

Nr 33.

Ankom till riksdagens kansli den 24 april 1945 kl. 3 em.

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckt motion om nedsättning av automobilskatten för elbilar.

(1:a avd.)

I en inom riksdagen väckt, till bevillningsutskottet hänvisad motion, II: 132, av herr *von Seth* har hemställts, »att riksdagen måtte besluta, att elbilskatten utgår med blott hälften av den skatt, som utgår för andra bilar».

Beträffande motiveringen för detta yrkande får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionen.

Enligt nu gällande bestämmelser i förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt ha elektriska automobiler icke erhållit någon skattelindring i förhållande till andra automobiler. Frågan härom var emellertid föremål för överbägande av 1937 års automobilskatteutredning. I sitt betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande automobilbeskattningen (SOU 1937: 53) anförde utredningen i detta avseende följande:

»Elektriska automobiler äro i fråga om fordonsskatt och skatt å gummiringar för närvarande likställda med automobiler, som drivas med flytande bränsle. Antalet elektriska automobiler är här i landet ringa; den 30 juni 1937 funnos registrerade endast tio sådana fordon, samtliga lastbilar. För de elektriska automobilerna har Svenska elektrobilaktiebolaget hemställt, att fordonsskatten skulle utgå efter samma skattesats, som gäller i fråga om tråkolsgasdrivna automobiler. Enligt vad som uppgivits, lämpa sig de elektriska automobilerna bäst för transporter inom stadssamhällen. Den högsta körhastighet, som kan uppnås med dessa fordon, är 30—40 kilometer per timme. Den vägslitning dessa fordon åstadkomma torde därför vara mindre än för motorfordon med större hastigheter. Vid sådant förhållande synes den skattelindring, som vid gummiringsskattens borttagande beredes dessa fordon, vara befogad. Att därutöver medgiva ytterligare skattelättnad för de elektriska automobilerna genom nedsättning av fordonsskatten finner automobilskatteutredningen icke vara av behov påkallat. Med hänsyn till det anförda anser sig utredningen icke kunna förorda, att de elektriska automobilerna i fråga om fordonsskatten likställas med tråkolsgasdrivna motorfordon.»

I den nu förevarande motionen har anförts bland annat följande. Under de senare åren hade antalet elektriskt drivna lastbilar ökat i mycket hög grad. Elektriska lastbilar användes framför allt för distributionskörningar inom städer och tätbebyggda samhällen och erbjöde där vissa fördelar framför övriga trafikmedel. Gummislitaget vore betydligt mindre än för en bil

med förbränningsmotor på grund av elbilens låga fart och jämna acceleration, och med hänsyn därtill kunde elbilar även utrustas med däck, vilka ur kvalitetssynpunkt vore oanvändbara för fordon med förbränningsmotorer. Av samma skäl vore elbilen mycket skonsam mot de vägbanor den trafikerade. Vidare förbrukade elbilen praktiskt taget icke några flytande smörjmedel. Emellertid vore elbilen hårdare belastad än övriga bilar genom det nuvarande beskattningssystemet. Elbilen hade mindre lastförmåga och kortare körsträckor än motsvarande fordon med förbränningsmotor. En undersökning hade visat, att automobilskatten för en elbil vore cirka tre gånger så stor som skatten för en gengasdriven bil av samma storlek, räknat per befördad tonkilometer. Den högre skatten medförde, att elbilarna hade svårt att ekonomiskt försvara sin plats vid sidan av gengasdrivna bilar. Man måste emellertid anse, att elbilarna även under fredsförhållanden hade ett givet användningsområde och att det vore av betydelse för landet att finna ett trafikmedel med elbilens fördelar. En lättnad i form av skattelindring borde beredas elbilstriften.

Efter därom i grundlagsenlig ordning framställd begäran har utskottet emottagit utlåtanden över motionen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens trafikkommission.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt utlåtande till en början åberopat ovan återgivna uttalande av 1937 års automobilskatteutredning ävensom erinrat om att statens bränslekommission i skrivelse den 12 november 1940 hemställt om att den för gengasdrivna bilar då medgivna nedsättningen av automobilskatten även skulle gälla elektriska bilar och motorcyklar, men att Kungl. Maj:t genom beslut den 21 februari 1941 funnit framställningen icke föranleda någon åtgärd.

