

Nr 24.

Av herr Nylander m. fl., angående lättnad i skattehänseende för s. k. bärgningsautomobiler.

Enligt kungl. förordningen om automobils katt den 2 juni 1922 undantogs från skatteplikt vissa automobiler, som kunna anses vara inrättade uteslutande för vissa allmänna intressen, nämligen för brandväsen och för transport av sårade eller sjuka, s. k. ambulansbilar. Med den utveckling automobiltrafiken erhållit synes vara av stor betydelse, att säkerhet finnes för att, därest en automobil under trafik utsättes för skada, densamma *dels* skall kunna upplyftas, så att fastklämda eller skadade personer hastigt kunna framtagas, *dels* ock bilen skall kunna snarast föras till reparationsverkstad, så att bilen fortast må kunna återgå i trafik. Möjligheten härtill är i hög grad beroende av att ett tillräckligt antal bärgningsbilar finnas på lämpligt sätt till hands över hela landet. Bilverkstädernas riksförbund har nu framhållit, att hållandet av bärgningsvagnar är förlustbringande, varför det vore nödvändigt för tryggandet av tillgång till bärgningsvagnar, att en lättnad i skattehänseende bereddes för dem. Till styrkande av sina uppgifter har riksförbundet uppsatt bifogade P. M. Riksförbundet har i sin utredning ej omnämnt den möjligheten att bärgningsvagnar skulle kunna betraktas såsom motorredskap och vara underkastade de lättnader i skattehänseende, som för dylika gälla. Säkerligen har riksförbundet ej ansett detta nödigt, då det ju är naturligt, att en bärgningsbil ej kan fylla sitt ändamål, om den ej kan användas i högre fart än den för motorredskap tillåtna eller tio kilometer i timmen.

Då för automobiltrafikens upprätthållande det lär vara av betydelse, att bärgningsvagnar till tillräckligt antal förefinnas, men härför vissa lättnader i skatteplikt torde vara nödiga, synes det oss kunna ifrågasättas, om ej dylika vagnar borde från skatteplikt undantagas eller i varje fall uttrycklig bestämmelse meddelas, att i den beräknade tjänstevikten ej inräknas de särskilda anordningar, som påfordras för automobilens brukande såsom bärgningsvagn. Vi anse oss dock nu ej böra framkomma med annat förslag än att en utredning i ärendet företages, och hemställa vi därför,

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 un-

dantagas helt eller delvis från skatteplikt enligt automobilskatteförordningen, samt att Kungl. Maj:t måtte, sedan utredningen verkställts, vidtaga den åtgärd, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 18 januari 1932.

Axel Nylander.

Alb. Bergström.

O. A. Nordborg.

P. M. för bärgningsbilar.

Nedanstående redogörelse omfattar 20 st. bärgningsvagnar, fördelade på 10 st. av Sveriges största städer från Östersund till Malmö. Av dessa vagnar, är det endast 2 st., bägge tillhöriga landets med all säkerhet mest anlitade firma, Centralgaraget i Stockholm, som lämnat någon vinst. Därvid har dock icke i utgiftsstaten upptagits nämnda firmas kostnader för namnanrop och växel för telefon — kr. 6,000 pr år — och är att märka att detta namnanrop till stor del tillkommit med hänsyn till firmans bärgningsverksamhet. Det torde bemärkas att de uppgivna omkostnadsposterna äro rena självkostnader, som icke inkludera vare sig bidrag till respektive rörelses förvaltningskostnader eller någon som helst handelsvinst. Något tvivel om de lämnade uppgifternas riktighet kan ej gärna ifrågakomma, enär vi endast medtagit de största och vederhäftigaste firmorna i landet och vilka ha en ordnad bokföring.

