

## Nr 24.

Ankom till riksdagens kansli den 26 mars 1936 kl. 5 e. m.

*Bevillningsutskottets betänkande, i anledning av vissa motioner avseende ändringar i fråga om automobilbeskattningen.*

(2:a avd.)

Till bevillningsutskottet hava hänvisats åtskilliga motioner, avseende ändringar i fråga om automobilbeskattningen. Av dessa motioner har det synts utskottet lämpligt att i ett betänkande behandla följande, nämligen:

1) de likalydande motionerna nr 102 i första kammaren av herr *Nylander* m. fl. och nr 256 i andra kammaren av herr *Hagberg* i Malmö m. fl., i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förslag till förändrad avvägning av automobilskatten, särskilt med beaktande av i motionerna anförda synpunkter;

2) de likalydande motionerna nr 249 i första kammaren av herr *Carlström* m. fl. och nr 554 i andra kammaren av herr *Lundell* m. fl., däri hemställts, »att riksdagen måtte besluta att fordonsskatten för personautomobiler samt för lastautomobiler med en tjänstevikt ej överstigande 2 ton skall utgå med tio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med sexhundra kilogram, dock minst med 50 kronor,

samt att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag

angående de belopp, som av automobilskattemedel per år böra användas för vägväsendet,

angående de grunder, efter vilka automobilskattesatserna böra sänkas, när överskott tenderar att uppstå,

angående huruvida preferens i skatteavseende lämpligen kan lämnas åt inom landet tillverkade motorfordon, samt slutligen,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om övervägande av ändrad uppördstid för fordonsskatten»;

3) de likalydande motionerna nr 250 i första kammaren av herr *Löfvander* m. fl. och nr 555 i andra kammaren av herr *Strindlund* m. fl., vari hemställts, »att riksdagen med ändring av nu gällande bestämmelser för automobilbeskattningen måtte besluta, att fr. o. m. budgetåret 1936/1937 fordons-

skatten skall utgå med 11 kronor för varje påbörjat tal av 100 kg. av automobilens tjänstevikt, minskad med 600 kg., och skatten på automobilgummiringar med 2 kronor pr kg.»;

4) motionen nr 327 i andra kammaren av herrar *Johansson* i Bro och *Gustafsson* i Lekåsa, däri hemställdt, »att riksdagen måtte besluta, att fordonsskatten för automobiler skall sänkas till 10 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 600 kilogram»;

5) de likalydande motionerna nr 103 i första kammaren av herr *Löfvander* och nr 253 i andra kammaren av herrar *Pehrsson* i Bramstorp och *Nilsson* i Hörby, i vilka hemställdt,

»att riksdagen måtte besluta, att gummiringar, som användas till hästfordon, skola undantagas från den för automobilgummiringar fastställda skatten, samt

att vederbörande utskott ville utarbeta förslag till härför erforderliga författningsändringar»;

6) motionen nr 552 i andra kammaren av herr *Flyg* m. fl., däri hemställdt, »att riksdagen måtte besluta att nu utgående beskattning av bilringar måtte upphöra från och med den 1 juli 1936»; samt

7) motionen nr 119 i andra kammaren av herr *Werner* i Höjen m. fl., vari hemställdt, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i kungl. förordningen av den 12 december 1924 angående uppbörd av automobils katt att skattepliktig innehavare av automobil må kunna medgivas rätt att erlägga honom påförd årlig automobils katt i tvenne betalningsterminer i likhet med uppbörd av kronouts kylder».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för motionärernas yrkanden, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna.

## **Automobilbeskattningens tillkomst och utveckling.**

### **Beskattningen intill år 1932.**

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

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 bensin. 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 dock träda i tillämpning först den 1 juli 1929.

Det visade sig emellertid, att ej heller med den sålunda genomförda skärpningen av beskattningen av automobiltrafiken denna trafik i skälig 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 angående.

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 vägslitning på rättvist sätt avpassad skatt. Såsom skäl härför anfördes bland annat, att i vissa länder, där ett-

dera 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 införande 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 huvudsak beträffande fordonsskatten, varvid 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 av förut gällande författningar i ämnet utfärdades den 3 juni 1927 (S. F. S. nr 188—190).

I motion vid 1929 års riksdag föreslogs, att fordonsskatten måtte ersättas med en engångsskatt med viss procent av automobils försäljningsvärde eller ock avskaffas, därest en sådan omläggning icke befundes möjlig eller lämplig. 1929 års bevillningsutskott hemställde i sitt betänkande nr 6, att motionen icke måtte föranleda någon åtgärd, och denna hemställan bifölls av riksdagen.

Till stöd för nämnda hemställan anförde bevillningsutskottet bland annat följande:

»Med automobilbeskattningen avses att av ägarna till mortorfordonen uttaga den merkostnad för vägväsendet, fordonen förorsaka, och att i anslutning därtill skatten skall beräknas i förhållande till den vägförstöring, varje fordon kan antagas utöva. Såsom motionärerna framhållit bryter fordonsskatten så till vida mot grundprincipen för skattesystemet, att hänsyn väl tages till fordonets vägförstörande förmåga men däremot icke till den ytterligare faktor, som är bestämmande för själva vägslitningen, nämligen den tillryggalagda vägsträckan. Då emellertid statsmakterna godtogo sistnämnda beskattningsform, skedde detta under framhållande, att det måste anses rimligt, att automobilägaren såsom sådan finge sig ålagt att i skatteväg särskilt bidra icke allenast till vägarnas underhåll utan jämväl till erhållande av för automobiltrafik lämpade och väl byggda vägar. Det sålunda anförda skälet för fordonsskattens införande synes utskottet med full giltighet kunna åberopa jämväl för dess bibehållande och detta i än högre grad sedan skatt införts å bensen samt skatten å gummiringar höjts från 1 krona 50 öre till 2 kronor per kilogram. Därest fordonsskatten hålles inom måttliga gränser, synas berättigade anmärkningar knappast kunna göras mot densamma.»

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.

I särskilda vid 1930 års riksdag väckta motioner yrkades, att fordonsskatten måtte sänkas samt att en däremot svarande höjning av skatten å förbrukningsartiklarna måtte vidtagas. I enlighet med bevillningsutskottets hemställan, betänkande nr 6, beslöt riksdagen avslå dessa motioner.

Som motiv för sin hemställan om avslag å motionerna anförde bevillningsutskottet bland annat följande:

»De skäl 1929 års bevillningsutskott anført till förmån för bibehållande av de huvudgrunder, efter vilka skatten å automobiltrafiken utgår, äga enligt utskottets mening fortfarande full giltighet. Beträffande åter frågan om skattebördans fördelning mellan de särskilda beskattningsföremålen — fordonen, gummiringarna och bränslet — kunna givetvis olika meningar göra sig gällande. Närmast med hänsyn till den omfattning, i vilken automobiler utnyttjas i trafik, föreligga bland automobilägarna olikartade intressen i fråga om skattebördans fördelning å nämnda beskattningsföremål. För personer, som i jämförelsevis ringa utsträckning utnyttja sina automobiler i trafik, skulle ett överflyttande av skatt från fordonen till förbrukningsartiklarna givetvis innebära en fördel. En dylik överflyttning skulle däremot strida mot de intressen, som förefinnas hos ägare av i yrkesmässig trafik eller eljest i intensiv drift begagnade automobiler. Enligt — — — meddelade statistiska uppgifter belöpte sig skatten å gummiringar och bensin under budgetåret 1928/1929 till sammanlagt 25,118,966 kronor, motsvarande omkring 63 procent av den sammanlagda automobilskatten. Med hänsyn tagen till de principer, som varit ledande för ifrågavarande skattesystem, vill det synas, som om skattebördan vore i stort sett väl avvägd å de särskilda beskattningsföremålen.»

I anledning av vid 1931 års riksdag väckta motioner hemställde riksdagen på förslag av bevillningsutskottet i skrivelse den 28 maj 1931, nr 292, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande automobilbeskattningens anordnande samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Till stöd för detta förslag anförde bevillningsutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 40 följande:

»På sätt framgår av 1929 och 1930 års bevillningsutskotts — — — yttranden, har bevillningsutskottet tidigare avstyrkt bifall till gjorda yrkanden om ändring i gällande grunder för beskattning av automobiltrafiken. Det är emellertid uppenbart, att med den snabba utveckling, som ägt och alltjämt äger rum på förevarande område, beskattningen visar tendens att hastigt föråldras och

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

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

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

I anledning av vid 1931 års riksdag väckta motioner beslöts vidare, att, utöver den i förordningen 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 härom utfärdades den 2 juni 1931 (S. F. S. nr 137).

### Beskattningen efter år 1932.

Vid 1932 års riksdag beslöts i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 174 omläggning av automobilbeskattningen.

Den egentliga automobilskatten, fordonsskatten, utgår för närvarande enligt 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt, sådant detta författningsrum lyder enligt förordning den 29 april 1932 med följande belopp för nedannämnda motorfordon för helt kalenderår räknat:

för egentlig bil, med ringar av mjuk kautschuk, med 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av bilens tjänstevikt minskad med 600 kilogram, dock minst med 60 kronor;

för egentlig automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med 50 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt;

för släpvagn efter den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad, (maximilast) med lägst 30 kronor och högst 100 kronor;

för motorcykel utan bivagn med 15 kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, men eljest med 20 kronor; samt

för motorcykel med bivagn med 30 kronor.

