

Nr 501.

Av herrar **Persson** i Grytterud och **Gustafson** i Kasenberg, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 174, med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt m. m.

Enligt proposition nr 174 med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt m. m. har Kungl. Maj:t för att täcka de för vägändamål nödiga statsmedlen ifrågasatt höjningar av såväl fordons- som trafikskatterna. Enligt regeringsförslaget skola 15 nya miljoner uttaxeras, fördelade med 2 miljoner kronor på fordonen, 5 miljoner kronor på ringarna och 8 miljoner kronor på bensinen. Både med hänsyn till angelägenheten att erhålla ökade medel att tillgodose landsbygdens vägväsende och väghållares intressen och med hänsyn till den allmänna tendensen vid fördelningen av det ökade skattetrycket torde regeringsförslaget böra vinna riksdagens stöd. Tvekan kan däremot förefinnas om den lämpliga avvägningen av de höjda skattesatserna mellan olika skatteobjekt.

Regeringsförslaget har lagt tyngdpunkten vid skatteförhöjningen på trafikskatterna. Principiellt måste detta vara riktigt, dels emedan skatteskyldigheten därmed kommer att bättre avpassas efter fordonets användning, dels därför att prisfallet å gummi och bensin i hög grad neutraliserar verkningarna av skatteökningen i jämförelse med förhållandena vid tiden för bilskattnas införande. Endast genom en höjning av trafikskatterna kan en sådan utdebitering för vägväsendets behov ske, som svarar mot vederbörande fordonssägares användning av och intresse för vägnätet. Man hade med utgångspunkt härifrån kunnat förvänta, att Kungl. Maj:t skulle lämna fordonsskatterna orörda. Regeringen har dock med 2 miljoner kronor höjt även fordonsskatten. Visserligen har regeringen härvid framgått jämförelsevis varsamt, men skärpningen förefaller dock mindre väl grundad i vad avser personbilarna. Sedan bilskattna infördes ha fordonen pålagts en ny pålaga genom den obligatoriska försäkringen, varför de årliga fasta avgifterna avsevärt höjts i motsats till trafikskatterna, vilka till följd av prisfallet ha kommit att faktiskt kännas lindrigare även med hänsyn tagen till fjolårets förhöjning av bensinskatten. För en privatbilägare, som kanske ytterst sällan nyttjar eller kan nyttja sin bil, utgöra därför de nuvarande obligatoriska fasta avgifterna — fordonsskatten plus försäkringspremien — avsevärd pålagor. Dessa kunna verka avskräc-

kande vid nyinköp eller inbjuda till fordonets avyttrande, och de kunna sålunda leda till minskat bilbestånd samt därigenom motverka skatteförhöjningens syfte. Visserligen äga personbilägarna olika skattebärkraft, men avgörande hänsyn bör ej tagas till det fåtal, för vilket de fasta avgifterna lätt kunna utgöras, utan till den mångfald ofta avlägset boende människor, som endast med största svårighet kunna förvärva och bibehålla sina ofta kanske nödvändiga fordon. Förbises må ej heller mertungan för dem, som numera och hädanefter anskaffa nya biler, genom påläggandet av tilläggstullar för både helfabrikat och sammansättningsdelar. I vissa hänseenden måste tullförhöjningen betraktas som en skärpt fordons-skatt, även om denna utgår som engångsavgift.

Regeringsförslaget angående fordonsskatten är såtillvida komplicerat, som man för samtliga slag av fordon använder en enhetlig viktskala och därigenom tvungits anpassa beskattningen av personbilarna efter behovet att beskatta främst omnibussarna, vilka senare såsom propositionen anger relativt lindrigt undslupit det av de föreslagna nya trafikskatterna åsamkade skärpta skattetrycket. Den stegrade progressionen i skatteskalan har uppenbarligen till främsta syfte att träffa i första hand omnibussarna och i andra lastautomobilerna. Då dessa fordonstyper påtagligen öva den största slitningen av vägbanan, kan en ökning av deras andel i vägbördan principiellt icke anses annat än rimlig. Däremot torde icke samma skäl kunna med samma styrka andragas i vad gäller personbilarna, åtminstone mot bakgrunden av vad ovan yttrats om deras ofta mycket ringa användning i trafik. Knappast synes det härvid kunna anses skäligt att ifrågasätta en ny skatteutformning, som låt vara att den något reducerar de lättaste bilarnas skattebörda dock genom den kraftiga progressionen beräknas inbringa statsverket ytterligare cirka 700,000 kronor till de 10.5 miljoner, som redan upptagas för personbilarna. En dylik justering av skatteskalen torde icke kunna befinnas rättvisande, då det rimligaste och riktigaste måste vara att trafiken får bära hela det nya merbehovet för vägväsendet.

