

Nr 16.

Ankom till riksdagens kansli den 5 april 1938 kl. 3 e. m.

Bevillningsutskottets betänkande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, m. m. ävensom i ämnet väckta motioner.

I en den 3 mars 1938 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 234, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

- 1) förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt;
- 2) förordning angående upphävande av förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar, m. m.;
- 3) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit;
- 4) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1938; samt
- 5) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja.

De vid propositionen fogade författningsförslagen äro av följande lydelse:

Förslag

till

förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.¹

Härigenom förordnas, att 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

2 §.

Från skatteplikt frikallas — — — svensk undersåte.

Från skatteplikt undantages — — — för timme.

¹ Senaste lydelse, se beträffande 2 § 1933: 281 och beträffande 5 § 1932: 85.

Vad i föregående stycke stadgats skall även gälla beträffande automobil med tillhörande släpvagn, som användes uteslutande för brandväsen, därest automobilen och släpvagnen äro försedda med tydlig beteckning utvisande att de tjäna brandväsendet.

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

- a) för motorcykel — — — tjugo kronor;
- b) för motorcykel — — — trettio kronor;
- c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med femtio kronor dels ock fjorton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med femtio kronor dels ock aderton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram; samt

för omnibus dels grundavgift med femtio kronor dels ock sexton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

- d) för annan automobil — — — automobilens tjänstevikt;

- e) för släpvagn:

om totalvikten understiger ettusen kilogram, med fyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen men icke ettusenfemhundra kilogram, med åttio kronor;

om totalvikten uppgår till ettusenfemhundra men icke tvåtusen kilogram, med etthundratjugo kronor;

om totalvikten uppgår till tvåtusen men icke tretusen kilogram, med etthundrafyrtio kronor; samt

om totalvikten uppgår till tretusen kilogram, med etthundrasextio kronor.

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

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1939.

Beträffande automobil eller släpvagn, som registreras första gången under år 1938 efter det förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar upphört att gälla, skola dock de i 5 § c) och e) stadgade skattesatserna tillämpas från och med den dag Konungen bestämmer.

Förslag

till

förordning angående upphävande av förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar, m. m.

Härigenom förordnas som följer:

Förordningen den 2 juni 1922 om särskild skatt å automobilgummiringar skall upphöra att gälla; dock skall vad i förordningen stadgas om deklara-tions- och skattskyldighet samt om påföljd vid försummelse i sådant hänse-ende gälla beträffande ringar, som levererats eller tagits i bruk, innan denna förordning trätt i kraft.

För automobilgummiringar, vilka vid tiden för denna förordnings ikraft-trädande ännu ej tagits i bruk eller använts allenast för sådan körning, som avses i 13 § 1 mom. 1—4 punkterna motorfordonsförordningen, må restitu-tion av erlagd skatt eller befrielse från påförd skatt åtnjutas enligt de när-mare föreskrifter, som meddelas av Konungen.

Denna förordning träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Förslag

till

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

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

1 §.

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

I denna — — — såsom motorsprit.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1938.

¹ Senaste lydelse se 1932:86.

Förslag
till
förordning om tillfällig skatt å bensen, som finnes i riket den
1 juli 1938.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

För bensen, som den 1 juli 1938 klockan 6 f. m. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt av två öre för liter.

År bensen blandad med annan vara, skall vid skattskyldighetens bestämmande hänsyn tagas till den myckenhet, varmed bensen ingår i blandningen.

2 §.

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

3 §.

Envar enligt denna förordning skattskyldig skall senast den 1 augusti 1938 på heder och samvete avgiva deklARATION rörande den myckenhet bensen, han vid den i 1 § angivna tid innehade, varvid tillika skall angivas den plats, där bensen då förvarades.

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

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

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

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

4 §.

1 mom. Det åligger länsstyrelse att övervaka, att deklARATIONER inkomma från alla uppgiftsskyldiga och att avgivna deklARATIONER äro fullständiga och riktiga, därvid särskilt bör tillses, att envar, som idkar handel med eldfarliga oljor av första klassen, fullgjort honom åliggande deklARATIONSSKYLDIG-

het. Den, som icke avgivit deklaration men kan antagas vara deklarationspliktig eller som avgivit ofullständig deklaration, må föreläggas att inom viss tid inkomma med deklaration eller med erforderliga uppgifter.

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

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

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

3 mom. Kungl. Maj:t må ock förordna om granskning av deklarationer och eljest inhämtade uppgifter. Av Kungl. Maj:t förordnad granskningsman äger jämväl taga del av skattskyldigs bokföring och verkställa undersökning av dennes ineliggande lager av bensin på sätt i 2 mom. stadgas.

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

5 §.

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

6 §.

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

7 §.

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

Efterbeskattning må ej ske senare än år 1943.

8 §.

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

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

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

9 §.

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

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

10 §.

Angående restitution av skatt, som i denna förordning avses, skola bestämmelserna i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit äga motsvarande tillämpning.

11 §.

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

Deklarationerna skola med de undantag, vartill stadgandena i nästföregående stycke föränleda, hos länsstyrelsen behörigen förvaras intill utgången av år 1943, varefter deklARATIONerna skola förstöras.

12 §.

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

13 §.

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

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

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

14 §.

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

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

15 §.

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

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

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

16 §.

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

17 §.

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

18 §.

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

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

Häri genom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1935 angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor skall erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

För sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, skall, enligt vad nedan stadgas, erläggas skatt av nio öre för liter.

Med automobil förstås i denna förordning fordon, som enligt motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) är att anse såsom automobil.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1938.

Motioner och inkomna skrifter.

Till utskottets behandling ha överlämnats följande *i anledning av propositionen väckta motioner*, nämligen:

1) De likalydande motionerna nr 286 i första kammaren av herr *Manner-skantz m. fl.* och nr 408 i andra kammaren av herr *Liedberg m. fl.*, i vilka hemställts »att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära utredning om fordonsskattefrihet, eventuellt skattelättnad, för motorfordon, som endast användas inom en jordegendoms område och med begränsad rättighet att begagna allmän väg».

2) De likalydande motionerna nr 287 i första kammaren av herr *Manner-skantz m. fl.* och nr 409 i andra kammaren av herrar *Liedberg* och *Gustafson* i Kasenberg, i vilka hemställts »att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag helst till 1939 års riksdag angående särskild lägre beskattning av s. k. traktorsläpvnagnar samt om därmed sammanhängande förhållanden».

3) De likalydande motionerna nr 294 i första kammaren av herrar *Nisser* och *Gustaf Björkman* och nr 430 i andra kammaren av herrar *Nilsson* i Steneberg och *Danielsson*, i vilka yrkats, »att riksdagen måtte hemställa till Kungl. Maj:t om en allsidig utredning rörande motortrafikens slutliga andel av vägkostnaderna; att riksdagen vid ett eventuellt bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 234 måtte fastställa tidpunkten för ikraftträdandet av de höjda skatterna på drivmedel till den 1 juli 1939 samt att riksdagen måtte vidtaga erforderliga åtgärder för att möjliggöra restitution av erlagd skatt för alla automobilgummiringar, vilka vid tiden för gummiringsskattens upphävande ej tagits i bruk eller använts allenast för sådan körning, som avses i 13 § 1—4 punkterna i motorfordonsförordningen».

4) Motionen nr 406 i andra kammaren av herrar *Lindberg* i Stockholm och *Lithander*, vari hemställts *dels*, att riksdagen måtte godkänna förevärande proposition, *dels ock*, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t framställa begäran om en förutsättningslös utredning rörande frågan om en rättvis beskattning av fjärrgodsbilar och om framläggande för riksdagen av de förslag vartill utredningen kunde giva anledning.

5) Motionen nr 407 i andra kammaren av herr *Lindmark m. fl.*, vari hemställts,

»att riksdagen vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 234 måtte besluta,

att skatt å bensin och brännolja skall utgå med för bensin 13 öre och för brännolja 10 öre;

och, ifråga om fordonsskatt, med bibehållande av de i propositionen föreslagna bestämmelserna i övrigt, besluta

att skatt skall utgå för helt kalenderår räknat med följande belopp:

för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med femtio kronor dels ock tio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med femtio kronor dels ock fjorton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram; samt

för omnibus dels grundavgift med femtio kronor dels ock tolv kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram».

6) Motionen nr 431 i andra kammaren av herr *Lundell*, vari hemställts, att riksdagen vid behandlingen av förevarande proposition ville i där framställt förslag göra den ändringen att fordonsskatten utom i vad anginge minimisatsen antingen måtte kvarstå vid den nuvarande eller också bestämmas till annan sådan enhetlig form för samtliga fordonsslag som i motionen föreslagits. Företrädesvis har motionären förordat viss sänkning av fordonsskatten förenad med höjning av bensinskatten till 13 öre.

