i genomsnitt 27 procent. För nästa budgetår beräknas genom skattehöjningen inflyta ett ökat skattebelopp av 15 miljoner kronor. Givetvis hade det varit önskvärt, att den av 1931 års bevillningsutskott och riksdag förordade utredningen av frågan om storleken av det bidrag till vägväsendet, automobiltrafiken skäligen bör lämna, förelegat, innan ställning togs till frågan om en så kraftig skattehöjning som den i propositionen föreslagna. Emellertid synes det bland annat på de av föredragande departementschefen anförda skälen sannolikt, att även med den föreslagna ökade beskattningen automobiltrafiken icke kommer att delta i kostnaderna för vägväsendet i större omfattning än som motsvarar dennas andel i den vägslitande trafiken. Ur principiell synpunkt har utskottet därför icke funnit anledning till erinran mot att automobilbeskattningen höjes. Oaktat det måste ingiva vissa betänkligheter att under en utpräglad depressionstid så kraftigt som föreslagits öka skattebördan för ett nyttigt och viktigt transportmedel, har utskottet under hänsynstagande jämväl till rådande statsfinansiella läge alltså ansett sig böra förorda en höjning av beskattningen i den omfattning, som i propositionen föreslagits. Till följd av nuvarande låga priser å de skatteobjekt — bensin och gummiringar — som relativt hårdast drabbas av skatteförhöjningen, torde densamma icke komma att kännas så tryckande som eljest skulle blivit fallet. Härtill kommer att i jämförelse med den skattebörda, som flerstädes i utlandet lagts å automobiltrafiken, de föreslagna skattesatserna icke kunna anses oskäligen.

Vad angår frågan om skattens fördelning å de olika beskattningsföremålen ansluter sig förslaget till de riktlinjer, som 1931 års bevillningsutskott och riksdag förordat. Sålunda hava de grundläggande principerna för gällande beskattning bibehållits, nämligen att denna skall drabba såväl innehavet av automobil som även och främst utgå i förhållande till den omfattning, i vilken automobilerna brukas. Såväl den föreslagna fördelningen av skatteökningen mellan de olika beskattningsföremålen som även den i propositionen förordade förskjutningen av skattebördan mellan fordon av olika kategorier och tyngd har utskottet funnit i stort sett väl avvägd och ägnad att innebära ökad rättvisa i beskattningen av motortrafiken.

Med det nu anförda har utskottet jämväl angivit sin ståndpunkt till

de yrkanden, som framstälts i motionerna nr 337 i första kammaren samt nr 491, 500 och 501 i andra kammaren.

I motionen nr 504 i andra kammaren av herrar Andersson i Rasjön och Pettersson i Hällbacken har föreslagits, att skatt för släpvagn, beträffande vilken den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad, ej uppgår till 500 kilogram, skall utgå med 25 kronor. Såsom skäl härför har anförts, att den föreslagna skattesatsen av 50 kronor för mindre släpvagnar skulle verka obillig i fråga om de lätta släpvagnar till personautomobiler, som i stor utsträckning användas av mindre jordbrukare, trädgårdsmästare och handlande m. fl. Vad i motionen sålunda anförts har utskottet funnit förtjäna beaktande. Utskottet har emellertid ansett skatten å släpvagnar, beträffande vilka den beräknade vikten av maximilasten understiger 500 kilogram, böra bestämmas till 30 kronor eller det skattebelopp, som skall påföras motorcykel med bivagn. Därjämte har utskottet funnit skäl tala för att den lastningsförmåga, vid vilken den högsta skattesatsen av 100 kronor inträder, nedsättes från den i propositionen föreslagna eller 1,000 kilogram till 800 kilogram ävensom att skatten för släpvagn, för vilken den beräknade lastningsförmågan uppgår till 500 men icke 800 kilogram, bestämmas till 60 kronor.

