

### Nr 431.

Av herr **Lundell**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 234, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.

I den till årets riksdag avgivna propositionen nr 234 har Kungl. Maj:t i allt väsentligt följt de förslag som framlagts av 1937 års automobilskatteutredning.

Om den mest väsentliga delen av denna utrednings förslag nämligen om borttagande av gummiringskatten torde också ovanligt stor enighet råda bland intresserade parter. Genom det föreslagna borttagandet erhålles den rationellaste lösningen av problemet om befrielse från gummiringskatt för lantbrukets ej motordrivna fordon liksom för motordrivna fordon, som ej trafikera landsvägarna, såsom industritraktorer m. m. Dessutom kan det anses i skattetekniskt avseende överflödigt att använda två skatteformer, nämligen bensinskatt och gummiringskatt, vilka båda belasta skattedragaren i huvudsak proportionellt med antalet tillryggalagda tonmil.

I fråga om den andra huvuddelen av automobilskatteutredningens förslag, nämligen den ändrade graderingen av fordonsskatten, är enigheten bland intresserade parter mindre. Utredningen utgår vid sina beräkningar från under budgetåret 1936/37 verkliga influtna automobilskattemedel, vilka i avrundade tal fördela sig sålunda i miljoner kronor:

Fordonsskatt	Gummiringskatt	Bränsleskatt	Summa
29,4	16,0	61,8	107,2

Om nu gummiringskatten hade borttagits och i stället bensinskatten höjts från 10 till 12 öre så hade mot en minskning på 16,0 milj. stått en höjning av endast 12,4 milj., varav skulle följt en nettominskning av 3,6 miljoner.

Verkställa vi samma beräkning för det nu löpande budgetåret med utgående från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens av riksräkenskapsverket godtagna uppskattningssiffror (Statsverkspropositionen Inkomster å driftsbudgeten, Bil. A sid. 25)

Fordonsskatt	Gummiringskatt	Bränsleskatt	Summa
31,3	17,2	65,5	114,0

så finna vi, att mot en minskning på 17,2 milj. skulle komma en höjning av  $12,9 + 0,3 = 13,2$  milj. (om 64,5 milj. beräknats av bensin och 1 milj. av brännolja). I stället för där beräknade totalsumma 114 miljoner skulle således ha erhållits 110 miljoner.

Man konstaterar emellertid att i riksstaten för innevarande budgetår äro automobilskattemedlen upptagna med endast 106 milj., och för denna

summa skulle således icke blott täckning ha erhållits utan sannolikt 4 milj. i överskott, även om förändringarna i bilskattesystemet inskränkts till att borttaga gummiringsskatten och höja bränsleskatterna med 2 öre.

Det är väl fråga om icke detta under förevarande förhållanden skulle vara den lämpligaste lösningen av bilskatteproblemet, alltså att inskränka sig till att borttaga gummiringsskatten och att höja bränsleskatterna med 2 öre. Under vart och ett av de fyra budgetåren 1933/34, 1934/35, 1935/36, 1936/37 ha bilskatterna givit stora överskott över förutberäkningarna i budgetförslag och riksstat. Detsamma blir säkerligen förhållandet under nu löpande budgetår. På fem budgetår kommer den influtna bilskatten att ha vuxit från 72,8 milj. till omkring 114 milj. eller med c:a 57 %. Under sådana förhållanden kan det icke vara förenat med någon olägenhet om man i stället för att fortsätta längs denna starkt uppåtgående inkomstkurva genom skattesatsernas omreglering går över till en annan också starkt uppåtgående kurva, som vid närvarande tidpunkt ligger 3,5 à 4 milj. lägre än den första. Om båda kurvorna tänktes fortsatta framåt i tiden är det väl f. ö. fråga om icke den andra kurvan (bilskatteinkomsterna vid de nya tänkta skattesatserna) skulle komma att inhämta och överträffa den första kurvan (bilskatteinkomsterna vid bibehållna nuvarande skattesatser), ty avkastningen av gummiringsskatten skulle säkerligen snart falla tillbaka i förhållande till avkastningen av bränsleskatten och bliva mindre än 20 % av denna. Detta dels till följd av gummiringarnas undan för undan starkt ökade slitstyrka och dels till följd av det allt mer använda regummeringsförfarandet. En sådan stagnation i fråga om gummiringsskatten märkes tydligt i det under 1936/37 influtna beloppet, och även om en viss uppryckning synes äga rum under nu innevarande budgetår, så torde detta närmast bero på de goda tiderna och därmed följande dels ökad import av nya bilar med medföljande nya ringar, dels även ökad försäljning av nya ombytesringar. När konjunkturerna gå tillbaka torde stagnationen bli så mycket mera märkbar.

Automobilskatteutredningen har emellertid ej stannat vid att föreslå gummiringsskattens borttagande och höjning av bränsleskatten med 2 öre utan har ansett sig böra skaffa täckning även för de felande 3,6 miljoner. Denna täckning har utredningen tänkt skaffa genom en höjning och differentiering av fordonsskatterna.

Om vi med bokstaven p beteckna ifrågavarande automobils tjänstevikt i påbörjade 100 tal kg, så angives den nu utgående fordonsskatten i kronor genom uttrycket

$$14 (p - 6)$$

och detta för både personbilar, lastbilar och omnibusar. Utredningen föreslår nu istället härför uttrycken

$$14 (p - 9) + 50 \text{ för personbilar}$$

$$18 (p - 9) + 50 \text{ för lastbilar}$$

$$16 (p - 9) + 50 \text{ för bussar.}$$

Vad då först angår personbilar så finner man omedelbart att

$$14 (p - 9) + 50 = 14 (p - 6) + 8$$

d. v. s. den nya fordonsskatten skulle komma att för personbilar ligga 8 kronor högre än den gamla.