Angående totala antalet i centrala automobilregistret den 31 december 1944 intagna motorfordon och elektriskt drivna fordon ävensom motsvarande siffror för åren 1943 och 1942 har styrelsen lämnat följande sammanställning:

	^{31/12} 1944	^{31/12} 1943	^{31/12} 1942
Personbilar: totalt antal	39 137	36 194	36 749
härav eldrivna	67	86	94
Bussar: totalt antal	3 896	3 870	3 826
härav eldrivna	79	80	75
Lastbilar: totalt antal	38 206	38 050	38 523
härav eldrivna	1 041	1 025	833
Tyngre motorcyklar: totalt antal	10 691	7 219	6 401
härav eldrivna	1 476	1 510	1 052

Vidare har styrelsen uttalat, att genom ackumulatorbatteriets stora tyngd en elektriskt driven automobils tjänstevikt och därigenom även automobilskatt bleve högre än för andra motorfordon med samma lastförmåga. Detta förhållande framginge av följande tabell, där värdena hämtats ur en av

civilingenjören J. Körner utförd utredning (Svenska elektricitetsverksför-
eningens handlingar 1941 nr 5):

Lastförmåga i kilogram	Automobils katt i kronor		
	Elbil	Bensinbil	Gengasbil
1 000.....	248	194	230
1 500.....	338	266	302
2 500.....	518	428	482
3 000.....	608	482	500
4 000.....	752	572	644
5 000.....	842	626	698

Beträffande den totala kostnaden per körd kilometer vid en antagen kör-
sträcka av 10 000 kilometer per år har styrelsen åberopat följande samman-
ställning, vari återgivits vissa i den förenämnda utredningen angivna värden,
jämt vilka inom parentes angivits de kilometerkostnader, som skulle erhållas
om fordonsskatten för eldriven lastbil i enlighet med vad i motionen fö-
reslagits sänktes till hälften av den nu utgående:

Lastförmåga i kilogram	Kostnad, kronor per kilometer			
	Elbil ¹		Bensinbil ²	Gengasbil ³
1 000.....	0·250	(0·236)	0·267	0·474
1 500.....	0·310	(0·293)	0·316	0·545
2 500.....	0·404	(0·378)	0·462	0·694
3 000.....	0·494	(0·463)	0·549	0·786
4 000.....	0·620	(0·583)	0·694	0·940
5 000.....	0·724	(0·682)	0·842	1·100

I anslutning härtill har styrelsen uttalat, att av utredningen syntes sålun-
da framgå, att en elektriskt driven lastautomobil under de antagna förhål-
landena droge en icke obetydligt lägre kostnad per kilometer än bensindrivna
eller gengasdrivna fordon med samma lastförmåga. Vid en sänkning av for-
donsskatten för eldrivna lastbilar till hälften av den nu utgående uppginge
kostnadsminskningen till 5 à 6 procent.

Styrelsen har slutligen anfört, att den för sin del knappast hölle för tro-
ligt att den relativt obetydliga kostnadsminskning, som uppstode genom den
föreslagna skattesänkningen, skulle medföra någon ökad användning av el-
drivna motorfordon. Med hänsyn därtill och då, såvitt styrelsen kunnat fin-
na, några omständigheter, som kunde föranleda ändring av statsmakternas
tidigare inställning i frågan, icke framkommit, ansåge sig styrelsen icke kun-
na tillstyrka bifall till motionen.

¹ Antagen strömkostnad 5 öre per kWh.

² Antaget bensinpris 50 öre per liter.

³ Antaget kolpris 5 kronor per hektoliter.

Trafikkommissionen har i sitt utlåtande anfört i huvudsak följande. Antalet elektriskt drivna bilar hade under tiden den 1 juli 1941—den 1 juli 1944 ökat från cirka 150 till mer än 1 000. Under rådande krisförhållanden hade frågan om sänkning av fordonsskatten för elbilar tidigare aktualiserats med hänsyn till läget beträffande bilbränsle. Statens bränslekommission och Svenska elektricitetsverksföreningen hade i slutet av år 1940 gjort framställningar om vissa ekonomiska lättnader för ägare av elbilar, bland annat genom sänkning av fordonsskatten. Såsom motivering hade anförts, att elbilarna genom sin i förhållande till den nyttiga lasten höga tjänstevikt vore oproportionerligt hårt beskattade i jämförelse med gengasdrivna bilar, för vilka då endast halv fordonsskatt utgick. Från och med den 1 juli 1941 utginge emellertid full skatt även för gengasbilar, varför skillnaden i beskattningshänseende mellan dessa båda fordonskategorier, nu vore betydligt mindre.