I de likalydande motionerna nr 24 i första kammaren av herr Nylander m. fl. och nr 51 i andra kammaren av herr Björkman m. fl. har förslag framstälts om utredning, huruvida undantag helt eller delvis från fordonsskatten borde medgivas för s. k. bärgningsautomobiler. För närvarande äro från skatteplikt fritagna — förutom automobil, som äges av medlem av konungahuset, samt under vissa villkor automobil, tillhörig främmande makts härvarande beskickning eller konsulat tillhörande person, som icke är svensk undersåte — allenast sådana automobiler, som äro inrättade uteslutande för brandväsen eller för transport av sårade eller sjuka. Däremot åtnjuta automobiler i det allmännas tjänst såsom exempelvis automobiler för ordningsmaktens behov icke några förmåner i beskattningshänseende. Enligt utskottets mening föreligger desto mindre anledning att utsträcka skattebefrielsen till bärgningsautomobiler som dessa i regel torde utnyttjas för tillgodoseende av enskilda ekonomiska intressen.

I motionerna nr 499 i andra kammaren av herr Edberg och nr 503 i samma kammare av herrar Andersson i Rasjön och Pettersson i Hällbacken har beträffande automobiler, som inrättats för drift med tråkolsgas, föreslagits i förstnämnda motion befrielse från fordonsskatt och i den sistnämnda, att skatten skall till den 1 januari 1938 utgå med hälften av de för automobiler i allmänhet föreslagna skattesatserna. I likhet med motionärerna har utskottet funnit angeläget, att användningen av ett inhemskt motorbränsle befrämjas. Då emellertid tråkol drivna automobi-

ler icke träffas av bensinskatten, har utskottet icke ansett sig böra föreslå fullständig befrielse från fordonsskatt för dylika automobiler utan allenast den lindring i beskattningen, som påyrkats i motionen nr 503 i andra kammaren. Med hänsyn till svårigheten att för närvarande bedöma förutsättningarna för de tråkolsdrivna automobilernas konkurrenskraft, har utskottet ansett skattelindringen böra gälla tills vidare och icke såsom i sistnämnda motion föreslagits under 5 år.

Vidkommande motionen nr 502 i andra kammaren av herr Bengtsson i Kullen har utskottet med sin nu angivna ståndpunkt till frågan om understödjande av förbrukningen av inhemska motorbränslen funnit motionärens syfte beaktansvärt. Då emellertid enligt vad departementschefen anført frågan om motorspritens beskattning kommer att göras till föremål för utredning och förslag i ämnet är avsett att föreläggas nästa års riksdag, har utskottet icke ansett sig nu böra taga ståndpunkt till denna fråga. Enligt utskottet tillhandakomna uppgifter har under den senaste tiden bensol vunnit ökad användning som motorbränsle, och förutsätter utskottet, att vid en blivande utredning även frågan om bensolens beskattning göres till föremål för undersökning.

Då enligt beslut av 1931 års riksdag skatten å bensin höjdes med 2 öre för liter, skedde detta genom införande av en särskild förordning om tilläggsskatt å bensin. Det i propositionen föreslagna skattesystemet utgår från, att skatten å bensin framdeles skall utgöra 10 öre för liter. Med hänsyn härtill har utskottet föreslagit, att i förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit skattesatsen för bensin bestämmes till 10 öre för liter samt att förordningen om tilläggsskatt upphäves.

I enlighet med vad i de likalydande motionerna nr 179 i första kammaren av herrar Johan Nilsson i Malmö och Hjalmarsson samt nr 245 i andra kammaren av herr Winkler m. fl. hemställts, har utskottet föreslagit ändring i de i 5 § förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit meddelade restitutionsbestämmelserna.

Då inom bensinhandeln varans myckenhet numera beräknas i liter och icke efter vikt, har utskottet föreslagit att i 2 § förordningen om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket, orden »1,000 kilogram» utbytas mot »1,200 liter».

Enligt utskottet tillhandakomna uppgifter torde det förekomma, att automobilgummringar försäljas genom leveransavtal utan att därvid träffas avtal rörande skyldighet för köparen att svara för den ökade skatt, som kan drabba ringarna. Utskottet har därför ansett, att, i överensstämmelse med vad som stadgats beträffande bensin liksom i fråga om kaffe i samband med den innevarande år verkställda tullförhöjningen därå, en bestämmelse bör införas, som möjliggör befrielse från skatt för hos skattskyldig befintliga ringar, som tillhöra annan person, samt överflyttning av skatten å denne.