Till behandling i samband med förevarande proposition har utskottet upptagit de likalydande *under motionstiden vid riksdagens början väckta motionerna* nr 53 i första kammaren av herr *Anton Pettersson m. fl.* och nr 51 i andra kammaren av herr *Werner i Höjen m. fl.*, i vilka hemställts, »att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t göra framställning om utredning och förslag angående på vilket sätt bensin som förbrukas uteslutande i jordbruksdrift måtte befrias från att belastas av för vägväsendet avsedd beskattning samt för riksdagen framlägga förslag i ämnet».

Beträffande de skäl, som i motionerna anförts till stöd för de däri framställda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna.

Till utskottet ha i anledning av förevarande proposition inkommit skrivelser från Svenska automobilhandlareföreningen, föreningen av fabrikanter och engrosfirmor inom gummiringsbranschen i Sverige samt Sveriges omnibusägares riksförbund.

Inledning.

I skrivelse den 18 april 1936, nr. 154, anhöll riksdagen i anledning av väckta motioner, att Kungl. Maj:t måtte, med beaktande av vad bevillningsutskottet anført i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 24, föranstalta om utredning angående automobilbeskattningen samt för riksdagen framlägga de förslag, som kunde av utredningen föranledas.

I nämnda betänkande erinrade bevillningsutskottet om att med automobilbeskattningen avsåges att erhålla täckning för de kostnader, som motortrafiken förorsakade vägväsendet. Vid olika tillfällen hade, sedan denna beskattning infördes i vårt land, ändringar i skattesatserna ägt rum, vilka i

regel innefattat skärpningar, huvudsakligen betingade av ökade kostnader för väghållningen. Utskottet framhöll, att tillförlitlig utredning saknades om det belopp, varmed automobilskattemedel behövde uttagas för att täcka den andel av kostnaderna för vägväsendet, som skäligen borde belöpa å motortrafiken. Vid utredning av denna fråga borde uppmärksamhet ägnas jämväl spörsmålet, huruvida skäl förelåge för någon jämkning av den nuvarande ramen för automobilskattemedels användning.

Utskottet framhöll vidare, att i överensstämmelse med beskattningens syfte skatten skulle beräknas i förhållande till den vägförstöring varje fordon kunde antagas utöva. Mot skatterna å bensin- och gummiringar kunde ur denna synpunkt några mera principiella invändningar icke göras, då bensinskatten och i regel även gummiringsskatten uttoges av fordonsägaren i förhållande till den utsträckning, i vilken fordonet nyttjades. Däremot fann utskottet, att fordonsskatten icke syntes i samma mån som de båda övriga skatterna överensstämma med principen för ifrågasvarande skattesystem. För sådana fordon, vilka endast nyttjades i ringa utsträckning, syntes fordonsskatten för ägaren utgöra en rätt så stor börda samt motsvara en icke oväsentlig del av den totala automobilskatten. Det kunde vidare ifrågasättas, huruvida de merkostnader för vägväsendet, som i förhållande till de lättare motorfordonen förorsakades av lastautomobilerna och omnibussarna täcktes genom den nuvarande beskattningen av dessa fordon.

På grund av vad sålunda anförts fann sig utskottet — utan att taga ställning till frågan om storleken av den sammanlagda inkomsten av automobilskattemedel — böra förorda, att en utredning komme till stånd angående skattesatserna de olika slagen av motorfordon emellan samt att man därvid sökte erhålla bättre avvägning av skattesatserna än enligt nu gällande bestämmelser.

I samband med denna utredning syntes jämväl böra tagas under övervägande, huruvida icke ändring kunde ske i nu gällande bestämmelser om uppbördens av fordonsskatt så, att de fordonsägare, som hårdast drabbades av engångsbetalningen av skatten, bereddcs någon lindring genom erläggande av skatten i terminer i stället för genom engångsbetalning eller åtminstone genom att uppbördstiden ändrades.

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

Genom beslut den 7 maj 1937 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för finansdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga med uppdrag att inom departementet biträda med ifrågasvarande utredning. Föredragande departementschefen anförde därvid bland annat, att han förutsatte, att vid denna utredning uppmärksamhet skulle ägnas jämväl åt andra än de i bevillningsutskottets betänkande särskilt omförmälda frågorna, i den mån dessa frågor i förevarande sammanhang kunde vara förtjänta av beaktande.

Med stöd av nämnda bemyndigande tillkallades såsom sakkunniga generalotsdirektören T. Petersson, tillika ordförande, ledamöterna av riksdagens andra kammare L. A. Björklund i Hässleholm, friherre A. L. G. De Geer i Hanaskog och chefredaktören E. R. Hagberg i Malmö ävensom hemmansägaren G. R. Selberg i Boden.

Med skrivelse den 28 december 1937 överlämnade de sakkunniga till che-

fen för finansdepartementet »Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande automobilbeskattningen» (Statens offentl. utredn. 1937: 53).

På uppdrag av automobilskatteutredningen har statens väginstitut i september 1937 verkställt vissa undersökningar i syfte att klarlägga olika automobiltypers vägslitande verkan. I betänkandet framhålls att de praktiska prov, som därvid utförts, av kostnadsskäl icke kunnat erhålla samma omfattning som vissa i utlandet företagna prov. Proven ha begränsats till ett antal här i landet vanligen förekommande typer av person- och lastautomobiler samt omnibussar. Med undantag för omnibussarna ha samtliga automobiler, med vilka prov företagits, varit av nyare typ. Vidare ha proven icke kunnat verkställas å vägar med beläggning av olika beskaffenhet utan företagits allenast å grusväg, vilken vägtyp dock motsvarar den större delen av vårt vägnät. I ett vid betänkandet såsom bilaga fogat yttrande har väginstitutet redogjort för de verkställda proven och för de iakttagelser, som med stöd därav kunnat göras.

Över de sakkunnigas betänkande ha, efter remiss, utlåtanden avgivits av ett flertal myndigheter och sammanslutningar, varjämte skrifter i ärendet inkommit till finansdepartementet från flera sammanslutningar.

Den för riksdagen framlagda propositionen bygger i allt väsentligt på de sakkunnigas förslag.

Gällande bestämmelser.

Automobilbeskattningen infördes i vårt land efter beslut av 1922 års riksdag. Under den tid, som förflutit därefter, har denna beskattning varit föremål för åtskilliga ändringar, betingade huvudsakligen av de ökade kostnader för vägväsendet, som motorfordonstrafiken förorsakat, men jämväl av den tekniska utvecklingen på trafikens område. Av särskild betydelse var den omläggning, som beslöts vid 1932 års riksdag. De skärpta beskattningsregler, som då kommo till stånd, gälla i huvudsak alltjämt.

De nuvarande automobilskatterna kunna uppdelas i tre olika grupper, nämligen den egentliga automobilskatten eller fordonsskatten, den särskilda skatten å automobilgummiringar samt skatterna å drivmedel.

Fordonsskatt.

De grundläggande bestämmelserna om fordonsskatt återfinnas i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt. Enligt 5 § i nämnda förordning, sådant detta författningsrum lyder enligt förordning den 29 april 1932 (nr 85), utgår fordonsskatten med följande belopp för helt kalenderår räknat:

- a) för motorcykel utan bivagn med 15 kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, men eljest med 20 kronor;
- b) för motorcykel med bivagn med 30 kronor;

c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 600 kilogram, dock minst med 60 kronor;

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

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

om vikten understiger 500 kilogram, med 30 kronor;

om vikten uppgår till 500 men icke 800 kilogram, med 60 kronor; samt

om vikten uppgår till 800 kilogram, med 100 kronor.

För automobil, som är inrättad för och drives med tråkolsgas, utgår skatt med hälften av nämnda skattesatser.

Med automobils tjänstevikt avses enligt motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) sammanlagda vikten av dels automobilen i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri, dels till automobilen hörande verktyg och reservgummi ävensom bränsle, smörjolja och vatten, dels ock föraren av automobilen. För motorcykel utan bivagn utgör tjänstevikten sammanlagda vikten av dels motorcykeln i normalt, fullt driftfärdigt skick, dels ock till motorcykeln hörande verktyg samt bränsle, smörjolja och vatten.

Skattefrihet åtnjutes bland annat för automobil eller släpvagn, som är inrättad uteslutande för brandväsen eller för transport av sårade eller sjuka, ävensom för motorcykel, vilken är inrättad såsom invalidmotorfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen.

Skatt utgår endast för fordon, för vilket registreringsplikt enligt motorfordonsförordningen föreligger.

Skatt å automobilgummiringar.