Enligt 1 § förordningen den 2 juni 1922 om särskild skatt å automobilgummiringar, sådant detta författningsrum lyder enligt förordning den 29 april 1932, utgår skatt å sådana ringar med 3 kronor 50 öre för kilogram 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. Vad sålunda stadgas äger jämväl tillämpning i avseende å ringar till släpvagnar och traktorer ävensom å ringar till bärgnings- och andra transportabla maskiner.

Enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929, sådant detta författningsrum lyder enligt förordning den 29 april 1932, utgår skatt å bensin, som till riket införes eller här tillverkas, med 10 öre för liter.

Den vid 1932 års riksdag beslutade omläggningen av automobilbeskattningen innefattade en höjning av fordonsskatten med i genomsnitt omkring 11 procent samt en höjning av bensinskatten med 25 procent och av gummiringsskatten med 75 procent.

I sitt betänkande nr 32 anförde 1932 års bevillningsutskott i frågan rörande skattens fördelning å de olika beskattningsföremålen, att det med Kungl. Maj:ts proposition nr 174 framlagda förslaget anslöte sig till de riktlinjer, som 1931 års riksdag och bevillningsutskott förordat. Sålunda hade de grundläggande principerna för då gällande beskattning bibehållits, nämligen att denna skulle drabba såväl innehavet av automobil som även och främst utgå i förhållande till den omfattning, i vilken automobilerna brukades. 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 hade utskottet funnit i stort sett väl avvägd och ägnad att innebära ökad rättvisa i beskattningen av motortrafiken. Utskottet ansåg sig därför böra avstyrka bifall till motioner, innebärande förslag om lägre skattesatser för fordon än de av Kungl. Maj:t föreslagna.

Vid 1933 års riksdag förlängdes skattefriheten för motorsprit till den 1 juli 1934 och vid 1934 års riksdag beslöts fortsatt förlängning av nämnda skattefrihet till den 1 juli 1937.

I anledning av proposition nr 143 beslöt 1935 års riksdag, att skatt å sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och

för vilken icke utgår skatt enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit, skall utgå med 7 öre för liter. Denna beskattning skall emellertid träda i kraft först den 1 januari 1937.

I motion vid 1935 års riksdag föreslogs dels nedsättning av fordonsskattens minimibelopp för egentlig personautomobil från 60 till 50 kronor, dels ock sänkning av den för varje påbörjat tal av 100 kilogram av personautomobils tjänstevikt, minskad med 600 kilogram, utgående skatten från 14 till 10 kronor. 1935 års bevillningsutskott hemställde i sitt betänkande nr 23, att nämnda motion icke måtte föranleda någon åtgärd, och denna hemställan bifölls av riksdagen.

Till stöd för nämnda hemställan anförde bevillningsutskottet följande:

»Såsom 1930 års bevillningsutskott framhöll göra sig olika uppfattningar gällande beträffande frågan om skattebördans fördelning mellan de särskilda beskattningsföremålen, fordonen, gummiringarna och bränslet. Närmast med hänsyn till den omfattning, i vilken automobiler utnyttjas i trafik, föreligga bland automobilägarna olikartade intressen i fråga om skattebördans fördelning å nämnda beskattningsföremål. För personer, som i jämförelsevis ringa utsträckning utnyttja sina automobiler i trafik, skulle ett överflyttande av skatt från fordonen till förbrukningsartiklarna givetvis innebära en fördel. En sådan överflyttning skulle däremot strida mot de intressen, som förefinnas hos ägare av i yrkesmässig trafik eller eljest i intensiv drift begagnade automobiler.

Enligt utskottets mening bör därför en rubbning av skattefördelningen sådan som den av motionärerna föreslagna icke äga rum utan en allsidig på hela frågan ingående undersökning.»

Utskottet framhöll därjämte, att de nu gällande principerna för skattefördelningen tillkommit så sent som år 1932, därvid fordonsskattens procentuella andel i skattens sammanlagda belopp minskades. Denna andel hade år från år sjunkit samt minskats från 36.7 procent under budgetåret 1929/1930 till 27.6 procent enligt de beräkningar, som lågo till grund för statsverkspropositionens uppskattning av automobilskattemedlen för budgetåret 1935/1936. Vid sådant förhållande hade utskottet icke ansett sig böra föreslå någon sänkning av fordonsskatten, helst en sådan som den i motionen förordade otvivelaktigt komme att medföra en icke oväsentlig minskning av inflytande skattemedel. Då emellertid med den snabba utveckling, som ägt rum och alltjämt ägde rum på förevarande område, beskattningen kunde komma att visa sig i behov av omläggning, förutsatte utskottet, att Kungl. Maj:t hade sin uppmärksamhet riktad på frågan.

I anledning av en vid 1934 års riksdag väckt motion, vari ifrågasattes sådana ändringar i skatteuppbörden för motorfordon, att uppbörden av fordonsskatten för dem som så önskade skulle uppdelas å fyra inbetalnings-terminer, hemställde bevillningsutskottet i sitt betänkande nr 34, att motionen icke måtte föranleda någon åtgärd, och denna hemställan bifölls av riksdagen. Till stöd för nämnda hemställan anförde bevillningsutskottet bland annat följande:



»På grund av väckt motion var frågan om rätt att erlagga fordonsskatten i terminer föremål för prövning av 1932 års riksdag. Motionen föranledde icke någon riksdagens åtgärd. I sitt betänkande nr 32 anförde 1932 års bevillningsutskott, att utskottet, med hänsyn till de avsevärda kostnader en uppdelning av skatteuppbörden otvivelaktigt skulle medföra, icke kunde biträda det motionsvis framställda förslaget.

Ehuru uppbörden av fordonsskatten på en gång vid årets början understundom torde kunna föranleda vissa svårigheter, har utskottet likväl på av 1932 års bevillningsutskott anført skäl icke ansett sig kunna biträda motionärens förslag i denna del. Det av representanter för den yrkesmässiga trafiken framställda förslaget om uppbördsterminens framflyttande till första hälften av juli månad torde uppenbarligen förutsätta en omläggning av beskattningsåret till att omfatta tiden den 1 juli till den 30 juni påföljande år. Utskottet, som icke funnit sig övertygat om behovet av en sådan omläggning, har ansett det böra i första hand ankomma på Kungl. Maj:t, som äger meddela bestämmelser rörande uppbörd av automobilskatt, att taga denna fråga under omprövning.»

### Automobilbeskattningens avkastning m. m.

I nedanstående tablå lämnas en översikt över automobilbeskattningens avkastning i miljoner kronor under tiden från och med budgetåret 1928/1929 till och med budgetåret 1936/1937 ävensom de olika automobilskatternas procentuella andel av den totala avkastningen för varje budgetår.

Budgetår	Fordons- skatt	Gummi- rings- skatt	Bensin- skatt	Summa	Procent av summa skatter:		
					Fordons- skatt	Gummi- rings- skatt	Bensin- skatt
					Milj. Kr.	Milj. Kr.	Milj. Kr.
1928/1929 .....	14.7	6.7	18.4	39.8	37.0	16.8	46.2
1929/1930 .....	16.2	7.1	20.9	44.2	36.6	16.1	47.8
1930/1931 .....	17.5	7.4	26.5	51.4	34.0	14.4	51.6
1931/1932 .....	18.3	6.6	33.9	58.8	31.1	11.2	57.7
1932/1933 .....	20.8	8.2	43.8	72.8	28.6	11.2	60.2
1933/1934 .....	21.9	11.4	45.2	78.5	27.9	14.5	57.6
1934/1935 .....	23.9	13.8	49.8	87.5	27.3	15.8	56.9
1935/1936 <sup>1</sup> .....	27.0	16.0	57.0	100.0	27.0	16.0	57.0
1936/1937 <sup>1</sup> .....	28.0	16.0	59.0	103.0	27.2	15.5	57.8

Beträffande fördelningen av automobilskattemedlen förtjänar i detta sammanhang erinras, att i årets statsverksproposition föreslås, att dessa medel för budgetåret 1936/1937 skola användas på sätt framgår av den vid detta betänkande fogade Tab. 1.

<sup>1</sup> Beräknade belopp och procenttal.

Vad angår *motorfordonsbeståndet* i riket har generalstaben, med ledning av uppgifter från överståthållarämbetet och länsstyrelserna, år 1936 verkställt bland annat en sammanställning över antalet motorfordon och släpvagnar åren 1924—1935. Med ledning härav lämnas nedanstående översikt över motorfordonsbeståndet i riket för vart och ett av åren 1928, 1932 och 1935.