Därest vid spørsmålets bedömande hänsyn toges endast till beskattningens storlek, torde emellertid i nuvarande skede frågan om elbilarnas beskattning böra bedömas jämväl med utgångspunkt från normala förhållanden och en jämförelse göras icke endast med gengasdrivna utan även med bensindrivna fordon, därvid hänsyn borde tagas även till bensinskatten. Man torde kunna utgå från att bensinskatten icke komme att utgå med lägre belopp än före restriktionernas införande. Det ungefärliga resultatet av en dylik jämförelse framginge av följande tre tabeller:

Tab. 1. Fordonsskatt (för lastbil enl. nu gällande bestämmelser).

Nyttig last ton	Elbil		Gengasbil ¹		Bensinbil	
	Tjänstevikt ton	Fordonsskatt kr./år	Tjänstevikt ton	Fordonsskatt kr./år	Tjänstevikt ton	Fordonsskatt kr./år
2·0	3·0	428	2·3	302	2·1	266
3·0	4·0	608	2·9	410	2·7	374
4·0	4·8	752	3·5	518	3·3	482

Tab. 2. Bensinskatt (för lastbil enl. före kriget gällande bestämmelser).

Nyttig last ton	Bensinför- brukning l/mil	2 000 mil/år kr./år	4 000 mil/år kr./år	6 000 mil/år kr./år
2·0	2·5	600	1 200	1 800
3·0	3·0	720	1 440	2 160
4·0	3·5	840	1 680	2 520

¹ Viktökningen på grund av gengasverket har antagits till 200 kg.

Tab. 3. Sammanlagd skatt (för lastbil).

Nyttig last ton	Elbil kr./år	Gengasbil kr./år	Bensinbil		
			2 000 mil/år kr./år	4 000 mil/år kr./år	6 000 mil/år kr./år
2·0	428	302	866	1 466	2 066
3·0	608	410	1 094	1 814	2 534
4·0	752	518	1 322	2 162	3 002

Av sammanställningen framginge, att den sammanlagda beskattningen å bensinbilar med en bensinskatt vid förkrigsnivån kunde bliva i runt tal från två till fem gånger så stor som å elbilar med motsvarande nyttiga last, under det skatten för gengasbilar uppginge till omkring 70 procent av skatten för elbilar.

En jämförelse mellan de olika fordonen torde emellertid böra göras icke endast beträffande beskattningens storlek, utan hänsyn även tagas till vissa andra faktorer såsom anskaffnings- och driftskostnader. Inköpskostnaden för elbilar vore väsentligt högre än för bensin- eller gengasdrivna bilar. Trots detta ställde sig en jämförelse mellan årskostnaderna relativt fördelaktig för elbilen. En dylik jämförelse utvisade enligt en år 1941 verkställd utredning följande. Elbilen ställde sig vid ett strömpris av 5 öre per kWh ekonomiskt fördelaktigare än bensinbilen vid ett bensinpris av 40 öre per liter och högre. Vedgasdrift bleve vid ett vedpris av 3 kronor 25 öre per hektoliter 40 å 50 procent dyrare än eldrift. Träkolsgasdrift ställde sig vid ett träkolpris av 5 kronor per hektoliter cirka 80 procent dyrare än eldrift. Avskrivningstiden för en elbil hade antagits vara 12 år, medan den för en bensinbil kunde räknas till 6 år och för en gengasbil något kortare. Då sålunda den sammanlagda beskattningen å en bensinbil redan vid en bensinskatt vid förkrigsnivån vore avsevärt större än skatten för en elbil med motsvarande nyttiga last, syntes det kommissionen tveksamt, huruvida det kunde anses motiverat att under normala tidsförhållanden medgiva nedsättning av skatten för elbilar. Frågan därom torde i varje fall delvis få göras beroende av det framtida priset på bensin och bensinskattens storlek.