Enligt 1 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar, sådant detta författningsrum lyder enligt förordning den 29 april 1932 (nr 88), utgår skatt med 3 kronor 50 öre för kilogram för följande arbeten av mjuk kautschuk, som införes till eller tillverkas inom riket, nämligen massiva hjulringar (även i längder) samt yttergummi eller delar därtill för ringar till automobiler eller motorcyklar. Vad sålunda stadgats äger jämväl tillämpning i avseende å ringar till släpvagnar och traktorer ävensom å ringar till bärgnings- och andra transportabla maskiner, Kungl. Maj:t dock obetaget att i särskilda fall, där omständigheterna därtill föranleda, medgiva befrielse från skattskyldighet.

Skatt å drivmedel.

Enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, sådan paragrafen lyder enligt förordning den 29 april 1932 (nr 86), skall skatt erläggas för bensin, som till riket införes eller här

tillverkas, med 10 öre för liter samt för motorsprit med 6 öre för liter. Beskattningen av motorsprit, vilken ursprungligen beslutades vid 1924 års riksdag, har emellertid ännu icke vunnit tillämpning, utan genom upprepade beslut har successivt medgivits uppskov med skattens ikraftträdande. Det senaste uppskovet har lämnats genom förordning den 30 april 1937 (nr 186) och gäller för tiden till den 1 juli 1940.

Enligt förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor utgår därjämte från och med år 1937 en skatt av 7 öre för liter för sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit. Skatten påföres av länsstyrelsen på grundval av deklaration, som det åligger förbrukare att halvårsvis avlämna.

Propositionens förslag till omläggning av automobilbeskattningen.

Förslaget utgår från, att av motorfordonstrafiken skall i automobilskatte-medel å enahanda fordonsbestånd och vid lika trafikintensitet som för närvarande uttagas lika stort totalbelopp som utgår enligt gällande bestämmelser. I första hand innebär förslaget borttagande av gummiringskatten. Ett belopp motsvarande totalsumman av sistnämnda skatt föreslås uttaget dels genom höjning av skatterna å drivmedel, nämligen för bensin med 2 öre för liter från 10 till 12 öre samt för brännolja med likaledes 2 öre för liter från 7 till 9 öre, dels ock genom viss höjning av fordonsskatten.

Vad beträffar sistnämnda skatt skulle enligt automobilskatteutredningens förslag i grundavgift årligen för varje fordon erläggas 50 kronor. Därutöver skulle årlig skatt utgå med följande belopp, nämligen

för personbilar 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av tjänstevikten med avdrag av 900 kilogram,

för lastbilar 18 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av tjänstevikten med avdrag av 900 kilogram,

för omnibussar 16 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av tjänstevikten med avdrag av 900 kilogram.

Skatten skulle liksom för närvarande utgöra lägst 60 kronor.

Häri har i propositionen endast föreslagits den ändringen att bestämmelsen, att skatten skulle utgöra lägst 60 kronor, skall utgå så att grundavgiften alltså kommer att utgöra skattens minimibelopp.

Av följande sammanställning framgår, huru en omläggning av fordonsskatten i överensstämmelse med propositionens förslag kommer att verka i förhållande till nu utgående fordonsskatt beträffande fordon av olika tjänsteviktsklasser.

Tjänstevikt kg.	Nu- varande fordons- skatt kr.	Fordonsskatt enligt förslaget								
		personbilar			lastbilar			omnibussar		
		kr.	ökning		kr.	ökning		kr.	ökning	
			kr.	%		kr.	%		kr.	%
801— 900	60	50	—	—	50	—	—	—	—	—
1,001—1,100	70	78	8	11.4	86	16	22.9	—	—	—
1,201—1,300	98	106	8	8.2	122	24	24.5	—	—	—
1,301—1,400	112	120	8	7.1	140	28	25.0	—	—	—
1,401—1,500	126	134	8	6.3	158	32	25.4	—	—	—
1,501—1,600	140	148	8	5.7	176	36	25.7	162	22	15.7
1,801—1,900	182	190	8	4.4	230	48	26.4	210	28	15.4
2,001—2,100	210	218	8	3.8	266	56	26.7	242	32	15.2
2,501—2,600	280	288	8	2.9	356	76	27.1	322	42	15.0
3,001—3,100	350	—	—	—	446	96	27.4	402	52	14.9
4,001—4,100	490	—	—	—	626	136	27.8	562	72	14.7
5,001—5,100	630	—	—	—	806	176	27.9	722	92	14.6
6,001—6,100	770	—	—	—	—	—	—	882	112	14.5
7,001—7,100	910	—	—	—	—	—	—	1,042	132	14.5

I fråga om fordonsskatten å motorcyklar har icke föreslagits ändring i nu gällande bestämmelser.

Beträffande släpvagnar föreslås, att skatten skall utgå efter släpvnagnens tjänstevikt med tillägg av den beräknade vikten av det största antal passagerare och den största last, varför fordonet är inrättat (totalvikt). För släpvagnar föreslås olika skattebelopp allt efter vagnarnas vikt. Enligt förslaget är lägsta skattebeloppet 40 kronor och det högsta 160 kronor.

Föredragande departementschefen har anfört bland annat följande:

»Den grundläggande principen för automobilbeskattningens anordnande har i vårt land liksom i flertalet andra länder varit, att motortrafiken skall genom särskild beskattning gälda den merkostnad, som denna trafik orsakar vägväsendet.

Olika meningar ha gjort sig gällande beträffande frågan huruvida de med tillämpning av nuvarande beskattningsregler utgående automobilskattemedlen kunna anses täcka den andel av kostnaderna för vägväsendet, som skäpligen bör belöpa å motortrafiken. En undersökning i detta ämne vore helt naturligt av intresse. Å andra sidan får dock värdet av en dylik undersökning icke överskattas. Såsom automobilskatteutredningen framhållit, lär det kunna ifrågasättas, om det överhuvud taget är möjligt att verkställa en något så när exakt beräkning av de genom motortrafiken orsakade merkostnaderna för vägväsendet och om man icke i allt fall slutligen bleve hänvisad till att låta sig nöja med en approximativ uppskattning av dessa

merkostnader. Därtill kommer, att de resultat, som till äventyrs skulle stå att vinna vid en sådan beräkning, med hänsyn till den snabba och alltjämt fortgående utvecklingen på såväl motorismens som vägväsendets område med all sannolikhet rätt snart skulle bliva föråldrade. Enligt vad jag inhämtat från kommunikationsdepartementet synas de senast företagna inventeringarna rörande behovet av vägarbeten samt de starkt ökade underhållskostnaderna utvisa, att behovet av automobilskatte-medel för bidrag till dessa ändamål är större än som kan tillgodoses med nuvarande beskattning av motortrafiken, varför åtminstone för närvarande någon minskning av denna beskattning icke torde kunna ske. De av automobilskatteutredningen föreslagna ändringarna avse icke att öka motortrafikens samlade skattebördan utan åsyfta allenast att inom ramen för automobilbeskattningens nuvarande totalbelopp åvägabringa en rationalisering av skattesystemet samt en rättvisare fördelning av skattebördan mellan olika skatteobjekt. Att en på detta sätt begränsad reform nödvändigtvis skulle behöva grundas på en undersökning av förut antytt slag, synes icke med fog kunna göras gällande, och jag anser alltså för min del något hinder icke möta mot att redan nu upptaga det föreliggande förslaget till övervägande.

Såsom den mest betydelsefulla av de ifrågasatta ändringarna framstår utan tvivel förslaget om gummiringsskattens borttagande. Genom beskattningen av gummiringarna ha de faktorer, som huvudsakligen äro bestämmande för en automobils vägslitande inverkan, nämligen tyngd, körhastighet och tillryggalagd väglängd, i stort sett vunnit beaktande, och det kan därför icke förnekas, att denna skatteform såsom sådan står i god överensstämmelse med själva grunden för automobilbeskattningen. Emellertid har utredningen påvisat, att gummiringsskatten även är förenad med vissa avsevärda olägenheter. Huruvida skatten verkligen är till men för trafiksäkerheten, torde väl vara ovisst, alldenstund något tillförlitligt material för bedömning av denna fråga icke föreligger, men så mycket större beaktande förtjänar vad utredningen anfört dels om den ojämnhet, varmed skatten drabbar fordon av samma slag, ofta till följd av omständigheter, varöver fordonsägaren ej råder, dels ock om svårigheten att, så länge skatten bibehålles, kunna tillgodose det sedan gammalt framförda önskemålet om skattefrihet för gummiringar till hästfordon samt andra icke motordrivna fordon och redskap. Då en lämplig utformning av skattesystemet synes stå att vinna utan gummiringsskatt, skulle det enda egentliga skälet för skattens bibehållande vara hänsynen till regummeringsverkstäderna. För dessa skulle skattens borttagande enligt vad det uppgivits medföra minskad arbetstillgång. Även om så skulle bliva fallet anser jag emellertid detta skäl — vilket skulle kunna anföras även mot det i händelse av skattens bibehållande i och för sig berättigade kravet på införande av skatt å regummeringsgummi — icke böra tillmätas avgörande betydelse. För övrigt förefaller det icke osannolikt, att de befarade olägenheterna för denna näringsgren i viss mån överdrivits. Härutinnan må hänvisas till att regummering enligt uppgift i icke ringa omfattning förekommer i länder, där gummiringsskatt ej utgår, samt att den

ökade användningen av ringar inom jordbruket och skogsbruket kan tänkas medföra åtminstone någon kompensation.