År	Antal registrerade motorfordon								Släpvagnar
	Person-automobiler	Omnibusar	Last-automobiler	Tank-automobiler	Bärgnings-automobiler	Summa automobiler <sup>1</sup>	Motorcyklar	Summa motorfordon	
1928 .....	94,301	2,192	30,677	—	—	127,660	49,603	177,263	—
1932 .....	101,817	3,404	39,871	133	96	146,947	52,164	199,111	2,134
1935 .....	109,096	3,914	41,803	169	144	159,083	45,950	205,033	6,231

Beträffande förskjutningen olika slag av motorfordon emellan från den 31 december 1934 till samma dag 1935 hänvisas till den vid detta betänkande fogade *Tab. 2*.

### Vägskatten.

Enligt 59 § lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, sådant detta lagrum lydte enligt lagen den 27 juni 1927 (S. F. S. nr 298), skulle vägskatten utgå efter vägfyrkar. Därvid beräknades bland annat en vägfyrk: för varje 100 kronor av taxeringsvärdet för jordbruksfastighet, för varje 150 kronor av taxeringsvärdet för annan fastighet samt för varje femtontal kronor av den till kommunal inkomstskatt beskattningsbara inkomsten.

Genom beslut vid 1933 års riksdag har vidtagits den jämkningen i fråga om vägskatten, att en vägfyrk skall beräknas för varje 200 kronor av taxeringsvärdet för all fastighet. I fråga om inkomst skall vägskatten däremot beräknas på samma sätt som tidigare. Berörda ändring i bestämmelserna i ämnet har trätt i tillämpning den 1 januari 1934 (S. F. S. år 1933 nr 388).

I enlighet med beslut vid 1934 års riksdag skall från och med år 1936 vägfyrktalsberäkningen upphöra och vägskatten i stället anslutas direkt till den kommunala skattecronan samt utgå på vägskattecronor efter viss närmare angiven beräkningsgrund (S. F. S. nr 242).

I efterföljande tablå lämnas en översikt över vägskattens belopp med mera i miljoner kronor för rikets samtliga väghållningsdistrikt under åren 1928—1935.

<sup>1</sup> Vissa specialvagnar förutom tank- och bärgningsautomobiler inräknade i summa automobiler.

Å r	Influten vägs katt	Värdet av underhåll in natura	Summa	Statsbidrag utbetalt till naturavväghållare	Kostnad för de väghållnings-skyldiga
	Milj. kr.	Milj. kr.	Milj. kr.	Milj. kr.	Milj. kr.
1928 .....	33.0	4.1	37.1	1.4	35.7
1929 .....	33.6	1.3	34.9	0.5	34.4
1930 .....	32.6	0.3	32.9	0.3	32.6
1931 .....	31.8	—	31.8	—	31.8
1932 .....	27.0	—	27.0	—	27.0
1933 .....	30.3	—	30.3	—	30.3
1934 .....	27.9	—	27.9	—	27.9
1935 .....	26.6	—	26.6	—	26.6

*Anmärkning:* Ovanstående siffror för åren 1928—1933 äro sammanställda med ledning av uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, återgivna i publikationen Allmänna väghållningsbesväret på landet. Uppgifterna för åren 1934—1935 avse beräknade belopp med ledning av under hand lämnade uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

### Utredningar angående motortrafikens andel i kostnaderna för väghållningen i riket m. m.

1931 års väg- och brosak-kunniga hava i skrivelse till Kungl. Maj:t den 19 augusti 1933 avgivit utlåtande (Statens offentliga utredningar 1934: 28, sid. 35—37) beträffande den utsträckning, i vilken motortrafiken bör delta i kostnaderna för väghållningen i riket. De sakkunniga hava därvid i huvudsak anfört följande.

Av vägväsendets kostnader borde av automobilskattemedel utgå bidrag efter följande beräkningsgrund:

barmarksunderhållets grundkostnad .....	15 %
barmarksunderhållets vägslitningskostnader .....	88 »
vintervägunderhållets kostnad .....	55 »
kostnader för vägbyggnader på landsbygden, med undantag för ödebygdevägar, enskilda utfartsvägar, tillfartsvägar till inlandsbanan och enkla bygdevägar .....	75 »
Städernas väghållning 15 % av de totala automobilskattemedlen.	

Med vad sålunda och i övrigt anförts skulle enligt de sakkunnigas mening frågan om motortrafikens skäliga andel av vägväsendets kostnader egentligen vara besvarad, så gott det låte sig göra med då föreliggande erfarenhet och uppgifter. De sakkunniga, vilka emellertid ansett sig böra undersöka, till vilken storlek automobilskattemedlen enligt dessa förutsättningar behövde utgå, framhöllo härutinnan följande:

Barmarksunderhållets grundkostnader hade de sakkunniga beräknat uppgå till 11.7 miljoner kronor.

Det bidragsberättigade barmarksunderhållets totala kostnad uppginge år 1931 till 46,752,890 kronor. (Häri inbegripet förvaltningskostnad för underhållet, men ej vintervägunderhållets kostnad.) Detta motsvarade en kost-

<sup>1</sup> 4,810 kr. — <sup>2</sup> 7,999 kr. — <sup>3</sup> 685 kr. — <sup>4</sup> 905 kr. — <sup>5</sup> 2,238 kr. — <sup>6</sup> 671 kr.

nad av 60.67 öre/m. Den nuvarande väglängden syntes utgöra omkring 78,100 kilometer. Förutsattes samma kostnad per längdmeter, skulle underhållskostnaderna utgöra c:a 47.4 miljoner kronor.

Vägsliitningskostnaden skulle sålunda utgöra  $47.4 - 11.7 = 35.7$  miljoner kronor.

Vintervägunderhållets kostnad kunde beräknas utgöra medeltalet av kostnaderna för åren 1927—1931 eller c:a 3.8 miljoner kronor.

Kostnaden för vägbyggnader på landsbygden med undantag för ödebygdsvägar med flera kunde uppskattas till c:a 40 miljoner kronor.

Med ledning härav hava de sakkunniga lämnat följande kalkyl över det erforderliga totala beloppet av automobilskattemedel:

	Bidrag av automobilskattemedel		Återstående kostnad Kr.
	Kostnad Kr.	Summa Kr.	
Barmarksunderhållets grundkostnad 15 % av 11.7 milj. kr. ....	1,800,000		9,900,000
Barmarksunderhållets vägsliitningskostnad 88 % av 35.7 milj. kr. ....	31,400,000		4,300,000
Vintervägunderhållet 55 % av 3.8 milj. kr. ....	2,100,000		1,700,000
Vägbyggnader med undantag av ödebygdsvägar m. fl. 75 % av 40 milj. kr. ....	30,000,000	65,300,000	10,000,000
Städernas bidrag av automobilskattemedel 15 % av totala bilskattemedlen eller			
$\frac{0.15}{0.85} \cdot 65,300,000$ .....		11,500,000	
	Summa kr.	76,800,000	
			Summa återstående kostnad för landsbygden Kr. 25,900,000

Enligt denna kalkyl skulle motortrafikens skäliga andel av vägväsendets kostnader utgöra c:a 77 miljoner kronor, vilket belopp ganska nära motsvarade vad som beräknades inflyta i bilskattemedel under budgetåret 1932/1933 eller 80 miljoner kronor. De sakkunniga hade erfarit, att de inflytande automobilskattemedlen under detta budgetår sannolikt komme att något understiga det sålunda beräknade beloppet. Detta vore emellertid beroende av — som man finge antaga — tillfälliga orsaker, främst den rådande depressionen. En ytterligare förhöjning av bilskatteerna kunde befaras medföra en minskning av det totalt inflytande beloppet, enär detta sannolikt skulle leda till en inskränkning av den redan då av skatter hårt belastade motortrafiken.

Av tabellen framginge det belopp, som skulle bestridas av andra medel än bilskattemedel, nämligen 25,900,000 kronor. Detta belopp borde jämföras med kostnaderna för vägväsendet omedelbart före motortrafikens genombrott, exempelvis året 1919, då vägväsendets kostnader uppgingo till c:a 27.6 miljoner kronor. Med den då föreslagna fördelningen skulle övriga i vägväsendet intresserade parter betala något mindre än före motortrafikens genombrott, vadan det ej funnes fog för talet, att motortrafiken vore gynnad på bekostnad av andra trafikintressen. Tvärtom kunde hävdas, att motortrafiken då fullt bure den andel av väghållningen, som svarade mot dess användning av vägarna.

*Järnvägsstyrelsen* har i utlåtande till Kungl. Maj:t den 31 oktober 1934 avgivit yttrande över 1931 års väg- och brosakknigas förenämnda utlåtande den 19 augusti 1933 samt därvid hemställt, att de sakkunnigas utredning bland annat måtte kompletteras genom en förutsättningslös och till grunden gående undersökning beträffande motortrafikens vägavgifter. Styrelsen har därvid med anledning av de sakkunnigas uttalande, att motortrafiken icke vore gynnad på bekostnad av andra trafikintressen, varmed enligt styrelsens mening i första hand måste syftas på järnvägarna, funnit det vara svårt inse, huru de sakkunniga på grundval av deras begränsade utredning kunnat fälla ett så allmänt omdöme som förutberörda. Ville man ha en jämförelse med järnvägarna, vore det nödvändigt att införa även deras förhållanden i utredningen. Någon antydning därom finnes dock icke i de sakkunnigas utredning.