Vad anginge nu rådande krisförhållanden finge beaktas, att driftkostnaderna vid gengasdrift bleve väsentligt högre än vid eldrift. Den för en elbil i förhållande till en gengasdriven bil något högre skatten torde därför kunna anses kompenserad genom elbilens lägre driftkostnader, mindre omständiga skötsel och större driftsäkerhet. Å andra sidan kunde givetvis göras gällande, att elbilen genom sin relativt låga körhastighet och mjuka gång utsatte vägbanan för mindre påfrestningar än gengasbilen samt att det ur denna synpunkt icke kunde anses försvarligt med en skatt, som räknat per ton nyttig last drabbade elbilen hårdare än gengasbilen. De i nuvarande försörjningsläge väsentligaste fördelarna hos elbilen torde vara relativt ringa gummi-

slitage och obetydlig smörjoljeförbrukning. Besparingen av gengaskol och gengasved vore ävenledes värdefull. Med hänsyn till rådande knapphet å nämnda artiklar och då tillgången på för elbilsdrift erforderliga förnödenheter icke torde lägga hinder i vägen för en viss utökning av elbilparken, hade kommissionen för sin del funnit sig böra tillstyrka en skattelindring under nu rådande förhållanden.

Utskottet.

I den förevarande motionen har yrkats nedsättning av automobilskatten för elektriska bilar till hälften av den skatt, som utgår för andra bilar. Till stöd härför har framhållits att de elektriska bilarna på grund av sin mindre lastförmåga vore hårdare belastade genom skatten, trots att de förorsakade mindre gummislitage och vore skonsammare mot vägbanorna än andra bilar samt hade ringa förbrukning av flytande smörjmedel.

Utskottet vill i anledning härav till en början fästa uppmärksamheten på de utredningar, som åberopats i de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens trafikkommission över motionen avgivna utlåtandena. Av dessa utredningar synes vid en jämförelse under där angivna förhållanden mellan bilar av olika kategorier men med samma lastförmåga framgå följande. Automobilskatten för elektriska bilar högre än för såväl bensindrivna som gengasdrivna bilar. Om vid jämförelsen hänsyn toges till såväl automobilskatt som bensinskatt, bleve däremot skattebelastningen för elektriska bilar visserligen högre än för gengasdrivna bilar men däremot lägre än den sammanlagda skattebelastningen för bensindrivna bilar. Vid en jämförelse beträffande de sammanlagda driftkostnaderna syntes dessa för elektriska bilar genomgående vara lägre än driftkostnaderna för såväl bensindrivna som gengasdrivna bilar. Därest automobilskatten för elektriska bilar nedsattes i enlighet med yrkandet i motionen, skulle de sammanlagda driftkostnaderna för dessa bilar visserligen något minskas, ehuru icke i någon större omfattning.

Enligt utskottets mening torde vid en jämförelse mellan skattebelastningen å olika slag av bilar under normala förhållanden hänsyn böra tagas till såväl automobilskatten som bensinskatten. Under sådana förhållanden anser sig utskottet icke böra förorda en nedsättning av automobilskatten beträffande elektriska bilar. I detta sammanhang vill utskottet särskilt framhålla, att driftkostnaderna för dylika bilar, vilka enligt de åberopade utredningarna redan för närvarande torde vara lägre än för såväl bensindrivna som gengasdrivna bilar, även vid ett bifall till motionen icke torde komma att nedgå i någon mera avsevärd omfattning.

Vad härefter angår de skäl av försörjningspolitisk art, som åberopats till stöd för en nedsättning av automobilskatten för elektriska bilar under nu rådande krisförhållanden, vill utskottet till en början erinra om att tidigare framställningar till Kungl. Maj:t i sådant syfte icke föranlett någon åtgärd. Oavsett detta synes emellertid enligt utskottets åsikt vid nuvarande tidpunkt kunna ifrågasättas, huruvida vid ett bifall till motionen verkning-

arna av den föreslagna nedsättningen skulle kunna framträda inom sådan tid, att dessa skäl fortfarande skulle vara av samma betydelse som tidigare.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att motionen II: 132 av herr von Seth om nedsättning av automobilskatten för elbilar icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 24 april 1945.

På bevillningsutskottets vägnar:

A. J. BÄRG.

Närvarande:

från första kammaren: herrar *Johan Bärq, Elon Andersson, Wahlmark, Axel Ivar Anderson, Sjödahl, Frans Ericson, Björnsson, Gustaf Elofsson, Lennart Johansson och Ramberg*, samt

från andra kammaren: herrar *Lövgren, Björklund, Janson i Frändesta, Jonsson i Skedsbygd, Karlsson i Grängesberg, Henriksson, Sundström i Skövde, Vigelsbo, Bladh och Kristensson.*

Reservation

av herr *Axel Ivar Anderson.*