Då jag alltså tillstyrker förslaget om gummiringsskattens borttagande, förutsätter jag i likhet med automobilskatteutredningen, att ett mot totalsumman av denna skatt svarande belopp skall i annan form uttagas av motorfordonstrafiken. Under budgetåret 1936/37 utgjorde behållningen av gummiringsskatten i runt tal 16 miljoner kronor. Efter övervägande av olika tänkbara alternativ har utredningen för sin del stannat vid att föreslå, att det erforderliga beloppet uttages dels genom ökning av skatterna å bensin och brännolja med 2 öre per liter, varigenom beräknas inflyta en merinkomst av omkring 12.4 miljoner kronor, och dels genom en lämpligt avpassad höjning av fordonsskatten.

I likhet med utredningen anser jag övervägande skäl tala för att intäkten av gummiringsskatten ersättes genom ökning av såväl skatterna å drivmedlen som fordonsskatten. Beträffande drivmedelsskatterna ha från några håll uttalats betänkligheter mot en så stor höjning som den av utredningen föreslagna. Då höjning med brutet öretal uppenbarligen icke bör ifrågakomma, skulle ett tillmötesgående av de härvidlag framförda önskemålen förutsätta, att dessa skatter höjdes med allenast ett öre per liter, motsvarande en merinkomst av inalles 6.2 miljoner kronor, samt att 9.8 miljoner kronor uttoges genom höjning av fordonsskatten. En dylik lösning, varigenom större delen av höjningen skulle läggas å fordonsskatten, synes emellertid föga lämplig med hänsyn till de svagheter, som allmänt anses vidlåda denna skatteform, framför allt den omständigheten att denna skatt icke i likhet med drivmedelsskatterna utgår i förhållande till det olika utnyttjandet av fordonen. Såsom utredningen framhållit, får det anses skäligt, att borttagande av skatten å en förbrukningsartikel till huvudsaklig del kompenseras genom höjning av skatten å en annan sådan.

Med hänsyn till den relativt ringa förbrukningen av brännolja skulle väl det nu anförda icke i och för sig utesluta, att skattehöjningen för dylik olja begränsades till 1 öre per liter. Då brännoljedrift emellertid även efter höjning av skatten med 2 öre per liter torde komma att ställa sig ekonomiskt fördelaktig vid jämförelse med bensindrift, anser jag skäl till ändring av förslaget på denna punkt icke föreligga. Med hänsyn till det sätt, varpå brännoljeskatten uttages, kan jag icke heller biträda det från ett par håll framförda önskemålet om befrielse från skatteplikt för sådan brännolja, som framställts i Sverige av svensk råvara. Det torde nämligen icke kunna förutsättas, att förbrukarna, vilka hava att halvårsvis avgiva deklaration rörande den använda myckenheten skattepliktig olja, alltid äga kännedom om oljans ursprung. För länsstyrelserna, vilka ombesörja debitering och uppbörd av skatten, skulle det också möta stora svårigheter att övervaka, att skattefriheten icke missbrukades.

De största meningsskiljaktigheterna, som kommit till uttryck i yttrandena, avse frågan om fordonsskattens utformning. Anmärkningarna mot förslaget i denna del gå mestadels ut på att utredningen tagit alltför stor hänsyn

till den s. k. nyttotrafikens intressen och icke skänkt de vägtekniska synpunkterna tillbörligt beaktande, varigenom förslaget kommit att gynna den tyngre trafiken på den lättares bekostnad. De undersökningar, som på utredningens föranstaltande verkställets beträffande olika fordonstypers vägslitande inverkan, synas också tyda på att en ytterligare ökning av lastbilarnas och omnibussarnas beskattning ur nyssnämnda synpunkter skulle vara berättigad. Då undersökningarna emellertid varit av ganska begränsad omfattning, torde av desamma icke böra dragas mera vittgående eller allmängiltiga slutsatser rörande beskattningens avvägning. Den mångfald svårbestämbara faktorer, som härvidlag äro av betydelse, såsom fordonens utnyttjande, lastförmåga, drivmedelsförbrukning, trafik- och vägförhållanden med mera, göra det överhuvud taget omöjligt att åstadkomma en beskattning, som för de enskilda fallen är fullt rättvis med hänsyn till den faktiska vägslitningen. Under sådana förhållanden har jag funnit försiktigheten bjuda att icke i förevarande avseende frångå utredningens förslag. Härav följer, att jag icke heller anser mig böra biträda det från ett par håll framförda förslaget om övergång från tjänstevikten till totalvikten såsom grund för fordonsskattens beräkning, vilket förslag likaledes syftar till en ökning av den tyngre trafikens skattebelastning.

Enligt utredningens förslag skulle vid sidan av en grundavgift å 50 kronor för varje fordon bibehållas den nuvarande bestämmelsen att skatten skall utgöra lägst 60 kronor. För att i någon mån tillmötesgå önskemålet om en lindrigare beskattning av de allra lättaste fordonen föreslår jag, att nyssnämnda bestämmelse får utgå, så att grundavgiften alltså kommer att utgöra skattens minimibelopp. Såsom statskontoret framhållit kommer skatteintäkten härigenom att minska endast obetydligt, nämligen med icke fullt 90.000 kronor, om hänsyn tages till fordonsbeståndet den 30 juni 1937.

Vad utredningen anfört i fråga om beskattningen av motorcyklar har icke givit mig anledning till erinran. Jag delar således utredningens uppfattning, att fordonsskatten å de egentliga motorcyklarna bör bibehållas oförändrad och att anledning icke föreligger att för närvarande, medan undersökning genom särskilda sakkunniga pågår rörande trafikolyckornas orsaker, införa fordonsskatt för lättviktsmotorcyklar i syfte att av hänsyn till trafiksäkerheten begränsa användningen av dessa cyklar.»

Särskilda frågor.

Enligt gällande bestämmelser utgår fordonsskatten för automobil, som är inrättad för och drives med tråkolsgas, med hälften av de för övriga automobiler stadgade skattesatserna. Denna skattelindring tillkom genom beslut vid 1932 års riksdag i syfte att främja användningen av inhemskt motorbränsle. Enligt förslaget skall den skattelindring, som för närvarande är medgiven för tråkolsgasdrivna automobiler, utsträckas till att omfatta alla *generatorgasdrivna fordon*, vilka använda inhemskt bränsle.

Från skatteplikt undantages enligt gällande bestämmelser *automobil eller släpvagn*, som är inrättad uteslutande *för brandväsen*. På grund av framställning om frihet från fordonsskatt jämväl för vissa automobiler, vilka nyttjas inom det frivilliga brandväsendet i vissa landskommuner, föreslås i propositionen ett tillägg av innehåll, att från skatteplikt skall undantagas även automobil med tillhörande släpvagn, som användes uteslutande för brandväsen, därest automobilen och släpvagnen äro försedda med tydlig be-teckning utvisande att de tjäna brandväsendet.

Enligt 5 § b) förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, sådant stadgandet lyder enligt förordning den 29 april 1932 (nr 86), må *restitution av skatt* åtnjutas för, bland annat, bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av motorbåt *vid yrkesmässigt utövande av fiske*. Närmare föreskrifter om denna restitution äro meddelade i kungörelsen den 6 juni 1929 (nr 122) med vissa bestämmelser om särskild skatt å bensin. Enligt kungörelsens 9 §, sådan paragrafen lyder enligt kungörelse den 29 april 1932 (nr 91) skall återbäringen ske på det sätt, att årligen ett belopp, motsvarande en tredjedels procent av de under nästföljande budgetår influtna bensinskattmedlen, dock högst 90,000 kronor, ställes till lantbruksstyrelsens förfogande att enligt Kungl. Maj:ts bestämmande av styrelsen användas för fiskerinäringens främjande.