Beträffande vad styrelsen i övrigt anfört rörande förevarande spörsmål tillåter sig utskottet hänvisa till styrelsens yttrande. (Statens järnvägars publikationer och utredningar med mera 1934: 4.)

*1935 års vägsakkunniga.* Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 15 juni 1935 har chefen för kommunikationsdepartementet — efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet — samma dag tillkallat fem sakkunniga, som antagit benämningen 1935 års vägsakkunniga, för verkställande av utredning och avgivande av förslag i fråga om ny lagstiftning beträffande enskilda vägar, om förutsättningarna för bidrag av allmänna medel till det enskilda vägväsendet och om principerna för bidrag till det allmänna gatu- och vägväsendet jämte därmed sammanhängande spörsmål.

Till statsrådsprotokollet i ärendet anförde chefen för kommunikationsdepartementet i samband med utverkandet av bemyndigande att tillkalla nämnda sakkunniga bland annat följande.

I det läge, vari frågorna om bidrag av allmänna medel till det enskilda vägväsendet och enskilda vägars intagande till allmänt underhåll numera kommit, hade dessa frågor fått ett närmare samband med de sedan några år aktualiserade spörsmålen berörande finansieringen av allmänna vägars byggande och underhåll. I sistnämnda hänseende hade från skilda utgångspunkter utredningar verkställts av 1929 års vägsakkunniga och 1931 års väg- och brosakkniga, vilka utredningar låge under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens bedömande. Inom nämnda styrelse påginge i anslutning därtill vissa utredningar om vägunderhållskostnaderna under år 1934 ävensom rörande städernas behov av bidrag av automobilskattemedel till gatu- och väghållningen samt om grunder för fördelningen mellan städerna av sådana bidrag. Det utredningsmaterial, som tillkommit och ytterligare kunde förväntas, torde hava avsetts att bland annat läggas till grund för en eventuell omreglering av den allmänna väghållningens kostnadsfördelning. Emellertid syntes förutsättningarna för de sålunda verkställda utredningarna hava i viss mån förändrats under den snabba utvecklingen av vägväsendet och därmed sammanhängande förhållanden. Sålunda syntes frågan om ändrade grunder för beräkning av bidrag av statsmedel till vägdistriktens underhållskostnader hava kommit i delvis annat läge genom den stabilisering av kostnaderna, som numera torde kunna konstateras hava inträtt. I detta samman-

hang erinrades om, att det totala underhållsbidraget genom beslut vid 1935 års riksdag höjts från 75 till 80 procent. De alltjämt ökade anslagen av automobilskattemedlen i förening med användandet i stor utsträckning för vägbyggnadsändamål av de till arbetslöshetens motverkande anslagna medlen hade medfört en sådan expansion av vägnätet, att det syntes böra tagas under förnyat övervägande, i vilken utsträckning och i vilka delar av landet ett verkligt behov av ytterligare vägbyggnadsarbeten kunde anses föreligga och i anslutning därtill på vad sätt de statsmedel, som kunde avses för ändamålet, lämpligast borde fördelas mellan olika landsändar och där disponeras. Härtill vore knutna jämväl spörsmålen om det procentuella bidrag av statsmedel, enkannerligen automobilskattemedel, som för skilda vägändamål utgå, om den hänsyn till behovet av skatteutjämning mellan vägdistrikten, som borde tagas vid bidragens avvägning eller i annat sammanhang, och om sättet för finansiering av olika slag av vägbeläggningar och andra vägförbättringsarbeten.

Beträffande spörsmålet om dispositionen av för vägändamål tillgängliga medel framhöll departementschefen, att omfattningen av de vägarbeten, som finansierats med bidrag från anslag under sjätte huvudtiteln, väsentligen hade varit beroende av tillflödet av automobilskattemedel. Det låge i sakens natur, att de genom motorfordonsbeskattningen utvunna skattemedlens storlek i sin tur vore beroende av de allmänna ekonomiska konjunkturerna, i det att under goda tider tillflödet av dylika medel vore starkare än under tider med tryckta konjukturer. Därav följde automatiskt, att vägarbetena erhöle sin största omfattning just under tider, då även i övrigt arbetstillgången vore jämförelsevis störst. Från allmän arbetssynpunkt kunde det åter vara mera önskvärt, att tillgången till medel för allmänna vägarbeten stode i omvänt förhållande till konjunkturerna. Det syntes därför böra tagas under övervägande, huruvida i någon form medel kunde reserveras under tider av gynnsamma ekonomiska omständigheter för användning framdeles vid lämplig tidpunkt till utökning av de allmänna vägarbetena.

Nu omförmälda spörsmål rörande det allmänna vägväsendets ekonomi syntes böra utredas, i den mån så ytterligare erfordrades, och göras till föremål för förslag från en särskild sakkunnigutredning. Det utredningsmaterial, som föreläge hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, borde fördenskuil överlämnas till de sakkunniga, i vad avsåge 1934 års vägunderhållskostnader och städernas behov av automobilskattemedel, sedan styrelsen slutfört de pågående undersökningarna.

Då de ifrågavarande utredningarna kunde visa sig böra omfatta även andra än de särskilt omnämnda frågorna, borde chefen för kommunikationsdepartementet äga att till de sakkunniga för utredning överlämna även sålunda uppkommande spörsmål.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.* I en den 30 september 1935 dagtecknad skrivelse till Kungl. Maj:t har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angående motortrafikens andel i kostnaderna för väghållningen i riket med mera anfört bland annat följande.

Beträffande 1931 års väg- och brosakknignas uttalande, att det ej funnes fog för talet, att motortrafiken vore gynnad på bekostnad av andra trafikintressen, fann styrelsen, att ett betydligt större totalt belopp av automobilskattemedel syntes erforderligt än det, varmed de sakkunniga räknat, samt att de sakkunnigas uttalande i ämnet antagligen komme att vid närmare utredning visa sig icke motsvara numera inträdda förhållanden.

Efter att först hava redogjort för motortrafikens skäligen procentuella andel i de olika kostnadsobjekten inom väghållningen i anslutning till vad 1931 års väg- och brosakkniga därutinnan anfört, framhöll styrelsen, att densamma icke ansett sig såsom nämnda sakkunniga böra i detalj genomföra en dylik kalkyl. En anledning därtill vore, att en av 1931 års väg- och brosakkniga upprättad tio-årsplan för byggande av olika slag av vägar knappast kunde i oförändrat skick läggas till grund för en kalkyl utvisande behovet av arbeten å landsbygdens vägar. Främst med hänsyn till den nya av statsmakterna beslutade användningen av automobilskattemedlen samt de nya behov, som därjämte framträtt, erfordrades ett betydligt större totalbelopp av dessa medel än det, varmed de sakkunniga räknat. Det vore därför möjligt att en förnyad kalkyl gäve till resultat, att automobilskattemedlen, även med hänsyn tagen till den antagliga ökningen av dessa medel, bleve otillräckliga för täckande av den del av väghållningens kostnad, som skäligen borde bestridas av motortrafiken. Därmed uppkomme frågan, huru en ökning av automobilskattemedlen lämpligen kunde ske.

Därest en sådan ökning skulle anses behöflig för tillgodoseende av vägväsendets behov, måste detta spörsmål upptagas till behandling och uttalade därvid styrelsen, att med den utveckling, som lastautomobilen alltjämt genomginge i riktning mot alltmer ökad lastkapacitet, syntes det påkallat, att man toge under omprövning en reglering av bilbeskattningen de olika slagen av motorfordon emellan i syfte att få de tyngre fordonen, vilka framför allt fordrade större bärighet och bredd å vägarna, förhållandevis mera belastade i skattehänseende. Därvid syntes det även böra prövas, huruvida det icke vore riktigare att lägga även lastbilarnas och släpvagnarnas lastförmåga till grund för fordonsbeskattningen och icke allenast tjänstevikten. Denna fråga liksom övriga dithörande spörsmål ansåge styrelsen böra bliva föremål för utredning av 1935 års vägsakkunniga.

*1936 års trafiksakkunniga.* Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 6 december 1935 har chefen för kommunikationsdepartementet — efter gemensam beredning med cheferna för finans- och handelsdepartementen — samma dag tillkallat sju sakkunniga, som antagit benämningen 1936 års trafiksakkunniga, att biträda vid granskning av det av 1932 års trafikutredning den 28 februari 1935 avgivna betänkandet med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik.

Vid utverkandet av nämnda bemyndigande anförde chefen för kommunikationsdepartementet bland annat, att ett spörsmål, som 1932 års trafikutredning funnit ligga utom sitt befogenhetsområde och därför förbigått, men som berörts i flera av yttrandena över de sakkunnigas betänkande, vore, huruvida och i vad mån en måttlig höjning av bilskatten, särskilt för större lastbilar, vore i det av departementschefen berörda sammanhang motiverad. Även om detta spörsmål närmast borde ses i samband med frågor av annan natur än de föreliggande, borde detsamma dock kunna, i den mån anledning därtill gäves, göras till föremål för yttrande vid den granskning och bearbetning av trafikutredningens förslag, som enligt departementschefen funnes böra vidtagas.