Vad slutligen angår det i motionen nr 219 i andra kammaren av herr

Björnberg framställda yrkandet om rätt att erlægga fordonsskatten i terminer, har utskottet med hänsyn till de avsevärda kostnader, en dylik anordning otvivelaktigt skulle komma att medföra, icke kunnat biträda förslaget.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition, nr 174, icke kunnat oförändrad bifallas, och med anledning av de likalydande motionerna I: 179 av herrar Johan Nilsson i Malmö och Hjalmarsson samt II: 245 av herr Winkler m. fl. ävensom motionerna II: 499 av herr Edberg samt II: 503 och II: 504 av herrar Andersson i Rasjön och Pettersson i Hällbacken, samt med avslag å de likalydande motionerna I: 24 av herr Nylander m. fl. och II: 51 av herr Björkman m. fl., de likalydande motionerna I: 337 av herr Löfvander och II: 491 av herr Johanson i Hallagården m. fl., motionerna II: 219 av herr Björnberg, II: 500 av herr Lindmark, II: 501 av herrar Persson i Grytterud och Gustafson i Kasenberg samt II: 502 av herr Bengtsson i Kullen, för sin del

a) antaga ovan införda förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt med den ändringen att 5 § erhåller följande lydelse:

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

a) för motoreykel utan bivagn med femton kronor, då motoreykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med tjugo kronor;

b) för motoreykel med bivagn med trettio kronor;

c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med fjorton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med sexhundra kilogram, dock minst med sextio kronor;

d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med femtio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt; samt

e) för släpvagn efter den beräknade vikten av den största last och

det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad (maximilast):

om vikten understiger femhundra kilogram, med trettio kronor;

om vikten uppgår till femhundra men icke åttahundra kilogram, med sextio kronor; samt

om vikten uppgår till åttahundra kilogram, med etthundra kronor.

För automobil, som är inrättad för och drives med tråkolsgas, utgår skatt med hälften av de i denna paragraf stadgade skattesatserna.

b) antaga nedan införda

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 1 och 5 §§ förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit¹.

Härigenom förordnas, att 1 och 5 §§ förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

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

I denna — — — såsom motorsprit.

5 §.

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

a) för bensin — — — svensk frihamn;

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

c) för bensin — — — än motordrift.

Vid restitution — — — belöpande tullen.

Denna förordning träder i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar; och skall från och med samma dag förordningen den 2 juni 1931 (nr 137) om tilläggsskatt å bensin upphöra att gälla.

c) antaga ovan införda förslag till förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1932, med den ändringen att 2 § erhåller följande lydelse:

¹ Senaste lydelse av 1 § se 1932: 64; jfr 1931: 137.

2 §.

Skyldighet att erlægga skatt enligt denna förordning åligger, där ej annat föranledes av vad nedan i 9 § stadgas, den, som vid den i 1 § angivna tid innehade bensin till myckenhet överstigande 1,200 liter.

d) antaga ovan införda förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar med den ändringen att de vid förordningen fogade övergångsbestämmelserna i nedan angiven del erhålla följande lydelse:

Denna förordning — — — ytterligare anstånd.

4) Visar den, som enligt denna förordning skulle vara skyldig att erlægga genom förordningen beslutad höjning av den särskilda skatten å automobilgummiringar, att ringar, som han den 1932 innehaft, till annan levererats, och grundar sig leveransen på försäljningsavtal, som slutits före denna förordnings ikraftträdande, äger Kungl. Maj:t, där den skattskyldige icke på grund av förbehåll i försäljningsavtalet eller eljest är berättigad att hos köparen uttaga skatten, bestämma, att skattskyldigheten skall åligga köpare, eller, då skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av skatten.

Ansökan om sådan befrielse eller återbäring skall ingivas inom natt och år efter det skatt vederbörande avfordrats.

5) Vad i 12 och 13 §§ stadgas för det fall, att deklarationsskyldighet enligt 4 § ej behörigen fullgöres, skall jämväl äga tillämpning i avseende å deklaration, varom under 3) sägs.

Stockholm den 21 april 1932.

På bevillningsutskottets vägnar:

JOH. NILSSON.

Närvarande: herrar Nilsson i Kristianstad, Bårg, Boman, Bergman, Eriesson i Obergå, Månsson i Furuvik*, Jönsson i Boa, Olsson i Ramsta, Björklund, Olsson i Golvvasta, Olsson i Gävle*, Wahlmark, Forssberg, Wijkström*, Östergren, Hjalmarsson, Anderson i Storegården, Werner, Heiding och Larson i Tönnerså.