Efter att ha lämnat en redogörelse för de av 1935 års fiskeriutredning och 1937 års automobilskatteutredning framställda förslag angående restitution av skatt å bensin, som använts vid yrkesmässigt utövande av fiske, direkt till de fiskare, som förbrukat bensin för sådant ändamål, ävensom för ämbetsverkens yttranden i denna fråga, har departementschefen anfört följande:

»Rätt till restitution av skatt för bensin, använd för framdrivande av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske, tillkom ursprungligen genom beslut vid 1927 års riksdag. I den proposition, nr 173, vari förslag härom framlades för riksdagen, anförde föredragande departementschefen, bland annat, att ett godtagbart uppslag till lösande av frågan om restitution direkt till fiskarbefolkningen då ännu icke framkommit men att en kollektiv restitution till fisket syntes kunna ifrågakomma och vara ägnad att rätt väl tillgodose fiskarnes gemensamma intressen. Detta uttalande synes alltjämt äga tillämpning. Liksom tidigare uppslag till lösning av denna fråga lider det nu föreliggande förslaget onekligen av den svagheten, att det, för åvägabrindande av en något så när nöjaktig kontroll från statens sida över att restitutionsrätten icke missbrukas, skulle erfordras vidtagande av åtgärder, vilka icke stå i rimligt förhållande till den jämförelsevis ringa fördel, som förslaget skulle kunna bereda varje enskild fiskare. Vid frågans bedömande bör vidare beaktas, att den nuvarande kollektiva restitutionsformen ansetts vara att föredraga även på håll, som direkt representera fiskerinäringens intressen. Därest direkt restitution medgives för fiskarbefolkningen, skulle samma för-mån icke gärna kunna förvägras vissa andra grupper av bensinförbrukare,

såsom motorbåtsägare, vilka icke äro fiskare, jordbrukare med flera. Det behöver icke närmare utvecklas, vilka svårigheter i kontrollhänseende en dylik utsträckning av restitutionsrätten skulle medföra. Det förtjänar framhållas, att vid årets riksdag motionsvis framförts krav på skattefrihet för bensen, som förbrukas uteslutande i jordbruksdrift.»

Med hänsyn till de olägenheter, som på vissa håll ansetts vidlåda systemet med skattens inbetalning på en gång och vilka olägenheter vid den ifrågasatta höjningen av skatten kunna tänkas bliva ytterligare ökade, har automobilskatteutredningen föreslagit en anordning, varigenom *uppbörden av fordonsskatten för automobiler* skulle uppdelas på två terminer. Detta förslag har departementschefen av anförda skäl icke ansett sig kunna förorda.

Ikraftträdande m. m. Enligt propositionens förslag skall höjningen av fordonsskatten träda i kraft den 1 januari 1939. Dock skola de nya bestämmelserna om fordonsskatten gälla i fråga om automobiler och släpvagnar, som under år 1938 första gången registrerats efter det gummiringsskatten upphävts.

Bestämmelserna om gummiringsskattens upphävande samt höjningen av skatterna å drivmedel anser utredningen böra träda i kraft redan under innevarande budgetår. Departementschefen har härutinnan anført följande:

»Med hänsyn till det läge av ovisshet, som förslaget om gummiringsskattens borttagande tillskapat och som menligt inverkar på handeln med gummiringar, är det även enligt min mening angeläget, att denna fråga bringas till ett snabbt avgörande.

I några av yttrandena har hemställts, att med höjningen av drivmedelsskatterna måtte anstå till någon tid efter det gummiringsskatten upphävts, detta för att bereda motortrafiken kompensation för den del av erlagd gummiringsskatt, som kan anses belöpa på tiden efter denna skatts avskaffande. Vad sålunda anförts synes kunna såtillvida beaktas, att skatterna å drivmedel höjas först från och med den 1 juli 1938. Anmärkas bör, att skatten å brännolja med hänsyn till det sätt, varpå denna skatt uttages, icke lämpligen kan ändras vid annan tidpunkt än års- eller halvårsskifte.

I anslutning till höjningen av bensinskatten torde, på sätt utredningen även föreslagit, vid höjningens ikraftträdande ineliggande lager av bensen böra bliva föremål för efterbeskattning jämlikt samma grunder som enligt förordningen den 29 april 1932 (nr 87) tillämpats i fråga om bensen, som den 1 maj 1932 fanns i riket. Förslag till bestämmelser om uppbörd av sådan skatt torde senare få anmälas för Kungl. Maj:t.»

Med anledning av förslaget om gummiringsskattens upphävande har utredningen vidare upprättat förslag till förordning angående *restitution av eller befrielse från skatt å automobilgummiringar*. Enligt detta författningsförslag skulle Kungl. Maj:t på framställning av vederbörande ägare kunna medgiva restitution av erlagd skatt eller befrielse från gäldande av påford

skatt för automobilgummiringar, vilka vid tiden för gummiringsskattens upphävande ännu ej tagits i bruk. Utredningen förutsätter, att närmare föreskrifter härutinnan skola meddelas av Kungl. Maj:t. Beträffande innehållet av dessa föreskrifter anför utredningen, att såsom villkor för åtnjutande av restitution eller befrielse borde föreskrivas, att sökanden avlämnade försäkran angående sitt innehav vid nämnda tid av automobilgummiringar, vilka då ännu ej tagits i bruk. Enär det syntes böra förutsättas, att restitution eller befrielse medgäves allenast för automobilgummiringar, som vore marknadsgilla, borde försäkran ock innehålla uppgift i detta avseende. Försäkran borde avgivas på tro och heder och vara, likaledes på tro och heder, till riktigheten styrkt av två personer, vilka kunde förutsättas äga kännedom om de förhållanden, som avsåges i försäkran.

Mot utredningens förslag i nyssberörda del har departementschefen i stort sett icke haft annat att erinra, än att restitutionsrätt eller befrielse från skatt syntes departementschefen icke böra vara utesluten för de fall, då ringarna använts allenast vid sådan tillfällig körning, som avses i 13 § 1 mom. 1—4 punkterna motorfordonsförordningen. Bestämmelserna ha inarbetats i förslaget till förordning om gummiringsskattens upphävande.

Såsom framgår av den inledningsvis lämnade redogörelsen har den föreliggande utredningen angående automobilbeskattningen verkstälts på begäran av 1936 års riksdag i enlighet med förslag av bevillningsutskottet. I sitt av riksdagen godkända betänkande (nr 24) framhöll utskottet bland annat, att tillförlitlig utredning saknades om det belopp, varmed automobilskattemedel behövde uttagas för att täcka den andel av kostnaderna för vägväsendet, som skäligen borde belöpa å motorfordonstrafiken. Beträffande frågan huruvida detta är förhållandet med tillämpning av nuvarande beskattningsregler ha, såsom departementschefen framhållit, olika meningar gjort sig gällande. Departementschefen har emellertid upplyst, att enligt vad han inhämtat från kommunikationsdepartementet synas de senast företagna inventeringarna rörande behovet av vägarbeten samt de starkt ökade underhållskostnaderna utvisa, att behovet av automobilskattemedel för bidrag till dessa ändamål är större än som kan tillgodoses med nuvarande beskattning av motorfordonstrafiken. Någon minskning av denna beskattning torde därför åtminstone för närvarande icke kunna ske. De av Kungl. Maj:t föreslagna ändringarna i bestämmelserna angående automobilbeskattningen avse ej heller att öka motorfordonstrafikens samlade skattebörda utan åsyfta allenast att inom ramen för denna beskattnings nuvarande totalbelopp åvägbringa en rationalisering av skattesystemet samt en rättvisare fördelning av skattebördan mellan olika skatteobjekt. Med hänsyn härtill anser sig utskottet i frågans nuvarande läge icke böra biträda det i de likalydande motionerna I: 294 och II: 430 framställda yrkandet om en allsidig utredning rörande motorfordonstrafikens slutliga andel av vägstnaderna.

Utskottet får till en början anföra några allmänna synpunkter på det föreliggande förslaget till omläggning av automobilbeskattningen. Med de olika

Utskottet.

intressen, som beröras av denna beskattning, och de skiftande förhållanden, som gälla för olika grupper av skattskyldiga, är det helt naturligt icke möjligt att åstadkomma en för varje enskild grupp fullt rättvis beskattning. Den ständigt och snabbt fortgående utvecklingen inom motor- och automobilteknikens område samt inom vägväsendet ävensom förändringarna inom de olika fordonskategorierna, personbilar, lastbilar och omnibussar, giver tydligt vid handen, att beskattningsreglerna måste, huru de än utformas, tid efter annan underkastas förnyad prövning.

Vid den av automobilskatteutredningen verkställda översynen på förevarande beskattningsområde har det befunnits angeläget att till ledning för bedömning av föreliggande spörsmål verkställa vissa praktiska prov med olika automobiltyper för utrönande av deras väglitning. Ehuru dessa prov av anförda skäl icke kunnat verkställas i sådan omfattning, som skulle hava varit önskligt, hava proven likväl, såsom ock erfarenheten från utomlands företagna likartade undersökningar visat, varit till icke ringa gagn i nyss berörda hänseende. För beskattningens avvägning olika motorfordon emellan, för utrönande av vilka förbättringsåtgärder och dylikt på vägväsendets område, som lämpligen böra vidtagas, ävensom för bedömning av tekniska framsteg i fråga om motorfordonens konstruktion med mera, torde prov av förut angivet slag vara av stort värde. Utskottet finner det vara av vikt, att denna fråga för framtiden ägnas uppmärksamhet.