I ett den 20 februari 1936 dagtecknat utlåtande över 1932 års trafikutrednings förutberörda betänkande hava 1936 års trafiksakkunniga anfört bland annat, att automobiltrafiken nu kommit till en sådan utveckling och

styrka, att den helt borde bära de kostnader, den förorsakade samhället. Särskilt måste detta iakttagas beträffande den med järnvägar och sjöfart konkurrerande fjärrtrafiken. En tillfredsställande reglering kunde icke åstadkommas enbart genom beskattningsåtgärder; dessa skulle då bliva alltför ensidiga eller drabba långt utöver vad därmed åsyftades. I fråga om automobilskattens avvägning borde uppmärksammas, att automobiltrafiken icke skäligen borde — det finge gälla nybyggnader eller räntekrav för gamla vägar — belastas med kostnader för vad som kunde hänföras till »kulturvägar» i analogi med statsjärnvägarnas »kulturbanor». — Särskild uppmärksamhet förtjänade den med tunga automobiler bedrivna trafiken. — Förbättrad översikt och planmässighet vore nödvändig vid dispositionen av automobilskattemedel för vägväsendet. Bättre än nu måste skiljas mellan, å ena sidan, engångskostnaderna för vägnätets utveckling och förstärkning samt, å andra sidan, de löpande årskostnaderna. Den kommunala vägskatten borde även komma under omprövning, liksom också verkningarna av automobilskattens fördelning på fordon, bensin och ringar. Statistiken över vägtrafik med skilda slag av automobiler måste förbättras, närmast i samband med förestående trafikräkningar. Med stöd av ett sålunda erhållet fullständigare uppgiftsmateriel kunde frågan om automobilskattens totala belopp och dettas fördelning på skilda slag av fordon bedömas mera tillförlitligt än för närvarande. En ingående prövning av automobilskattefrågan från dessa och andra synpunkter syntes vara nödvändig, vilket icke uteslöte, att partiella ändringar vidtoges, i den mån tillräckliga skäl förelåge. De sakkunniga hava slutligen beträffande frågan om automobilskatten, särskilt för större lastautomobiler, framhållit, att de sakkunniga på grund av detta ämnes stora omfattning och räckvidd samt den begränsade tid, som stått dem till buds, icke funnit möjligt att för närvarande ingå på detta spörsmål utöver vad som förut anförts. De sakkunniga ämnade i ett senare yttrande återkomma till denna fråga.

## Sammanfattning av motionerna.

### A. Fordonsskatten.

I de likalydande motionerna *I: 102 och II: 256* har föreslagits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag till förändrad avvägning av automobilskatten. Som motiv härför hava motionärerna i huvudsak framhållit följande. Ehuru gummiringsskatten och bensinskatten medförde den tyngsta bördan för landets motorfordonsägare, hade dessa skatter dock den fördelen, att de för varje fordon stode i direkt proportion till den väglängd, som fordonet årligen tillryggalade. Helt annorlunda förhölle det sig med fordonsskatten. I förhållande till bensininköpen utgjorde den en stor årligen återkommande engångsutgift, för vilken bilägaren icke kände sig hava fått någon märkbar valuta. Därtill komme, att fordons-



skatten måste erläggas, vare sig fordonet vore i bruk eller icke. Många fordonsägare vore nödgade att på grund av klimatiska förhållanden, svårt vinterväglag och dylikt, under långa tider helt eller delvis inställa körningen, och kände ägaren av fordonet det därvid orättvist att ändock betala skatt. De formaliteter och kostnader, som enligt gällande motorfordonsförordning vore erforderliga för fordonets tillfälliga avförande ur automobilregistret, inbjöde ej heller till att på så sätt söka ernå lättnad. Motionärerna ifrågasatte, huruvida icke tidpunkten nu vore inne att företaga en lindring i fordonsskatten, exempelvis genom återgång till ungefärligen den beräkning av skatten, som gällde före den år 1932 vidtagna skärpningen av skattesatsen. Vid bedömandet av en sådan åtgärd borde även tagas i betraktande att av de i årets statsverksproposition för budgetåret 1936/1937 beräknade automobilskattemedlen avsåges 42 procent använda för ändamål, som tidigare täckts med vanliga skattemedel, och 58 procent komma till användning för det med skatten ursprungligen avsedda ändamålet, underhåll och förbättring av för automobiltrafiken viktiga gator och vägar. En sänkning av fordonsskatten kunde sålunda icke komma att menligt inverka på underhållet och förbättringen av för automobiltrafiken viktiga gator och vägar, i synnerhet som en sänkning av fordonsskatten med all säkerhet komme att stimulera till ytterligare inköp av bilar, vilka skulle föranleda ökad förbrukning av gummiringar och bensin.

I de likalydande motionerna I: 249 och II: 554 hava motionärerna föreslagit, att fordonsskatten för personbilar samt för lastbilar med en tjänstevikt ej överstigande 2 ton skulle utgå med 10 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av bils tjänstevikt minskad med 600 kilogram, dock minst med 50 kronor. Såsom motivering härtill hava motionärerna i huvudsak anförde. Vid skatthöjningarna åren 1931 och 1932 syntes avsikten hava varit, att höjningarna skulle avvecklas i den mån depressionen gäve vika. Sedan depressionen numera lättat, märktes emellertid föga benägenhet hos statsmakterna att vilja realisera dessa avsikter. Redan i löpande budget hade utrymme mer än väl funnits för att genomföra den sänkning av fordonsskatten å personbilar, varom yrkande framställdes i motion nr 428 i andra kammaren vid 1935 års riksdag. I nu föreliggande läge med rikligt flödande automobilskattemedel föreslogs i statsverkspropositionen i stället ytterligare utvidgat användningsområde för dessa medel. I denna riktning hade utvecklingen gått i mer än tio års tid. Det finnes ingen rimlig anledning varför motorfordonen mer än andra transportmedel eller andra konsumtionsvaror skulle övertaga betalningsansvaret för allt flera av statsmakternas anordningar. Såsom en riktig och naturlig grund-sats måste i stället anses, att i automobilskatter borde uttagas endast så mycket av kostnaderna för utbyggnad, förbättring och underhåll av landets vägnät som rimligtvis kunde anses försakat av motortrafiken men ej mera. Skulle mera automobilskattemedel tendera inflyta, borde skattesatserna undan för undan regleras nedåt. Beträffande förhållandet mellan bensin- och gummiringsskatterna å ena och fordonsskatten å andra sidan hava i des-

sa motioner i huvudsak anförts detsamma som i de båda förstnämnda motionerna. Mot sänkning i första hand av bensinskatten talade även den omständigheten, att de stora utländska oljebolagen tid efter annan träffade kartellavtal om priserna. Det vore därför osäkert, huruvida och i vad mån en skattesänkning å bensin komme fordonsägarna till godo. Beträffande gummiringsskatten förhölle det sig så, att dess tyngd för fordonsägarna undan för undan något minskades i följd av den fortgående tekniska utvecklingen inom ringfabrikationen. Allt färre kilogram gummi konsumerades i följd därav per 1,000 mil körning. Såsom en ytterligare tyngande årlig avgift hade till fordonsskatten under senare år även kommit premien för den obligatoriska trafikförsäkringen. Av dessa omständigheter framginge, att den skatt, som i första hand borde sänkas, otvivelaktigt vore fordonsskatten. Den av motionärerna föreslagna nedsättningen av denna skatt beräknades komma att medföra en minskning i de sammanlagda automobilskattemedlen för nästa budgetår med omkring 3 miljoner kronor.

I de likalydande motionerna *I: 250 och II: 555* har föreslagits, att fordonsskatten från och med budgetåret 1936/1937 skulle utgå med 11 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt, minskad med 600 kilogram. Såsom motiv härtill hava motionärerna anført bland annat, att den grundläggande principen för beräkningen av automobilskatten hade alltsedan dess tillkomst varit, att skatten skulle utmätas med hänsyn till de ökade krav på vägväsendets underhåll och förbättring, som betingades av motortrafiken. 1931 års väg- och brosakunniga hade kommit till den slutsatsen, att det ej funnes fog för talet, att motortrafiken vore gynnad på bekostnad av andra trafikintressen. Tvärtom kunde hävdas, att motortrafiken för närvarande fullt bure den andel av väghållningen, som svarade mot dess användande av vägarna. Den raskt stigande tillgången av automobilskattemedel hade under de senare åren skapat en tydlig benägenhet hos statsmakterna att delvis disponera dessa medel för ändamål, vilka finge anses främmande för denna beskattnings ursprungliga och speciella syften. Sådana för bilbeskattningens ändamål främmande utgifter vore bland annat anslagen till upphandling av gatsten i syfte att bringa lättnad i arbetslösheten inom stenindustrien, till ökning av statspolisens personal samt till en snabbare än förut planerad avbetalning av statsverkets tillfälliga upplåning. En beskattning av motortrafiken, som lämnade överskott åt den allmänna budgeten, utgjorde i själva verket en beskattning av samfärdsel och varudistribution, som ej kunde anses önskvärd ur synpunkten av ekonomiskt framåtskridande och välstånd. Om överflöd rådde på automobilskattemedel i förhållande till behovet av sådana enligt de ursprungliga grunderna för deras användning — och att så vore fallet antyddes bland annat även genom väg- och brosakunnigas kalkyler — syntes det enda rättmätiga och konsekventa förfarandet vara en sänkning av denna automobilbeskattning. En sådan sänkning kunde numera företagas utan att några rimliga behov för vägväsendets del bleve eftersatta. Beträffande denna liksom andra skatter borde den principen gälla, att dess storlek bestämdes efter behovet av medel och icke tvärtom. Motio-

närerna hölle före, att den nuvarande rikliga tillgången på automobilskatte-medel tilläte en lämpligare avvägning av fordonsskatten genom sänkning från 14 till förslagsvis 11 kronor för 100 kilogram.

