

## Nr 286.

Av herr **Mannerskantz m. fl.**, 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.

Kungl. Maj:ts proposition nr 234 är, med hänsyn till däri framlagt förslag om upphävande av förordningen den 2 juni 1922 om särskild skatt å automobilringar, ägnad att framkalla tillfredsställelse. Ett genomförande av detta förslag kommer att i hög grad undanröja hindren för rationalisering av transportproblemen i allmänhet och jordbrukets i synnerhet. Man kan beklaga, att vid den av särskilt tillkallade sakkunniga verkställda utredning, som föregått Kungl. Maj:ts förslag, det icke visat sig möjligt att helt lägga automobilbeskattningen på de faktorer, som stå i direkt proportion till användningen, nämligen driftsmedlen, bensin etc. I förslaget har man alltså icke ansett sig kunna frångå fordonsbeskattningen, trots att denna givetvis i ganska stor utsträckning icke står i relation till vägslitningen.

Utan att i denna motion upptaga detta spörsmål till närmare skärskådande, vilja vi emellertid framföra ett detaljspörsmål, som synes böra påkalla riksdagens uppmärksamhet. Detta spörsmål berör transportproblem inom jordbruket, vilkas rationella lösning redan nu är av betydelse för näringens ekonomi och konkurrenskraft och som kommer att få en allt större aktualitet i samband med de ytterligare krav på anpassning, som olika omständigheter för närvarande framkalla inom jordbruket.

Genom den tilltänkta avvecklingen av gummiringsskatten underlättas i hög grad den övergång till användning av luftfyllda gummiringar även å jordbrukets tyngre hästfordon, som är naturlig och ändamålsenlig. Redan hava äldre, mer eller mindre förslitna bilars chassier i ej obetydlig utsträckning ombyggt till lastvagnar för dragare. Man kan utan tvivel räkna med att många därtill användbara chassier, i stället för att som nu ofta sker nedskrotas, komma att finna användning såsom lastvagnar. I ett stort antal fall är den motor, som finns i bilen, så pass sliten, att det för den, som räknar med mer eller mindre kontinuerlig drift, anses mera ekonomiskt att skaffa en ny bil. Detta hindrar emellertid ej, att till det begränsade bruk, som en dylik bil och motor skulle finna inom det egentliga jordbruket, motorns eller bilens bristfälligheter mer än väl kunna uppvägas av det billiga anskaffningsvärdet och de därav följande små amorteringskostnaderna.

Med hänsyn till fordonsbeskattningen å ena och det relativt ringa antalet arbetstimmar per år å andra sidan — det senare sammanhängande med att brukandet ofta påkallas endast vid vissa högbelastningsperioder inom jordbruket — blir det i regel redan ur beskattningssynpunkt oekonomiskt att

bibehålla motorn i vagnen, trots att alla andra omständigheter ofta skulle göra ett bibehållande av fordonets egenskap av motordrivet fordon ändamålsenligt.

Det förefaller som om det ingalunda skulle vara omöjligt att undanröja dessa olägenheter av fordonsskatten. Om användningen av dylika bilar begränsades, så att de endast finge framföras på en viss gårds eller jordbruksdriftsenhets område, borde en dylik automobil knappast kunna anses saker till den slitning av allmän väg, som är fordonsbeskattningens grundval. Tvärtom torde i detta fall beskattningen av brännoljan tillföra automobilskattemedlen inkomster trots att slitning av allmän väg icke åstadkommes. Ett avlyftande av skyldigheten att erlagga fordonsskatt för dylika bilar borde kunna övervägas. Visserligen torde en dylik bil i de flesta fall icke kunna utnyttjas på en gårds ägor utan att korsa eller på något kortare stycke trafikera genom ägorna löpande allmän väg, men i gengäld utgår som ovan nämnts skatt å all förbrukad bensin. I de fall då bruket av en »inomgårdsautomobil» skulle omöjliggöras om ej allmän väg finge korsas eller befaras å viss sträcka, torde det vara nödvändigt och skäligt, att särskild koncession kunde meddelas beträffande befarandet av dylik vägsträcka, varom bevis skulle medföras å fordonet. Möjlighet till fullt nöjaktig och föga betungande kontroll över att dylika fordon ej utnyttjas i trafik på allmän väg utöver i sådan koncession angivet område förefaller vara för handen. Ett särskilt lätt synbart igenkänningsmärke (registreringsmärke) skulle i samband med den säkerligen påpassliga vaksamheten från ortsmyndigheter och yrkesutövare troligen vara tillfyllest.

Med hänvisning till vad som sålunda anförts få vi härmed föreslå,

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.

Stockholm den 23 mars 1938.

*Axel Mannerskantz.*

*Ivar Ekströmer.*

*Carl Beck-Friis.*

*Elof Hagberth.*