För lastbilar finner man

$$18 (p - 9) + 50 = 18 (p - 6) - 4$$

d. v. s. den nya fordonsskatten skulle för lastbilar komma att ligga  $\frac{4}{14}$  (eller c:a 28,6 %) över den nuvarande dock med ett avdrag av 4 kronor.

För omnibusar erhålles slutligen

$$16 (p - 9) + 50 = 16 (p - 6) + 2$$

d. v. s. den nya fordonsskatten skulle för omnibusar komma att ligga  $\frac{2}{14}$  (eller c:a 14,3 %) över den nuvarande, dock med tillägg av 2 kronor.

Fordonsskatten föreslås således ökad för samtliga slag av bilar, för personbilar endast med ett mindre belopp, men för lastbilar och omnibusar högst väsentligt. Om den i prop. nr 234 föreslagna ändringen i fråga om minimiskattesatsen följes så skulle dock sänkning från 60 till 50 kronor inträda för vagnar med en tjänstevikt om högst 900 kg. Då ett av motiven, och ingalunda det minst viktiga, till 1936 års riksdagsskrivelse var att fordonsskatten utgjorde en rätt stor börda för ägaren till »sådana fordon, vilka nyttjas i ringa utsträckning eller under en del av året» är det icke i allo tilltalande att såsom resultat av skrivelsen behöva stå inför att godkänna ett förslag om ännu högre fordonsskatt. Den framkastade tanken om en nedläggning av engångsutgiften genom en uppdelning på två terminer avvisas samtidigt, som det synes på goda grunder, i propositionen.

Icke heller den form som utredningen, efter föredöme f. ö. från väginstitutet, givit åt de uttryck (se ovan) som angiva skatten för de olika fordonsslagen är egentligen tillfredsställande. De olika multiplikatorerna 14 resp. 18 och 16 ha tydligtvis tillkommit för att tillsammans med de skattefria avdragen ge ungefär samma resultat, som man skulle erhålla om man istället i alla fallen använde samma multiplikator och däremot i parentes istället för  $p$  (tjänstevikten) använde ett uttryck sådant som  $p + \frac{q}{2}$  där  $q$  betecknar tillåtna maximilasten, såsom ett närmevärde på den rullande vikten. Det vore då mera tilltalande att gå in för något sådant uttryck som  $12 (p + \frac{q}{2} - 8)$ , och bibehålla detta för alla fordonsslag.

En sådan utformning av skatten, som denna senast angivna, ger den bestämda fördelen att 100 kg. tillökning i rullande vikt ger 12 kronor ökning i skatt för alla fordonsslagen, under det att med den av utredningen föreslagna utformningen fordonägarna skola bry sina huvuden med att utfinna varför 100 kg. i lastbil skola kosta 18 kronor och i omnibus 16 kronor mot endast 14 kronor för samma vikt i personbil. Dessutom föreligga med denna enhetsform för skatteuttrycket inga svårigheter vid beskattning av sådana fordon som äro övergångsformer mellan de olika fordonsslagen såsom t. ex.

mellan personbil och lastbil. Att utfinna maximilasten  $q$  på ett rättvist sätt kan ej heller vålla några svårigheter. Lastbilsägare kunna visserligen vara intresserade att få sin bil godkänd för stora lass, men de ha intet intresse av att få bilen godkänd för större lass än dess konstruktion i längden tål. Om fordonsskatten växer med den tillåtna maximilasten, så ligger däri ett nytt återhållande moment. Huruvida i det föreslagna uttrycket just siffran 8, d. v. s. ett skattefritt avdrag av 800 kg., ger den totala summa av låt oss säga  $27,8 + 3,6 = 31,4$  miljoner, som man vill komma fram till, är här ej gjord någon beräkning över, men om uträkning sker med denna siffra, så kan den sedan höjas eller sänkas hela enheter, så att det önskade beloppet erhålles med ej större fel än c:a 1 miljon. I jämförelse med av utredningen föreslagna uttryck skulle här föreslagna enhetsuttryck ge någon minskning åt personbilarna, särskilt de mindre, större höjning åt lastbilarna och ungefär oförändrat åt bussarna.

En rimlig lösning på skatteproblemet och egentligen mera tilltalande än denna sist framförda skulle erhållas genom att öka bränsleskatten med ytterligare 1 öre dock endast för bensin så att bensinskatten komme i 13 öre och brännoljeskatten i 9 öre. I fråga om fordonsskatten kunde man då lämpligen gå in för enhetsuttrycket  $10(p + \frac{q}{2} - 8)$  med modifikation av sista siffran genom beräkning såsom ovan angivits för att få rätt utgångsläge. Därmed skulle fordonsskatten för alla bilar i jämförelse med ovanstående bliva i huvudsak proportionellt nedsatt och motsvarande skattebelopp överfört på drivmedelsskatten, vilket troligen alla parter skulle anse som en rättvis åtgärd.

Med stöd av vad sålunda anförts får jag anhålla,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts prop. nr 234 ville i där framställt förslag göra den ändringen att fordonsskatten utom i vad angår minimisatsen antingen måtte kvarstå vid den nuvarande eller också bestämmas till annan sådan enhetlig form för samtliga fordonsslag som ovan föreslagits. Företrädesvis den sist anvisade, förenad med höjning av bensinskatten till 13 öre.

Stockholm den 23 mars 1937.

*T. V. Lundell.*