I motionen *II: 327* har föreslagits sänkning av fordonsskatten från 14 till 10 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 600 kilogram. Såsom motivering härtill har framhållits, att tillsammans med gummiring- och bensinskatten utgjorde den nuvarande fordonsskatten en mycket dryg utgift för mången, som hade behov av automobil på grund av sin verksamhet eller som på grund av kommunikationsförhållandena vore nödsakad hålla sig med dylikt fordon utan möjlighet att göra sig någon förtjänst på innehavet av automobil. Den sålunda föreslagna lindringen i fordonsskatten skulle medföra, att minskningen proportionsvis bleve störst för dem, som använde sina fordon i relativt ringa utsträckning. Med hänsyn till den rikliga tillgången på automobilskatte-medel, som till och med föranlett förslag om användning av en del av dessa skattemedel för ursprungligen icke avsedda ändamål, syntes en dylik sänkning kunna genomföras.

### **B. Gummiringsskatten.**

I de likalydande motionerna *I: 250* och *II: 555* hava motionärerna föreslagit, att skatten å gummiringar måtte bestämmas till 2 kronor för kilogram. Som motiv härför hava motionärerna anfört, att gummiringsskatten ej syntes helt rättvist avvägd. Slitningen av gummiringar vore icke i så utslagsgivande grad, som denna beskattning förutsatte, en mätare på huru mycket en bil användes och huru mycket den slete på vägarna. Gummiringarna förstördes även, om fordonet ej utnyttjades. Därtill komme, att om en ny ring, för vilken skatt redan erlagts, efter endast kort tids bruk fördärvats, restitution icke erhöles av skattebeloppet. Huru stor skatt, som för sådana ringar erlades utan motsvarande nytta för konsumenten, vore ej möjligt att utan noggrann utredning angiva. Enligt vad som uppgivits torde beloppet uppgå till 100,000-tals kronor. Vidare vore att märka, att uppbörden av gummiringsskatten för köparen av ringar medförde en större belastning än vad skatten egentligen betingade. Importören respektive tillverkaren av gummiringar erlade skatten i förskott, innan varan såldes. Försäljningspriset för en gummiring omfattade sålunda jämväl skatten, och försäljarens omkostnads- och riskkalkyler måste därför omsluta icke blott priset på själva gummiringen utan även skatten. Med säkerhet kunde antagas, att köparen härigenom med minst 30 procent överbetalade skatten eller med i runt tal 5 miljoner kronor per år utan att vare sig staten eller förbrukaren finge någon valuta därför. Slutligen hava motionärerna beräknat, att den av dem föreslagna nedsättningen av gummiringsskatten till 2 kronor för kilogram skulle medföra, att gummiringsskatten inbringade omkring 9 miljoner kronor för år i stället för i statsverkspropositionen beräknade 16 miljoner kronor.

I de likalydande motionerna I: 103 och II: 253 hava motionärerna hemställt om skattefrihet för gummiringar, som användas till hästfordon. Som motiv härtill har framhållits, att under de senaste åren i ganska stor utsträckning förekommit, att utrangerade lastautomobiler monterats om till hästfordon för att användas som vanliga lastvagnar. Särskilt i betodlingsdistrikten och för övrigt över allt där längre transporter med hästfordon ifrågakomme, hade dylika vagnar visat sig mycket praktiska, enär vid användandet av en dylik vagn ett par hästar kunde draga en last av ända till fyra ton. Nödvändigheten att till vagnarna använda gummiringar av ungefär samma typ som till lastbilar, om de också kunde göras något enklare och billigare, medförde emellertid på grund av den höga skatten för gummiringar, att underhållet av vagnarna bleve relativt dyrt. Gamla automobildäck torde så långt det vore möjligt repareras och användas, men detta kunde endast ske i begränsad utsträckning, då däcken måste vara någorlunda felfria för att körningen skulle bli ekonomiskt fördelaktig. Någon anledning att uttaga automobils katt, varav gummiringsskatten utgjorde en del, för dessa hästfordon syntes ej föreligga. Vad som erfordrades för att göra ifrågavarande gummiringar skattefria vore, att en särskild ringtyp fastställdes för dessa fordon, vilken ringtyp tydligt skilde sig från automobilringar exempelvis i fråga om färgen och som icke finge användas till automobiler.

I detta sammanhang må omförmälas, att *Jordbrukstekniska föreningen* inkommit till utskottet med en den 28 februari 1936 dagtecknad skrivelse jämte promemoria med mera i anledning av de nyssnämnda motionerna I: 103 och II: 253. Föreningen har därvid framhållit, att inom densamma under en följd av år pågått undersökningar angående möjligheterna till förbättring av lantbrukets vagnar. Vid denna undersökning hade det visat sig, att luftgummiringar erbjöde betydande fördelar framför beslagna trähjul. Den höga gummiringsskatten hade emellertid nästan omöjliggjort användningen av nya speciella luftgummiringar för hästdragna fordon och lantbruksmaskiner. Med anledning härav har föreningen understrukit behovet av skattefrihet för gummiringar till hästfordon, drag- och skottkärror, egentliga lantbruksmaskiner, redskap och traktorer, som uteslutande begagnas för jordbruks- eller skogsdrift.

I motionen II: 552 hava motionärerna föreslagit, att skatten å gummiringar till automobiler måtte upphävas. Skatten kunde betraktas »såsom en skatt på skatt». Varje ägare av automobil skattade för vagnen som sådan samt för bränslet. Om fordons- och bensinskatternas berättigande vore intet att säga. I och med motorteknikens utveckling hade ny- och ombyggnad av landets vägnät framtvingsats. Det vore fullt naturligt att bilismen fått bära sin berättigade del av utgifterna för dessa arbeten. Med den utveckling, som skett, kunde man nu hävda att denna berättigade del väl representerades av vagn- och bensinskatten. Att därutöver vidhålla beskattningen på viss del av fordonet syntes icke längre vara riktigt eller av behovet påkallat. Då ringarna på en rationellt använd nyttigvagn sletos snabbt, vore det uppenbart, att omkostnaderna för fordonet skulle förminska betydligt genom gummiringsskattens slopande.

**C. Uppbörden av fordonsskatten m. m.**

I motionen *II:119* hemställa motionärerna, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om sådan ändring i gällande bestämmelser om uppbörd av automobils katt, att fordonsskatten skall kunna erläggas i två betalningsterminer i likhet med uppbörd av kronoutskylder. Till stöd härför framhålla motionärerna, att den nuvarande tidpunkten för fordonsskattens erläggande, den 1—15 februari, i hög grad vore olämplig för många ägare av automobil. I synnerhet gällde detta för en mycket stor kategori trafikbilägare, vilka under vintermånaderna nästan helt och hållet saknade körning och följaktligen även inkomst av sin rörelse. En betydande lättnad skulle vinnas, om den skattepliktige medgäves rätt att uppdelade automobilskatten i två betalningsterminer med erläggande av hälften i februari och andra hälften under juni månad. Därigenom vunnas, att den senare betalningsterminen infölle vid en tidpunkt, då trafikbilägarna hade inkomst av rörelse och sålunda lättare kunde betala skatten. De olägenheter, som kunde uppstå beträffande själva uppbördsförfarandet vid en delning av uppbörden, syntes så obetydliga, att de icke borde utgöra hinder för ett genomförande av den ifrågasatta uppdelningen. Beträffande de ökade kostnaderna borde dessa utan olägenhet kunna bestridas av automobilskattemedel.

I de likalydande motionerna *I: 249 och II: 554* har även hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om övervägande av ändrad uppbördstid för fordonsskatten. Dessa motionärer ansåge lämpligt om uppbörden av fordonsskatten ägde rum omkring den 15 augusti eller 15 september eller dylikt. Skatten borde i så fall omläggas till att motsvara budgetår i stället för kalenderår. Därest en sådan omläggning komme till stånd och skatten upptoges i början av budgetåret, vore det även lättare att få fram hållbara inkomstuppskattningar till följande års statsverksproposition.