Beträffande gummiringskatten finner utskottet denna skatteform visserligen stå i god överensstämmelse med själva grunden för automobilbeskattningen. Den verkställda utredningen giver emellertid vid handen, att skatten är förenad med avsevärda olägenheter i skilda hänseenden. Skatten utgör sålunda bland annat ett betydande hinder för användningen av gummiringar å transportvagnar, maskiner och redskap, särskilt inom jord- och skogsbruket. På grund härav och med beaktande av de av automobilskatteutredningen och departementschefen anförda skälen för gummiringskattens avskaffande finner sig utskottet böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag härutinnan.

Mot förslaget att intäkten av gummiringskatten skall ersättas genom ökning av skatterna å drivmedlen och fordonen hava erinringar framställt i en del av de yttranden, som avgivits över automobilskatteutredningens förslag, ävensom i vissa av de föreliggande motionerna. Dessa erinringar rikta sig mot lämpligheten av höjningen av drivmedelsskatterna och fordonsskatten ävensom mot förslaget att gummiringskatten skall i sin helhet ersättas genom höjning av de återstående skatterna. Vad angår sistnämnda erinran har i motionen II: 431 ifrågasatts, huruvida icke med hänsyn till den ökning av automobilskattemedlen, vilken kunde förväntas inträda, det skulle vara möjligt att bibehålla fordonsskatten vid dess nuvarande belopp samt ändock begränsa höjningen av drivmedelsskatterna till den av utredningen och Kungl. Maj:t föreslagna eller 2 öre för liter. Då på grund av det förut berörda behovet av automobilskattemedel någon minskning av beskattningen för närvarande icke anses kunna ske, finner sig utskottet icke kunna förorda ett sådant förslag.

Beträffande fördelningen av gummiringskattens totala belopp mellan skatterna å fordonen och drivmedlen får utskottet framhålla följande. Att uttaga hela detta belopp genom höjning av fordonsskatten kan icke komma i fråga, enär en sådan höjning komme att hårt drabba personbilar, som icke nyttjas i yrkesmässig trafik, och överhuvud fordon, som nyttjas i ringa omfattning. Utskottet finner sig alltså icke kunna förorda, att den skatteökning, som erfordras för att kompensera gummiringskattens borttagande, uttages enbart genom höjning av fordonsskatten. Såsom framgår av den förut lämnade redogörelsen skulle en höjning enbart av skatterna å drivmedlen särskilt hårt komma att drabba den yrkesmässiga trafiken och höjningen skulle dessutom komma att bliva särskilt kännbar för motorfordonstrafiken överhuvud i de delar av landet, där bensinpriset är jämförelsevis högt, vilket exempelvis är förhållandet i vissa trakter inom de norrländska länen. Utskottet kan därför ej heller biträda tanken att hela det erforderliga beloppet uttages enbart genom höjning av drivmedelsskatterna. Den av utredningen och Kungl. Maj:t föreslagna fördelningen av skatteökningen å fordon och drivmedel synes utskottet i stort sett väl avvägd. Såsom departementschefen framhållit, måste det anses skäligt, att borttagande av skatten å en förbrukningsartikel till huvudsaklig del kompenseras genom höjning av skatten å en annan sådan artikel. Detta innebär att allenast en mindre del av beloppet behöves uttagas i form av ökad fordonsskatt.

I fråga om fordonsskattens avvägning mellan olika fordonskategorier har automobilskatteutredningen med fasthållande vid vägslitningen såsom grundprincip för fordonsskattens differentiering ansett, att även näringspolitiska och sociala synpunkter i viss mån måste anläggas å detta spörsmål. Ett hänsynstagande uteslutande till den vägtekniska sidan av problemet skulle enligt utredningens mening för en stor del av den yrkesmässiga trafiken och för åtskilliga näringsföretag medföra icke önskvärda ekonomiska verkningar. Utskottet, som i stort sett delar denna uppfattning, anser i likhet med utredningen, att man vid automobilbeskattningens avvägning även måste beakta motorfordonens stora betydelse för näringslivets transporter av skilda slag och såsom kommunikationsmedel för de enskilda medborgarna. Utskottet finner sig sålunda böra förorda, att fordonsskatten avväges icke uteslutande med hänsyn till fordonens vägslitning utan även med beaktande av deras betydelse ur nyss angivna synpunkter.

Vad angår fordonsskattens anordnande föreslås i propositionen, att för varje person- och lastbil samt omnibuss skall uttagas en årlig grundavgift av 50 kronor, oberoende av fordonets vikt eller beskaffenhet i övrigt. Denna avgift skall anses representera det för dessa fordon gemensamma intresset av att ett allmänt vägnät förefinnes. För åvägabringande av en med olika fordons vägslitning bättre överensstämmande beskattning än enligt gällande regler föreslås i propositionen en fordonsskatteskala grundad å tjänstevikt och fordonsslag med ett från nuvarande 600 till 900 kilogram höjt skattefritt viktavdrag för alla fordonsslag och med olika skattesatser för varje sär-

skilt fordonsslag. Härigenom ernås en skärpning av fordonsskatten för de tyngre fordonen i förhållande till de lättare. För lastbilarna blir skärpningen störst, därefter för omnibussarna och minst för personbilarna.

I motionen II: 431 har bland annat förordats en enhetlig skatteskala för alla de fordonsslag, varom nu är fråga, anordnad på i huvudsak samma sätt som nu gällande skala men med skatten beräknad efter viss hänsyn till maximilasten i stället för till tjänstevikten. I motionen II: 407 föreslås allenast den ändringen i de i propositionen föreslagna skatteskalorna, att skattesatsen för de olika fordonsslagen skulle minskas med 4 kronor för varje påbörjat 100-tal kilogram av tjänstevikten. Förslaget i motionen II: 431 innebär en skärpning av fordonsskatten för de tyngre fordonen men leder icke till den differentiering av nämnda skatt mellan olika fordonsslag, som får anses önskvärd. Om den i motionen II: 407 föreslagna fordonsskatten gäller, att i förhållande till nu utgående fordonsskatt kommer minskningen i skatt procentuellt sett att stiga med ökad tjänstevikt för personbilar med sådan vikt överstigande 1,100 kilogram och för omnibussar med dylik vikt överstigande 1,500 kilogram. För lastbilar, med undantag för de lättaste vagnarna, uppkommer vid jämförelse med nuvarande fordonsskatt en mindre ökning av skatten. Denna ökning utgör för lastbilar med tjänstevikt av 1,001 kilogram och därutöver allenast 8 kronor. Då ett bifall till motionärernas förslag i fråga om fordonsskatten förutsätter, såsom jämväl av dem föreslagits, en höjning av skatterna å drivmedlen med 3 öre för liter i stället för enligt Kungl. Maj:ts förslag med 2 öre för liter, anser sig utskottet, i anslutning till sina förut gjorda uttalanden angående verkningarna av en allt för kraftig höjning av sistnämnda skatter, icke kunna förorda bifall till de förevarande motionerna II: 407 och 431.

Vad angår det i propositionen framlagda förslaget till fordonsskatt finner utskottet detta förslag leda till en bättre avvägning av fordonsskatten mellan lättare och tyngre fordon, vilket jämväl av 1936 års bevillningsutskott och riksdag ansetts vara eftersträfvansvärt. Vid övervägandet av detta förslag ävensom Kungl. Maj:ts förslag till höjning av skatten å bensen till 12 öre och å brännolja till 9 öre för liter har utskottet kommit till den uppfattningen, att den sålunda i samband med gummiringsskattens upphävande föreslagna omläggningen av automobilbeskattningen innefattar en i stort sett så tillfredsställande avvägning av beskattningen, som för närvarande torde kunna åvägabringas. Utskottet tillstyrker därför Kungl. Maj:ts proposition i dessa delar.

Mot förslaget till beskattning av motorecyklar har utskottet ej funnit skäl till erinran. I avvaktan på de undersökningar, som genom särskilda sakkunniga pågå rörande trafikolyckornas orsaker samt angående trafikförsäkringens ordnande, har utskottet icke upptagit till prövning frågan om införande av fordonsskatt för lättviktsmotorcyklar.

Utskottet finner ej skäl till erinran mot förslagen beträffande beskattning av släpvagnar, lindring i fordonsskatten för tråkolsgasdrivna motorfordon

samt skattefrihet för automobiler eller släpvagnar, tillhöriga det frivilliga brandväsendet. Ej heller finner utskottet skäl till erinran mot förslaget om efterbeskattning av bensin, som finnes i lager vid tiden för ikraftträdandet av den föreslagna bestämmelsen om bensinskattens höjning.

Med hänsyn till den menliga inverkan på handeln med gummiringar, som förslaget om gummiringsskattens borttagande medfört, finner utskottet det vara av synnerlig vikt, att bestämmelsen om skattens upphävande kan träda i kraft snarast möjligt.