* Icke närvarit vid justeringen av betänkandet.

Reservationer:

1) av herrar *Ericson* i Obergå, *Olsson* i Golvvasta och *Heiding*, vilka anfört:

»Det torde vara mycket tveksamt, huruvida det under nuvarande ekonomiska konjunkturen är lämpligt att pålägga automobiltrafiken en så avsevärt ökad skattebörda som i propositionen föreslagits. En skärpning av denna beskattning med icke mindre än 27 procent får givetvis till följd icke blott dyrare frakter utan även svårigheter för en hel del trafikutövare att överhuvud taget fortsätta driften, varvid risk för ökning av arbetslösheten uppstår. För vissa fordonsägare torde den ökade beskattningen innebära, att de nödgas göra sig av med sina fordon, och i trakter med dåliga järnvägsförbindelser, där biltrafiken har stor betydelse för ortsbefolkningen, kommer den ökade skattebördan säkerligen att medföra avsevärda olägenheter.

Därtill kommer att, trots bilbeskattningens ökning med omkring 15 miljoner kronor, vägväsendet icke blir bättre tillgodosett än hittills. På grund av att dels det bidrag till vägunderhållet på landet, som hittills gäldats med vanliga statsmedel, dels anslaget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar, dels ock de två anslag till vägorganisationen i länen, vilka hittills gäldats med vanliga statsmedel, nu skola utgå av automobilskattmedel, kommer skärpningen av automobilbeskattningen icke heller att i något avseende bringa lättnad i vägskatten.

Vad beträffar fordonsskatten har även denna enligt Kungl. Maj:ts proposition i det stora hela betydligt skärpts. Det synes dock vara ett berättigat önskemål — för vilket även uttryck gavs i 1931 års riksdagsskrivelse i ämnet — att fordonsskatten något lindras till förmån för de bilägare, som endast i jämförelsevis ringa utsträckning använda sina fordon. Vi hava därför varit av den meningen, att utskottet bort tillstyrka det i motionerna I: 337 och II: 491 gjorda yrkandet, att fordonsskatten måtte bestämmas till 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 800 kilogram, dock minst med 60 kronor, och ansett att utskottet därför bort, med bifall till utskottets hemställan i övrigt, föreslå riksdagen,

att 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt måtte erhålla följande lydelse:

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

a) för motorcykel utan bivagn med femton kronor, då motorcykelns

tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med tjugo kronor;

b) för motorecykel med bivagn med trettio kronor;

c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med fjorton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med åttahundra kilogram, dock minst med sextio kronor;

d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med femtio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt; samt

e) för släpvagn efter den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad (maximilast):

om vikten understiger femhundra kilogram, med trettio kronor;

om vikten uppgår till femhundra men icke åttahundra kilogram, med sextio kronor; samt

om vikten uppgår till åttahundra kilogram, med etthundra kronor.

För automobil, som är inrättad för och drives med tråkolsgas, utgår skatt med hälften av de i denna paragraf stadgade skattesatserna.»

2) av herrar *Östergren*, *Hjalmarsson* och *Larson* i Tönnersa, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava följande lydelse:

»Den av Kungl. Maj:t föreslagna skattehöjningen innebär en mycket avsevärd ökning — — — de föreslagna skattesatserna icke kunna anses oskäligen.

Vad angår frågan om skattens fördelning å de olika beskattningsföremålen finner utskottet, i likhet med vad som framförts i motion II: 501, att fordonsskatten å personbilar bör utgå efter nu gällande grunder, dock med sänkning av skatteminimum till 60 kronor och att erforderlig utfyllnad av bilskattemedel må uttagas genom en förhöjning av gummiringsskatten till 4 kronor per kilogram. I riksdagens skrivelse av den 28 maj 1931 till Kungl. Maj:t angående utredning rörande automobilbeskattningen anfördes bland annat att man borde 'bibehålla de grundläggande principerna för gällande beskattning, nämligen att denna skulle drabba såväl innehavet av automobil som även och *främst utgå i förhållande till den omfattning, i vilken automobilerna brukades*'. Utskottet, som finner, att till det senare har vid utredningen fästs mindre avseende, anser, att större rättvisa skipas mellan, å ena sidan innehavet av en automobil, som brukas mindre, och å andra sidan en som är strängt i bruk, därest man bibehåller en relativt låg fordonsskatt, men däremot uttager en förhållandevis hög gummiringsskatt.