I de likalydande motionerna *I: 249 och II: 554* hava motionärerna hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om utredning och förslag angående följande med automobilbeskattningen sammanhängande spörsmål. Motionärerna hava därvid i första hand anfört, att den starka stegringen av inflytande automobilskattemedel egentligen borde föranleda betydligt längre gående sänkningar i skattesatserna än som föreslagits i dessa motioner. Innan sådana större sänkningar vidtoges, borde utredning verkställas, huru stora belopp av automobilskattemedel som lämpligen borde användas per år för vägväsendet, huruvida beloppet av automobilskattemedel borde vara oförändrat år från år, exempelvis 100 miljoner kronor, eller huruvida beloppet lämpligen borde stiga med bilbeståndet, samt slutligen huru det beräknade överskottet borde disponeras till sänkning av de tre skattesatserna. I samband härmed borde utredas och övervägas, om icke inom landet tillverkade motorfordon borde i skatteavseende åtnjuta någon preferens vid jämförelse med importerade fordon. Det vore tydligt, att anordningar av sådant slag skulle stimulera den inhemska produktionen och eventuellt leda till framställandet av en verklig svensktillverkad folkbil i billigare prisläge.

**Utskottet.** I vissa av de föreliggande motionerna har till stöd för de däri framställda yrkandena om sänkning av fordonsskatten eller av gummiringsskatten bland annat åberopats, att automobilskattemedlen numera uppgå till så betydande belopp, att det i följd härav vore möjligt att åstadkomma lindring i automobilbeskattningen. Innan utskottet yttrar sig över de i motionerna framlagda förslagen till ändringar beträffande fordonsskatten och gummiringsskatten, får utskottet rörande beskattningen av automobiltrafiken erinra om, att med denna beskattning avses att erhålla det bidrag, som anses svara mot de kostnader, denna trafik förorsakar vägväsendet. Av den i det föregående lämnade redogörelsen framgår, att under den tid, som förflutit, sedan automobilbeskattningen infördes i vårt land, har denna beskattning vid olika tillfällen varit föremål för ändringar. Dessa ändringar, vilka i regel gått ut på skärpning av beskattningen, hava huvudsakligen varit betingade av de ökade kostnader, som automobiltrafiken ansetts förorsaka vägväsendet. Beträffande frågan, huruvida de sammanlagda skattebelopp, som utgå från motortrafiken, motsvara denna trafiks skäligen andel av kostnaderna för vägväsendet, hava emellertid olika uppfattningar gjort sig gällande. 1931 års väg- och brosakunniga hava i sitt den 19 augusti 1933 avgivna utlåtande hävdadt, att motortrafiken då fullt bure den andel av väghållningen, som svarade mot dess användning av vägarna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sin den 30 september 1935 dagtecknade skrivelse angående motortrafikens andel i kostnaderna för väghållningen i riket framhållit, att styrelsen — med hänsyn till den nya av statsmakterna beslutade användningen av automobilskattemedlen samt de nya behov, som därjämte framträtt — funnit ett betydligt större totalbelopp av dessa medel vara erforderligt än det, varmed nämnda sakkunniga räknat. Enligt styrelsens mening vore det därför antagligt, att det vid närmare utredning skulle visa sig, att 1931 års väg- och brosakunnigas uttalande i ämnet icke komme att motsvara numera inträdda förhållanden. I anslutning härtill har styrelsen uttalat, att styrelsen förutsatte, att frågorna om behovet av medel till kostnaderna för vägväsendet och om motortrafikens skäligen andel i dessa kostnader ävensom andra därmed sammanhängande spörsmål skulle bliva föremål för utredning av 1935 års vägsakkunniga.

Med hänsyn till det ovan anförda anser utskottet det i frågans nuvarande läge icke vara möjligt att bedöma, huru stort belopp av automobilskattemedel, som behöver uttagas för att täcka den andel av kostnaderna för väghållningen, som skäligen bör belöpa å motortrafiken. Då utskottet emellertid finner det vara av vikt, att en utredning härutinnan kommer till stånd om möjligt samtidigt med eller i direkt anslutning till pågående utredningar på vägväsendets område, förutsätter utskottet, att den enligt utskottets uppfattning önskvärda utredningen angående motortrafikens andel i kostnaderna för väghållningen kommer att igångsättas inom den närmaste tiden samt snarast möjligt slutföras. Ehuru bestämmelserna rörande beskattningen av motortrafiken icke äro direkt beroende av frågan om det ändamål, till vilket automobilskattemedlen böra komma till användning, anser sig

utskottet böra framhålla, att enligt utskottets mening synes lämpligt att i samband med förutberörda utredning jämväl ägnas uppmärksamhet åt frågan, huruvida skäl föreligger för någon jämkning av den nuvarande ramen för automobilskattemedlens användning.

Vad härefter angår de i motionerna framställda yrkandena om lindring i automobilbeskattningen får utskottet anföra följande.

På sätt förut framhållits avses med automobilbeskattningen att av ägarna till motorfordonen uttaga den merkostnad för vägväsendet, fordonen förorsaka, och att i anslutning därtill skatten skall beräknas i förhållande till den vägförstöring, varje fordon kan antagas utöva. Fordonsskatten torde så till vida bryta mot grundprincipen för ifrågavarande skattesystem, att hänsyn endast i viss mån tages till fordonens vägförstörande verkan men däremot icke till den ytterligare faktor, som är bestämmande för själva vägslitningen, nämligen den vägsträcka, fordonen tillryggalagt. Vad däremot angår skatterna å förbrukningsartiklarna, gummiringarna och bensinen, överensstämma dessa skatter i stort sett med berörda princip, enär såväl bensinskatten som i regel även gummiringsskatten uttages av fordonägaren i förhållande till den utsträckning, i vilken fordonet nyttjas. Skatterna å förbrukningsartiklarna överensstämma sålunda bättre än fordonsskatten med syftet med ifrågavarande beskattning även om skatterna å förbrukningsartiklarna stundom hårt kunna drabba ägare av i yrkesmässig trafik eller eljest i intensiv drift begagnade motorfordon. I fråga om dylika fordon torde emellertid i regel gälla, att dessa på grund av körningens stora omfattning i hög grad slita vägarna. Beträffande gummiringsskatten förtjänar framhållas, att de under de senare åren gjorda förbättringarna i fråga om ringarna medföra, att deras livslängd ökat, vilket i sin ordning föranleder en minskning av den anpart av totala automobilskatten, som ringarna hava att bära.

Med hänsyn till det nu anförda finner utskottet icke några mera vägande principiella invändningar kunna göras mot skatterna å förbrukningsartiklarna. Däremot finner utskottet, såsom redan framhållits, mot fordonsskatten kunna riktas den anmärkningen, att denna skatt i olikhet med skatterna å förbrukningsartiklarna icke synes i samma mån som dessa skatter överensstämma med själva principen för ifrågavarande skattesystem. För sådana fordon, vilka endast nyttjas i ringa utsträckning eller under en del av året, torde fordonsskatten för ägaren utgöra en rätt så stor börda samt motsvara en icke oväsentlig del av den totala automobilskatten. De tyngre motorfordonen, det vill säga lastautomobilerna och omnibusarna, vilkas lastkapacitet alltjämt synes öka, torde åstadkomma större slitning å vägarna samt kräva i varje fall en större hållfasthet i vägarnas underlag än de lättare motorfordonen. Det kan ifrågasättas, huruvida sålunda förorsakade merkostnader för vägväsendet täckas genom den nuvarande beskattningen av de tyngre fordonen. På grund av vad nu anförts finner sig utskottet — utan att taga ställning till frågan om storleken av den sammanlagda inkomsten av automobilskattemedel — böra förorda, att en utredning kommer till stånd

angående skattesatserna de olika slagen av motorfordon emellan samt att man därvid söker erhålla bättre avvägning av skattesatserna än enligt nu gällande bestämmelser.

På grund av det anförda har utskottet ansett frågan rörande fordonsskatten böra göras till föremål för närmare utredning. I samband härmed torde jämväl böra tagas under övervägande, huruvida icke ändring kan ske i nu gällande bestämmelser om uppbörden av denna skatt i sådan riktning, att de fordonsägare, som hårdast drabbas av engångsbetalningen av skatten, beredas någon lindring genom erläggande av skatten i terminer i stället för genom engångsbetalning eller åtminstone genom att uppbördstiden ändras.

Utskottet finner nämnda utredning även böra omfatta frågan om skattefrihet för sådana gummiringar, som användas å hästfordon eller å andra därmed jämförliga fordon, vilka icke äro motordrivna.

Några andra riktlinjer för den föreslagna utredningen än dem, som i det föregående antytts, saknar utskottet under förhandenvarande förhållanden möjlighet att uppdraga. Utskottet förutsätter emellertid, att Kungl. Maj:t skall ägna uppmärksamhet jämväl åt andra än de nu särskilt omförmälda frågorna rörande automobilbeskattningen ävensom åt frågan om vägskatten, i den mån dessa frågor i förevarande sammanhang kunna vara förtjänta av beaktande.

Då utskottet förordat en utredning angående automobilbeskattningen, anser sig utskottet icke böra i anledning av någon av de föreliggande motionerna tillstyrka bifall till motionärernas yrkanden om ändring i gällande bestämmelser i ämnet.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte, i anledning av motionerna nr 102, 103, 249 och 250 i första kammaren samt nr 119, 253, 256, 327, 552, 554 och 555 i andra kammaren, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om utredning angående automobilbeskattningen och därvid beakta vad i detta betänkande anförts samt för riksdagen framlägga de förslag, som må av utredningen föranledas.

Stockholm den 26 mars 1936.