För automobilgummiringar, vilka vid tiden för gummiringsskattens upphävande ännu ej tagits i bruk eller använts allenast för sådan körning, som avses i 13 § 1 mom. 1)–4) punkterna motorfordonsförordningen, föreslås att restitution av erlagd skatt eller befrielse från påförd skatt skall åtnjutas i enlighet med de närmare föreskrifter, som Kungl. Maj:t skall äga meddela. I de likalydande motionerna I: 294 och II: 430 har framhållits önskvärdheten av att sådan restitution eller befrielse från skatt skall gälla för alla automobilgummiringar, vilka vid tiden för skattens upphävande ej tagits i bruk. En hemställan av i huvudsak samma innebörd har gjorts i den av Sveriges omnibusägares riksförbund till utskottet ingivna skrivelsen. Då den föreslagna bestämmelsen innefattar rätt till restitution eller befrielse från skatt för nyssberörda gummiringar under förutsättning, att dessa befinna sig i sådant skick, som Kungl. Maj:t kan komma att bestämma, finner utskottet de i motionerna och nämnda skrivelse berörda intressena bliva tillgodosedda genom det föreliggande förslaget.

Svenska automobilhandlareföreningen har i sin till utskottet ingivna skrift ifrågasatt, huruvida det icke skulle vara mera praktiskt och jämväl riktigt att bestämma ett lågt beräknat miltal såsom gräns för den körning, som för automobilfabrikants eller automobilhandlares fordon borde vara tillåten utan att rätten till restitution av gummiringsskatt skulle förloaras. Föreningen har därvid föreslagit, att sagda väglängd skulle bestämmas till 100 mil och hänvisning till förenämnda bestämmelser i motorfordonsförordningen skulle i så fall icke vara erforderlig, enär den körning, som vore tillåten enligt nämnda bestämmelser, inrymdes i en sålunda angiven maximiväglängd. Då utskottet anser det icke vara möjligt att med den av föreningen förordade bestämmelsen uppnå ett i allo tillfredsställande resultat och då av det i propositionen föreslagna stadgandet får anses klart framgå, i vilka fall restitution eller befrielse från skatt må äga rum, kan utskottet icke biträda föreningens hemställan.

Föreningen av fabrikanter och engrosfirmor inom gummiringbranschen i Sverige har i sin skrivelse till utskottet framhållit, att uppgift rörande gummiringar, som vid tiden för skattens upphävande finnas i konsignationslager hos återförsäljare, icke kunde på tro och heder lämnas av ägaren. Restitution av skatt borde därför i detta fall få ske efter anhållan av ägaren med stöd av på tro och heder avgiven försäkran av konsignatören och ytterligare en eller två personer. Då den av Kungl. Maj:t föreslagna bestämmelsen icke

kan anses lägga hinder i vägen för tillgodoseende av det med föreningens framställning avsedda syftet och då Kungl. Maj:t vid bifall till propositionen skall äga meddela närmare föreskrifter angående restitution av gummiringsskatt, finner utskottet föreningens framställning icke påkalla någon riksdagens åtgärd.

I några av yttrandena över automobilskatteutredningens förslag och i de likalydande motionerna I: 294 och II: 430 ävensom i Sveriges omnibusägares riksförbunds skrivelse till utskottet har i syfte att bereda motorfordons- trafikerna kompensation för den del av erlagd gummiringsskatt, som kan anses belöpa på tiden efter denna skatts avskaffande, hemställts, att med den föreslagna höjningen av drivmedelsskatterna måtte anstå till någon tid efter det gummiringsskatten upphävs. I propositionen har denna fråga såtillvida beaktats, att höjningen av dessa skatter föreslås skola träda i kraft först från och med den 1 juli 1938. Utskottet, som finner visst fog föreligga för ytterligare anstånd med ikraftträdandet av ifrågakvarande skattehöjning, har med beaktande av de olika intressen, som skulle beröras av en sådan ändring av förslaget, haft under övervägande olika åtgärder för tillgodoseende av detta syfte. Då det emellertid visat sig icke vara praktiskt möjligt att bestämma storleken av det ringskattebelopp, som redan erlagts och som kan anses belöpa å den tid, som en gummiring kan nyttjas efter gummiringsskattens upphävande, har utskottet vid valet mellan olika inom utskottet övervägda alternativ för ikraftträdandet stannat vid att förorda Kungl. Maj:ts förslag i förevarande hänseende. Det må jämväl uppmärksammas, att varje förlängning av anståndstiden skulle komma att medföra en icke oväsentlig skattelättnad för sådana fordonsägare, som efter gummiringsskattens upphävande inköpt nya ringar eller nya fordon, och dessa fordonsägare skulle sålunda komma att beredas en förmån, som andra ej erhålla.

Den av utskottet förordade höjningen av bensinskatten kommer givetvis att träffa icke blott ägare av motorfordon utan även andra grupper av bensinförbrukare, såsom utövare av yrkesmässigt fiske, jordbrukare, motorbåtsägare med flera. I syfte att söka undanröja verkningarna av bensinskatten för sjötrafiken har automobilskatteutredningen verkställt undersökningar angående möjligheten att genom tillsats av färgämne till bensin, som användes för nämnda trafik, skilja denna bensin från sådan som användes vid automobildrift. Ett dylikt förfarande har visserligen visat sig vara tekniskt genomförbart, men utredningen har, med hänsyn till svårigheten att åvägabringa en effektiv kontroll över att färgad bensin ej användes för automobildrift, icke ansett sig kunna förorda bestämmelser om färgning av bensin. För tillgodoseende av fiskarens intressen har automobilskatteutredningen i huvudsak förordat av 1935 års fiskeriutredning framlagt förslag om restitution av skatt å bensin, som förbrukats i yrkesmässigt fiske, direkt till de fiskare, som för angivet ändamål använt bensin. I åtskilliga yttranden över detta förslag hava starka betänkligheter anförts mot detsamma, och en del representanter för fiskerinäringen hava ansett den nuvarande kollektiva restitutionsformen vara att föredraga. Departementschefen har av anförda skäl ansett sig icke

kunna biträda utredningens förslag utan förordad bibehållande av det nuvarande kollektiva restitutionsförfarandet.

I de likalydande motionerna I: 53 och II: 51 har framförts krav på skattefrihet för bensin, som förbrukas uteslutande i jordbruksdrift.

Av det anförda framgår, att det är förenat med stora svårigheter att upphäva verkningarna av bensinskatten för andra bensinförbrukare än dem som jämlikt skattens syfte skola därav beröras. För fiskarens vidkommande synas olägenheterna av bensinskatten i stort sett hava undanröjts genom den nuvarande kollektiva restitutionen av nämnda skatt. Därest den av utskottet förordade höjningen av bensinskatten godkännes av riksdagen, förutsätter utskottet, att Kungl. Maj:t kommer att taga under omprövning frågan om storleken av det belopp, som efter skattehöjningen bör kollektivt restitueras till fisket. Likaledes förutsätter utskottet, att Kungl. Maj:t kommer att ägna uppmärksamhet åt frågan, huruvida det är möjligt att vidtaga några åtgärder till lindrande av bensinskattens verkningar för andra förbrukare, som rätteligen icke böra drabbas av skatten.

I de likalydande motionerna I: 286 och II: 408 har ifrågasatts frihet från fordonsskatt, alternativt skattelättnad för sådana motorfordon, som endast användas inom en jordbruksegendoms område, och i de likalydande motionerna I: 287 och II: 409 har för s. k. traktorsläpvagnar föreslagits lättnad i fordonsskatten. De i dessa motioner berörda frågorna sammanhånga med spörsmålet om rationaliseringen och mekaniseringen av jordbrukets drift. De av motionärerna åsyftade olägenheterna av automobilbeskattningen gälla icke allenast för jordbrukarna. Ehuru det är önskligt, att denna beskattning ej lägger hinder i vägen för utvecklingen på jordbrukets och andra områden, får det icke förbises, att det är nödvändigt att upprätthålla bestämda gränser mellan de olika slag av fordon, som böra drabbas av beskattningen eller icke. Det torde kunna antagas, att värdefulla erfarenheter rörande verkningarna av gummiringsskattens upphävande och om utvecklingen på det jordbrukstekniska området skola vinnas under de närmaste åren. Frågan om skattelättnader för nu ifrågavarande slag av fordon bör därför enligt utskottets mening lämpligen tagas under övervägande först i samband med en förnyad prövning av frågan om automobilbeskattningen. Utskottet anser sig därför icke böra förordad bifall till motionärernas hemställan om skrivelser till Kungl. Maj:t med begäran om utredning i förevarande ämnen.