Enligt vår mening borde trafikskatternas grunder regleras på så sätt, att den av regeringen föreslagna nya skatteskalen endast godtages för bussar och lastbilar, medan nu gällande fordonsskattebestämmelser i huvudsak bibehållas för personautomobilerna. En justering av dessa senare torde dock i anslutning till den av regeringen föreslagna skatteskalen böra tagas i övervägande. Enligt regeringsförslaget komma personbilar intill 1,100 kilogram att erhålla en lägre skatt än hittills, detta till följd av sänkning av minimum och höjningen av tjänstevikten. Goda skäl synas förefinnas för att det sänkta minimum inpassas i de gamla skattegrunderna. Detta komme att medföra, att personbilar å en vikt intill 1,000 kilogram ålades en skatteplikt å 60 kronor i stället för nuvarande 75 kronor och att bilar å en vikt av 1,000—1,100 kilogram en skatteplikt av 70 kronor likaledes i stället för nuvarande 75 kronor. Från och med 1,100 kilogram bleve

skattesatsen orubbad, stigande med 10 kronor per varje påbörjat 100 kilogram.

Huruvida den föreslagna förhöjningen av motorecyklarnas fordonsskatt kan anses nödvändigtvis påkallad, förefaller oss likaledes tveksamt. Samma skäl som för personbilarna kunna här anföras för orubbade skattegrunder. Det beräknade ökade skattebeloppet, 200,000 kronor, synes dessutom icke vara av den storlek, att detsamma kan äga någon avgörande betydelse. Även dessa motorfordon torde i de flesta fall användas av personer i för arbetet nödvändiga resor, och deras skäliga andel i skatteökningen får ändock erläggas genom ring- och bensinskatternas skärpning.

Vår ovan föreslagna ändring i vad rör personbilarna komme att i runda tal medföra en minskning av propositionens kalkylerade fordonsskatt med cirka 1.2 miljoner kronor. Enligt nu oförändrat gällande grunder beräknas personbilarnas fordonsskatt ge 10.7 miljoner kronor och enligt regeringsförslaget 11.4 miljoner kronor. Till denna differens å 700,000 kronor skall läggas de 400,000 å 500,000 kronor, som bortfalla vid den nyssnämnda sänkningen av skatteminimum till 60 kronor. Läger man härtill eventuellt också de 200,000 kronor, som komma på motorecykelskattens orubbade utgående, skulle skatteminskningen icke belöpa sig till fullt halvannan miljon i förhållande till regeringsförslagets kalkyler. Huruvida en sådan skattereduktion kan företagas utan att kompenseras av en annan skatteskrärpning till motsvarande värdebelopp torde i främsta rummet bli beroende av utgången av regeringsförslaget angående användande av bilskattemedlen för sådana nya ändmål som vägbyggnader eller till utfyllande av återstående 15 procent av statens ordinarie underhållsbidrag. Därest med anledning av väckta motioner regeringsförslaget i dessa delar delvis skulle förkastas, bleve behovet av bilskattemedel begränsat i motsvarande mån, vadan vid sådant förhållande en förändring av fordonskatten på nyss angivet sätt icke behövde kompletteras med någon skatteskrärpning på annat håll. Skulle regeringens förslag till disponerande av bilskatterna återigen godtagas av riksdagen och skulle sammanlagt 15 miljoner nya skattemedel vara erforderliga, synas oss de behövlige medlen kunna uttagas genom en skärpning av ringskatten med 2 kronor per kilogram i stället för av regeringen föreslagna 1 krona 50 öre. Genom denna ytterligare förhöjning å 50 öre torde 1.5 å 2 miljoner kronor tillföras statskassan, vilket alltså mer än väl skulle täcka den uppståndna bristen. Även om denna skatteskrärpning helst borde undvikas, kan den dock i nuvarande finansiella nödläge anses försvarlig genom priset på gummi, förbättringen av ringarnas kvalitet och hållbarhet samt den mätare på trafikintensiteten, som ringförbrukningen i stort sett torde utgöra. De skäl, som i propositionen sid. 52 anföras för en förhöjning med 1 krona 50 öre, synas oss även kunna åberopas för den ytterligare stegring, som vi sålunda subsidiärt ifrågasätta.

På grund av vad vi ovan anført hemställa vi.

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.

Stockholm den 30 mars 1932.

Nils Persson

i Grytterud.

Arthur Gustafson

i Kasenberg.