På bevillningsutskottets vägnar:

JOH. NILSSON.

*Närvarande:* herrar Nilsson i Kristianstad, Bårg i Katrineholm, Björnsson, Jönsson, Nilsson i Landeryd, Hjalmarsson, friherre Lagerfelt, Lövgren i Boden, Olsson i Närlinge, Björklund, Olsson i Gävle, Olsson i Ramsta, Anderson i Norrköping, Sjödahl, Löfvander, Larsson i Örbyhus, Werner i Hultsfred, Brännström i Skellefteå, Mårtensson och Lundell.



## Reservationer:

av herr *Lundell*, som ansett, att sista stycket i utskottets motivering (sid. 24 raderna 21—24) bort utgå, samt att utskottets yttrande och förslag i stället bort fortsätta sålunda:

»Då sannolikhet föreligger att, även om fordonsskatten sänkes i enlighet med yrkande i motionerna I: 249 och II: 554, varmed i väsentlig mån överensstämma yrkanden i motionerna I: 250 och II: 555 samt II: 327, därefter under budgetåret 1936/1937 inflytande bilskattemedel ändock komme att uppgå till beräknade 103 miljoner kronor, anser sig utskottet kunna förorda att i avvaktan på utredningsresultatet en provisorisk sänkning genomföres i överensstämmelse med nämnda yrkande. Därest mot förmodan angivna beräknade belopp ej skulle tillfullo uppnås, komme detta automatiskt att medföra någon minskning i de summor som bleve tillförda länsfonderna, såvida icke i stället en motsvarande nedsättning göres i under utgifter för kapitalökning till avbetalning av statsskulden beräknade 7 miljoner kronor.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

1) att riksdagen måtte — — — (lika med utskottet) — — — föranledas; samt

2) att riksdagen måtte, i anledning av motionerna nr 249 och 250 i första kammaren samt nr 327, 554 och 555 i andra kammaren, besluta, med giltighet från och med den 1 januari 1937, en provisorisk sänkning av fordonsskatten för egentlig automobil med ringar av mjuk kautschuk till för personautomobiler samt för lastautomobiler med en tjänstevikt ej överstigande två ton tio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med sexhundra kilogram, dock minst 50 kronor.»

av herr *Björnsson* mot viss del av utskottets motivering; samt  
av herr *Löfvander* mot viss del av utskottets motivering.

Tab. 1.

**Tablå utvisande automobilskattemedlens användning enligt statsverkspropositionen för budgetåret 1936/1937:**

*Under femte huvudtiteln:*

	Kronor
Polisväsendet .....	582,600

*Under sjätte huvudtiteln:*

1. Andel i anslaget till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Avlöningar .....	183,000
2. Andel i anslaget till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Omkostnader .....	30,500
3. Vägorganisationen i länen .....	584,600
4. Bidrag till byggande av landsvägar .....	7,000,000
5. Bidrag till byggande av ödebygdsvägar i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands samt vissa delar av Kopparbergs och Värmlands län....	1,600,000
6. Bidrag till byggande av enskilda utfartsvägar .....	1 850,000
7. Byggande av tillfartsvägar till inlandsbanan .....	500,000
8. Bidrag till byggande av broar .....	2,000,000
9. Anläggning av enkel bygdeväg mellan Saivomuotka och Kuttainen i Norrbottens län .....	50,000
10. Förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga gator och vägar i städerna .....	12,709,860
11. Förbättring och underhåll av vägar å landsbygden .....	50,839,440
12. Bidrag till vägunderhållet på landet m. m. ....	16,800,000
13. Särskilt bidrag till vägdistrikten för täckande av vissa upptagna län .....	1,000,000
14. Bidrag till vissa forsknings- och undersökningsarbeten .....	130,000
15. Bidrag till byggande och underhåll av mindre hamnar och farleder .....	750,000
16. Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande .....	50,000

*Under nionde huvudtiteln:*

Gottgörelse till fiskerinäringen för av dess utövare erlagd bensinskatt .....	90,000
---	--------

*Under utgifter för kapitalökning:*

Nybyggnad för statens väginstitut .....	250,000
Avbetalning å statsskulden .....	7,000,000

Summa 103,000,000

<sup>1</sup> Enligt beslut av 1936 års riksdag höjt till 1,000,000 kronor.

Tab. 2.

Tablå öfver ökning eller minskning i antalet befintliga motorfordon den 31 december 1935 jämfört med antalet den 31 december 1934 [enligt uppgifter från länsstyrelser (överståthållarämbetet)].

(Kolumnerna + — angiva ökning eller minskning i förhållande till antalet den <sup>31/12</sup> 1934)

L ä n	Personbilar		Omni-busar		Lastautomobiler <sup>1</sup>					Tankbilar	Bärgningsbilar	Motorcyklar				
	+	—	+	—	under	1,200—	1,801—	över	summa			+	—	+	—	summa
					1,200	1,800	3,000	3,000								
Malmöhus .....	+ 1,109		+ 12		— 301	— 92	+ 149	+ 107	— 137	+ 10		+ 6		+ 25	— 84	— 59
Kristianstads .....	+ 426		+ 11		— 62	— 30	+ 49	+ 55	+ 12	+ 2		+ 4		+ 4	— 15	— 11
Blekinge .....	+ 107		+ 4		— 73	— 37	+ 39	+ 7	— 64	+ 1		+ 1		+ 4	— 12	— 8
Hallands .....	+ 216		+ 20		— 86	— 20	+ 49	+ 60	+ 3	± 0		± 0		+ 2	— 20	— 18
Kronobergs .....	+ 121		+ 5		— 33	— 24	+ 9	+ 32	— 16	—		± 0		— 2	— 17	— 19
Kalmar .....	+ 259		+ 9		— 147	— 66	+ 32	+ 86	— 95	± 0		— 1		— 9	+ 40	+ 31
Jönköpings .....	+ 323		+ 28		+ 46	— 62	+ 65	+ 36	+ 85	+ 1		+ 1		+ 1	+ 29	+ 30
Östergötlands .....	+ 400		+ 5		— 7	— 44	+ 14	+ 74	+ 37	— 3		± 0		+ 11	— 2	+ 9
Göteborgs och Bohus .....	+ 289		+ 26		— 43	— 132	+ 178	+ 50	+ 53	+ 1		+ 1		21	— 64	— 85
Älvsborgs .....	+ 391		+ 10		+ 24	— 68	+ 9	+ 44	+ 9	— 3		± 0		— 2	+ 72	+ 70
Skaraborgs .....	+ 290		+ 3		— 18	— 30	+ 83	+ 44	+ 79	+ 1		+ 2		+ 3	— 6	— 3
Värmlands .....	+ 149		+ 15		+ 11	— 55	— 5	+ 62	+ 13	— 1		+ 1		— 4	— 46	— 50
Örebro .....	+ 300		+ 35		— 68	— 47	+ 264	+ 98	+ 247	± 0		— 1		+ 5	+ 57	+ 62
Södermanlands .....	+ 246		+ 6		+ 20	— 49	— 11	+ 84	+ 44	± 0		± 0		± 0	— 34	— 34
Stockholms .....	+ 233		+ 11		+ 12	— 147	+ 135	+ 75	+ 75	—		— 2		± 0	— 151	— 151
Stockholms stad .....	+ 769		+ 19		— 30	— 219	+ 192	+ 84	+ 27	+ 4		+ 1		— 93	— 252	— 345
Uppsala .....	+ 154		+ 8		— 51	— 24	+ 72	+ 40	+ 37	— 1		+ 3		— 22	— 26	— 48
Västmanlands .....	+ 177		+ 10		+ 9	— 51	— 14	+ 50	— 6	+ 2		+ 3		— 8	— 32	— 40
Kopparbergs .....	+ 152		+ 7		+ 14	— 52	+ 79	+ 53	+ 94	+ 3		± 0		— 13	— 37	— 50
Gävleborgs .....	+ 179		+ 7		— 20	— 54	+ 40	+ 46	+ 12	— 2		± 0		+ 17	— 54	— 37
Jämtlands .....	+ 133		+ 2		— 5	— 53	+ 33	+ 24	— 1	± 0		+ 1		— 16	+ 5	— 11
Västernorrlands .....	+ 120		+ 10		+ 13	— 68	+ 68	+ 59	+ 72	± 0		+ 1		— 5	— 7	— 12
Västerbottens .....	+ 271		+ 14		+ 1	— 45	+ 107	+ 56	+ 119	+ 3		—		+ 12	+ 43	+ 55
Norrbottnens .....	+ 86		+ 13		— 23	— 44	+ 65	+ 46	+ 44	± 0		—		— 12	— 41	— 53
Gotlands .....	+ 51		— 1		— 17	— 9	+ 23	+ 9	+ 6	± 0		± 0		— 4	+ 10	+ 6
Summa	+ 6,951		+ 289		— 834	— 1,522	+ 1,724	+ 1,381	+ 749	+ 18		+ 21		— 127	— 644	— 771

<sup>1</sup> Specialvagnar ej inräknade (i siffrorna för Stockholms, Uppsala och Västernorrlands län ingå dock bilar med tippanordning).