

Nr 102.

Av herr Nylander m. fl., om förändrad avvägning av automobilskatten.

Den i raskt tempo fortgående ökningen av automobilskattemedlen och den därav förorsakade tendensen att i allt större utsträckning använda dessa medel för ändamål, som alltmera avlägsnat sig från dem, som på sin tid lågo till grund för införandet av denna beskattningsform, giva anledning till övervägande, huruvida icke viss lättnad skäligen borde beredas landets automobilägare, utan att därigenom åsidosättes det ändamål, för vilket skatten infördes, nämligen »förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga gator och vägar i städerna och å landsbygden».

I 1936 års statsverksproposition beräknas automobilskattemedlen sålunda:

a) Fordonsskatt	.....	kronor	28,000,000	27.2 %
b) Gummiringskatt	.....	»	16,000,000	15.6 %
c) Bensinskatt	.....	»	59,000,000	57.2 %
Tillsammans			kronor 103,000,000	100.0 %.

Till totalbeloppet bidra gummiringskatten + bensinskatten med 72.8 % och utgöra således den väsentliga andelen. Ehuru dessa bägge skatteformer givetvis medföra den tyngsta bördan för landets motorfordonsägare, hava de dock den fördelen att de för varje fordon stå i direkt proportion till den väglängd, som detta fordon årligen tillryggalägger. Utgifterna för gummiringar och bensin äro även så förknippade med motorfordonets fortlöpande användning, att ägaren vid sina inköp — i synnerhet av bensin — icke särskilt reflekterar över att en mycket stor del av kostnaden utgör skatt.

Helt annorlunda ställer sig fordonsskatten. I förhållande till bensininköpen utgör den en stor årligen återkommande engångsutgift, för vilken bilägaren icke känner sig hava fått någon märkbar valuta. Härtill kommer, att fordonsskatten måste erläggas, vare sig fordonet är i bruk eller icke. Många fordonsägare äro nödgade att på grund av klimatiska förhållanden, svårt vinterväglag o. dyl. under långa tider helt eller delvis inställa körningen, och känner han det därvid orättvist att ändock behöva betala skatt. De formaliteter och kostnader, som enligt gällande motorfordonsförordning äro erforderliga för fordonets tillfälliga avförande ur automobilregistret, inbjuda icke heller till att på så sätt söka ernå lättnad.

För mången jordbrukare kan bilen under vissa delar av året vara till utomordentlig hjälp, men då den kanske under vissa andra årstider icke lämpligen kan användas eller behov icke finnes av densamma, verkar den fasta fordonsskatten avskräckande från eventuellt bilköp.

Redan vad ovan anförts ger anledning till övervägande, huruvida icke tid-

punkten nu är inne att företaga en lindring i motorfordonsskatten exempelvis genom en återgång till ungefärligen den skatteberäkning, som gällde intill år 1932, då den nuvarande betydligt skärpta skattesatsen beslutades.

Vid bedömandet av en sådan åtgärd bör det emellertid även tagas i betraktande på vad sätt de under budgetåret 1936/1937 inflytande bilskattemedlen å 103,000,000 kr. föreslås bli använda.

I statsverkspropositionen föreslagen användning av 1936/1937 års automobilskattemedel:

Att disponeras av finansdepartementet	kronor 7,000,000
» » » jordbruksdepartementet	» 90,000
» » » socialdepartementet	» 582,600
Till statens fastighetsfond	» 250,000
Tillsammans kronor 7,922,600	

som avdrages från automobilskattemedlen, innan fördelning sker under 6:e huvudtiteln enligt nedanstående:

	Kronor
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 ödebygdevägar i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands samt vissa delar av Kopparbergs och Värmlands län	1,600,000
6. Bidrag till byggande av enskilda utfartsvägar	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 Kutainen 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 lån	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
	50,000.

Punkterna nr 10 och 11 med $12,709,860 + 50,839,440 = 63,549,300$ kr. utgöra den andel av automobilskattemedlen, som komma till användning för det med skatten ursprungligen avsedda ändamålet, »underhåll och förbättring av för automobiltrafiken viktiga gator och vägar». Från denna summa bör emellertid dessutom avdragas det belopp å 3,800,000 kr., som avses för utjämning av vägskattebördan i betungade vägdistrikt. Den efter detta av-

drag återstående summan 59,749,300 kr. utgör endast 58 % av automobilskattemedlen, medan 43,250,600 eller 42 % avses använda för ändamål, som tidigare täckts med vanliga skattemedel.

En sänkning av fordonsskatten kan såsom framgår av ovanstående uppställning icke komma att menligt inverka på underhållet och förbättringen av för automobiltrafiken viktiga gator och vägar, i synnerhet som en dylik sänkning, såsom ovan anförts, med all säkerhet kommer att stimulera till ytterligare bilinköp, vilka föranleda ökad förbrukning av gummiringar och bensin.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förslag till förändrad avvägning av automobilskatten, särskilt med beaktande av ovan anförda synpunkter.

Stockholm den 20 januari 1936.

Axel Nylander.

J. B. Johansson.

G. Sederholm.

K. W. Bodin.

Nils Swartling.

Gust. Björkman.

V. Tham.

K. E. Johanson.

Leon. Hagström.

Fritiof Gustafson.