Genom förhöjningen av gummiringsskatten till 4 kronor per kilogram tillföres statskassan ett belopp ungefär motsvarande den brist, som uppstår därigenom att nuvarande fordonsskatt icke höjes.

Beträffande fordonsskatten å motorcyklar finner utskottet ingen anledning tillstyrka bifall till motion II: 501.

Med det nu anförda har utskottet — — — biträda förslaget.»

På grund av det sålunda anförda hava vi inom utskottet yrkat, att riksdagen måtte med bifall till utskottets hemställan i övrigt föreslå riksdagen,

a) att 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt måtte erhålla följande lydelse:

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

a) för motorcykel utan bivagn med femton kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest med tjugo kronor;

b) för motorcykel med bivagn med trettio kronor;

c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med tio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med fyrahundra kilogram, dock minst med sextio kronor;

d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med femtio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt; samt

e) för släpvagn efter den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad (maximilast):

om vikten understiger femhundra kilogram, med trettio kronor;

om vikten uppgår till femhundra men icke åttahundra kilogram, med sextio kronor; samt

om vikten uppgår till åttahundra kilogram, med etthundra kronor.

För automobil, som är inrättad för och drives med träkolsgas, utgår skatt med hälften av de i denna paragraf stadgade skattesatserna.

b) att 1 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar måtte erhålla följande lydelse:

1 §.

För följande arbeten av mjuk kautschuk, som införs till eller tillverkas inom riket, nämligen massiva hjulringar (även i längder) samt yttergummi eller delar därtill för ringar till automobiler eller motorcyklar, skall i den ordning nedan stadgas erläggas skatt av fyra kronor för kilogram.

Vad sålunda stadgas om ringar till automobiler och motorcyklar skall jämväl äga tillämpning i avseende å ringar till släpvnagnar och traktorer ävensom å ringar till bärgnings- och andra transportabla maskiner, Kungl. Maj:t dock obetaget att i särskilda fall, där omständigheterna därtill föranleda, medgiva befrielse från skattskyldighet.

I första och andra styckena omförmälda varuslag benämnas i denna förordning automobilgummiringar.

För automobilgummiringar — — — denna förordning.

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

Särskilt yttrande

av herr *Bärg*, som anförde:

»Enligt beslut vid 1927 års riksdag vidtogs sådan ändring i bestämmelserna angående skatt å bensin, att restitution av sådan skatt skulle — förutom för bensin, som begagnas för annat tekniskt ändamål än motordrift — få åtnjutas för bensin, som användes för framdrivande av tåg eller fordon å järnväg eller av luftfartyg eller av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske.

Skälet till införande av ifrågavarande restitutionsbestämmelser var, att intäkterna av bensinbeskattningen ingå bland automobilskattemedel och sålunda komma vägväsendet till godo, men användningen av bensin till ovannämnda ändamål icke har något samband med vägarna och vägslitningen.

Vad beträffar motorbåtarna kan den för dessas drift erforderliga bensinen restitueras allenast i den omfattning, motorbåtarna nyttjas vid yrkesmässigt utövande av fiske.

En sådan begränsning, som alltså gäller för restitution av bensin för motorbåtar, synes icke vara befogad. Då bensinskatten endast är avsedd att medverka till täckande av kostnader för vägväsendet, är det uppenbarligen oegentligt, att motorbåtarna belastas härmed. Särskilt i de fall, då motorbåtarna icke användas för nöjesändamål utan såsom ett nödvändigt fortskaffningsmedel, kan bensinskatten verka synnerligen betungande, så mycket mer som bränslekonsumtionen för motorbåtar i regel torde ställa sig kostsammare än vid automobildrift. Även om det förefaller mindre betänkligt, att motorbåtar för nöjesändamål träffas av bensinskatten, bör dock härvidlag uppmärksammas, att ifrågavarande beskattning ingalunda är anordnad såsom en lyxskatt utan såsom ersättning för vägslitningen.

Av nu anförda skäl har jag ansett önskvärt, att vid en kommande utredning rörande beskattningen av motorbränslen jämväl den frågan tages under övervägande, huruvida skatterestitution i någon form kan anordnas för bensin, använt även för andra motorbåtar än sådana som användas för yrkesmässigt fiske.»