I motionen II: 406 har berörts frågan om beskattningen av sådana lastbilar, som användas för godstransporter på längre avstånd, s. k. fjärrgodsbilar. Enligt motionärernas uppfattning intaga ifrågavarande automobiler i beskattningshänseende en gynnad ställning enligt nu gällande beskattningsregler, och enligt det föreliggande förslaget skulle deras ställning härutinnan bli va än mera gynnsam. Den nu rådande konkurrensen mellan förenämnda lastbilar och andra trafikmedel anse motionärerna till mycket stor del möjliggöras därav, att nämnda motorfordon ej behöva erlagga en väsentlig andel av de kostnader, som äro förbundna med trafiken. Utskottet får erinra, att frågan om erforderliga åtgärder för ett ändamålsenligt ordnande av den yr-

kesmässiga automobiltrafiken för närvarande är föremål för utredning av särskilda sakkunniga (1936 års trafikutredning). Det torde kunna förutsättas, att de sakkunniga vid behandlingen av förenämnda spörsmål komma att beakta den inverkan på vederbörande transportmedels konkurrensmöjligheter, som kunna föranledas av såväl deras årliga automobilskatteer som även övriga driftkostnader. På grund härav och i avvaktan på de sakkunnigas ställningstagande till frågan om den yrkesmässiga automobiltrafikens ordnande finner sig utskottet icke kunna biträda motionärernas förslag om avlåtande av skrivelse till Kungl. Maj:t i ämnet.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

a) att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 234, antaga vid propositionen fogade förslag till

1) förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

2) förordning angående upphävande av förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar, m. m.;

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

4) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1938; och

5) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja; samt

b) att följande motioner, nämligen:

väckta inom första kammaren:

nr 53 av herr Anton Pettersson m. fl.,

nr 286 av herr Mannerskantz m. fl.,

nr 287 av herr Mannerskantz m. fl.,

nr 294 av herrar Nisser och Gustaf Björkman,

väckta inom andra kammaren:

nr 51 av herr Werner i Höjén m. fl.,

nr 406 av herrar Lindberg i Stockholm och Lithander,

nr 407 av herr Lindmark m. fl.,

nr 408 av herr Liedberg m. fl.,

nr 409 av herrar Liedberg och Gustafson i Kasenberg,

nr 430 av herrar Nilsson i Steneberg och Danielsson samt

nr 431 av herr Lundell,

måtte, i den mån de icke kunna anses besvarade genom vad utskottet här ovan anfört och hemställt, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Stockholm den 4 april 1938.

På bevillningsutskottets vägnar:

IVAR ANDERSON.

Närvarande:

från första kammaren: herrar *Viktor Larsson, Sjödahl, Velander, Ekman, Gustaf Björkman, Robert Berg, Eilif Sylwan, Löfvander, Johan Larsson* och *Herman Ericsson*; samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Norrköping, *Björklund, Olsson* i Gävle*, *Ericson* i Boxholm, *Johanson* i Huskvarna, *Werner* i Hultsfred, *Eklund**, *Hagberg* i Malmö, *Jonsson* i Skedsbygd och *Olsson* i Kullenbergstorp.

* Icke närvarit vid justeringen av betänkandet.

Reservationer:

1) av herrar *Velander, Johanson* i Huskvarna, *Gustaf Björkman, Eilif Sylwan* och *Johan Larsson*, som ansett att utskottets yttrande och hemställan bort hava följande lydelse:

Såsom framgår av den inledningsvis lämnade redogörelsen, har den föreliggande utredningen angående automobilbeskattningen ägt rum efter framställning av riksdagen. Grundtanken för automobilbeskattningen är eller har åtminstone hitintills städse varit att motortrafiken genom denna beskattning skall lämna ersättning för de merkostnader, som denna trafik förorsakar landets vägväsen. För en rättvis eller i varje fall skälig avvägning av beskattningens storlek är det sålunda av nöden, att möjlighet skapas för ett bedömande, så långt möjligt, av det belopp, vartill dylika merkostnader kunna anses uppgå. I sitt till 1936 års riksdag avgivna betänkande (nr 24), som av riksdagen godkändes, uttalade bevillningsutskottet, att i frågans dåvarande läge det icke vore möjligt att bedöma, huru stort belopp av automobilskattemedel, som behövde uttagas för att täcka den andel av kostnaderna för väghållningen, som skäligen borde belöpa å motortrafiken. Ut-

skottet fann det vara av vikt, att en utredning därutinnan komme till stånd, och förutsatte utskottet uttryckligen, att den enligt utskottets uppfattning sålunda önskvärda utredningen angående motortrafikens andel i kostnaderna för väghållningen komme att igångsättas inom den närmaste tiden samt snarast möjligt slutföras. Någon utredning i detta avseende har emellertid icke verkställts. Att, såsom departementschefen anfört, de senast företagna inventeringarna rörande behovet av vägarbeten samt de starkt ökade underhållskostnaderna syntes utvisa, att behovet av automobilskattemedel för bidrag till dessa ändamål vore större än som kunde tillgodoses med nuvarande beskattning av motortrafiken, kan icke anses ägnat att överflödiggöra den tidigare såsom nödvändig ansedda utredningen rörande motortrafikens skäliga andel i kostnaderna för vägväsendet. Snarare framträder behovet av en sådan utredning än starkare på grund av detta departementschefens uttalande. I samma riktning tala även av automobilskatteutredningen framförda synpunkter av näringspolitisk och social natur.

Såsom skäl för ett accepterande av de av Kungl. Maj:t föreslagna ändringarna i bestämmelserna angående automobilbeskattningen synes dock kunna åberopas att därmed avses, icke att öka motortrafikens samlade skattebörda, utan allenast att inom ramen för denna beskattnings nuvarande totalbelopp åvägbringa en rationalisering av skattesystemet samt en rättvisare fördelning av skattebördan mellan olika skatteobjekt. Den ständigt och snabbt fortgående utvecklingen på motortrafikens område samt inom vägväsendet giver därjämte otvetydigt vid handen, att automobilbeskattningens avvägning, hur den än nu sker, dock måste inom en relativt kort tidrymd underkastas förnyad prövning. Utskottet förutsätter emellertid, att i avvaktan på sådan omprövning den av 1936 års riksdag avsedda utredningen angående motortrafikens andel i kostnaderna för väghållningen kommer att av Kungl. Maj:t åvägbringas. Någon förnyad framställning därom från riksdagens sida, på sätt hemställts i de likalydande motionerna I: 294 och II: 430, synes utskottet dock icke påkallad.

Vid den — — — (= utskottet sid. 22 rad 9 uppifrån — sid. 26 rad 13 uppifrån) — — — i kraft från och med den 1 juli 1938. Med hänsyn till de betydande skatteinvesteringar det i användning varande gummiringsbeståndet representerar, måhända uppgående till cirka 20 miljoner kronor, finner utskottet synnerligen vägande skäl föreligga för ytterligare anstånd med ikraftträdandet av ifrågavarande skattehöjning. Med beaktande av de olika intressen, som skulle beröras av en sådan ändring av förslaget, och då det visat sig icke vara praktiskt möjligt att bestämma storleken av det ring-skattebelopp, som redan erlagts och som kan anses belöpa å den tid, som en gummiring kan nyttjas efter gummiringskattens upphävande, har utskottet funnit sig böra förorda, att höjningen av drivmedelsskatterna skall träda i kraft först från och med den 1 januari 1939.

Den av — — — (= utskottet sid. 26 rad 18 nedifrån — sid. 28 rad 10 uppifrån) — — — utskottet hemställa,

a) att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 234 icke kunnat av riksdagen i oförändrat skick bifallas samt i anledning av de likalydande motionerna I: 294 och II: 430,

1) antaga vid propositionen fogat förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

2) antaga vid propositionen fogat förslag till förordning angående upphävande av förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar, m. m.;

3) antaga vid propositionen fogat förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit med den ändring att bestämmelsen om ikraftträdande erhåller följande lydelse:

»Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1939.»;

4) antaga vid propositionen fogat förslag till förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1938 med de ändringar att i rubriken och 1 § första stycket tidsbestämmelsen »1 juli 1938» ersättes med tidsbestämmelsen »1 januari 1939» samt att i 3 § första stycket tidsbestämmelsen »1 augusti 1938» ersättes med tidsbestämmelsen »1 februari 1939»; och

5) antaga vid propositionen fogat förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor med den ändring att bestämmelsen om ikraftträdande erhåller följande lydelse:

»Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1939.»;
samt

b) att följande — — — (= utskottet) — — — utan åtgärd.

vid de under **a)** upptagna punkterna 3), 4) och 5):

2) av herr *Anderson* i Norrköping, beträffande tiden för ikraftträdandet av den föreslagna höjningen av drivmedelsskatterna; samt

beträffande motiveringen:

3) av herr *Anderson* i Norrköping, som instämt i den av herr *Velander* m. fl. avgivna reservationen i vad den avser ändrad lydelse av första och andra styckena av utskottets yttrande.