Den nämnda utredningen lämnar följande intressanta belysning över saken:

Utgiftstitlar	För 20 vagnar	Medeltal pr vagn
Avskrivning & värdeminskning	14,714: —	736: —
Kapitalränta	4,241: —	212: —
Försäkring	2,689: —	135: —
Automobilskatt	3,752: —	188: —
Arbetslöner	12,117: —	605: —
Driftskostnader	9,419: —	470: —
Garage	4,480: —	224: —
Underhållskostnader	10,295: —	514: —
Diverse utgifter	2,340: —	116: —
Summa utgifter	64,047: —	3,200: —
Avgår bruttoinkomster	52,189: —	2,609: —
Förluster	11,858: —	591: —

Vi vilja i det följande lämna ett förtydligande av de olika posterna i ovanstående sammandrag.

Avskrivning: Varierar för de olika firmorna från 10 till 20 procent.

Kapitalränta: Varierar beroende på bärgningsbilens nuvarande värde och de ränteutgifter, som äro förknippade med det investerade kapitalet.

Försäkring: Avses den i lag föreskrivna trafikförsäkringen jämte komplettering med brandförsäkring eller dylikt.

Automobilskatt: Automobilskatten beräknas enligt gällande lag efter automobilens tjänstevikt, i vilken för närvarande den å bilen placerade bärgningsanordningen inkluderas, varigenom *bilverkstaden följaktligen även får betala skatt för bärgningsanordningen, vilken dock endast kan betraktas som ett verktyg*. Det har visat sig att den i Östersund befintliga bärgningsvagnen, som är platsens enda, trots detta lämnat en avsevärd förlust för sin ägare. Vad skulle Östersunds stad göra om ingen vagn ställdes till allmänhetens förfogande vid automobilolyckor? Svenska statens järnvägar ha numera efter de timade järnvägsolyckorna utplacerat ett antal hjälptåg med fullt utrustad sjukvagn här och var i Sverige, vilka äro uppeldade och startklara, för att vid förekommande behov vara allmänheten till hjälp vid järnvägsolyckor. Trafikolyckor å landsvägar där människoliv spillas, stå i ett avsevärt högre antal, än de som förekomma å järnvägarna. Om det tankeexperimentet skulle göras, att samtliga bärgningsbilar komme att indragas — skulle då staten vilja åtaga sig den utgift som härigenom komme att uppstå? Kontentan blir att bärgningsautomobilerna äro oundgängliga för allmänheten, men däremot förlustbringande för bilverkstäderna. Dessutom förekommer dessa vagnar genom sin speciella konstruktion helt obetydligt i trafiken i jämförelse med övriga automobiler och då såväl *brand- som ambulansautomobiler äro befriade från automobilskatt*, kan den nuvarande beskattningen icke anses rättvis. Då det ekonomiska läget fordrar iakttagande av den största sparsamhet och ett borteliminering av förlustfaktorer, ställer sig frågan synnerligen aktuell för de svenska bilverkstäderna, att avveckla de förlustbringande bärgningsautomobilerna. Vi finna det därför såväl rättvist som nödvändigt att riksdagen genom slopande av bilskatten å bärgningsvagnar visar sin förståelse för våra krav.

Arbetslöner: Innefattar de direkta utbetalda lönerna, utan något som helst pålägg för förmän, vilka i många fall måste medfölja för organisation av bärgningsarbetet. På verkstäder, där vakthållning nätter och helgdagar är arrangerad, har givetvis dessa utlägg ingått i denna post.

Driftskostnader: Innefattar utgifter för bensin, olja, trassel och dylikt.

Garage: Avser antingen ett förhyrt garage eller också kostnaden för den golvyta, som automobilen upptager i verkstaden. Att placera en pjäs, så dyrbar som ifrågakvarande ute, vore alltför riskfyllt.

Underhållskostnader: Innefattar reparation av bilen samt slitage av gummi, rengöring och smörjning m. m.

Diverse utgifter: Innefattar övriga utgifter, såsom ibland förekommande extra försäkring för manskapet, jämte annonsering o. dyl.

Norrköping den 12 januari 1932.

Bilverkstädernas Riksförbund

Leopold Eriksson.
Ordf.

Ake Reifors.
Sekreterare.