

Nr 637.

Av herr **Birke m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 352, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, m. m.

I proposition nr 352 till riksdagen har Kungl. Maj:t föreslagit vissa höjningar av fordonsskatten och drivmedelsskatterna. Vi få i anledning härav anföra följande:

Motortrafiken är av fundamental betydelse för landets näringsliv. Det är därför av vikt, att den snarast möjligt kan fylla sin normala funktion i samhället. Under de sex krigsåren har den starkt begränsats, och det är därför nödvändigt, att den ges möjlighet att snabbt återhämta sig. Ett för hårt skattetryck försvårar och hämmar givetvis en sådan återhämtning.

En del av motortrafikens kostnader utgöres av dess andel i utgifterna för vägväsendet. De senare ha enligt en inom finansdepartementet verkställd utredning av särskilda bensinskattesakkunniga beräknats till 200 miljoner kronor per år. Denna beräkning ligger också till grund för Kungl. Maj:ts proposition.

För att täcka detta medelsbehov ha bensinskattesakkunniga beräknat antalet i drift varande fordon första halvåret 1948, vilket antagits utgöra 245 000 bilar förutom motorcyklar. Från motorcyklarna bortses här, då fordonsskatten för deras del är av ganska ringa betydelse. Vid detta antal bilar skulle erfordras en höjning av fordonsskatterna med ca 40 procent och av skatten på bensin och brännolja med 50 procent.

Med en enligt bensinskattesakkunniga antagen ökning av automobilparken om 15 000 bilar om året, skulle det år 1953 i landet finnas 320 000 bilar. Med den föreslagna höjningen av automobilskatterna skulle årligen inflyta följande belopp:

Å r	Beräknat antal bilar	Automobilskattemedel miljoner kr.
1948	245 000	200
1949	260 000	213
1950	275 000	226
1951	290 000	239
1952	305 000	252
1953	320 000	265

Enligt Kungl. Maj:ts förslag och den av bensinskattesakkunniga gjorda beräkningen av antalet bilar och behovet av automobilskattemedel skulle den

genomsnittliga årliga skattekostnaden per bil utgöra ca 815 kronor mot 500 kronor före kriget.

Detta synes motionärerna vara en alltför betungande börda för bilismen särskilt i en tid, när det gäller att snarast möjligt återuppbygga automobilbeståndet. Det synes oss vara ett landsintresse, att denna kostnad nedbringas. En viss marginal tycks föreligga, i det att medelsbehovet för vägväsendet enligt departementschefens uttalande angivits till 200 miljoner kronor årligen, medan bilskattemedlen kunna beräknas stiga med ca 13 miljoner kronor per år enligt bensinskattesakkunniga.

Riksdagens uttalande år 1942 att vägväsendet *huvudsakligen* bör bekostas med automobilskattemedel innebär, att dessa medel icke skola helt bestrida utgifterna för vägväsendet, utan att för detta ändamål också andra skatteintäkter skola utnyttjas. Detta är i och för sig en rimlig och naturlig inställning, ty det är givetvis icke uteslutande bilismen som tillgodonjuter fördelarna av ett ändamålsenligt vägväsende. Bilismens andel i vägkostnaderna har för 10-årsperioden 1929—1939 utgjort följande tal i procent: 49; 50,5; 47,7; 48,4; 48,5; 49,9; 58,7; 62; 69,5 och 68,1 procent (se bilaga 2 till bensinskattutredningen). Med ledning av dessa tal synes det rimligt, att bilismens andel fastställles till 70 procent av vägkostnaderna. Godtagas utgifterna för vägväsendet d. v. s. 200 miljoner kronor per år, skulle det erfordras 140 miljoner kronor i bilskattemedel. Motionärerna förutsätta, att samtliga bilskattemedel oavkortade användas till vägväsendets underhåll och utbyggnad.

Det är särskilt önskvärt, att bilismen icke *nu*, innan den på nytt hunnit växa sig stark, betungas alltför hårt. Ju högre skatterna äro, desto svårare blir det att öka fordonsbeståndet. Frågan är då, om icke lägre skatter skulle kunna stimulera anskaffandet av bilar så mycket, att tillräckliga medel för bilismens andel av kostnaderna för vägväsendet skulle inflyta ändå. Bensinskattesakkunnigas beräkning av 245 000 bilar första halvåret 1948 förefaller motionärerna också vara en alltför pessimistisk uppskattning.

Genom kriget och avspärrningen avbröts ju en utveckling, som eljest sannolikt fortsatt i samma riktning som dittills. Det torde därför troligtvis föreligga ett eftersatt behov, som dock är svårt att beräkna. Vissa hållpunkter finnas dock. Från år 1935 till år 1939 steg antalet bilar från 159 000 till 248 800 st. eller med ca 11 procent om året. Sedan dess har antalet i drift varande bilar gått ned till 82 000 1 juli 1945. Vid en normal utveckling med en antagen årlig ökning av t. ex. 7 % av beståndet den 1 januari 1940 skulle vi 1 juli 1945 och 1 januari 1948 hava följande antal bilar:

	i d r i f t		Vid en antagen årlig ökning av 7 %	
	1/1 1940	1/7 1945	1/7 1945	1/1 1948
Lastbilar	63 000	38 200	87 000	98 000
Personbilar	180 700	39 900	248 000	288 000
Omnibussar	5 100	3 900	7 000	7 900
	248 800	82 000	342 000	393 900

Det eftersatta behovet skulle alltså utgöra ca 94 000 bilar 1 juli 1945 och ca 145 000 bilar 1 januari 1948.

Dessa beräkningar ha givetvis endast ett hypotetiskt värde men tjäna dock att ge en antydning om det potentiella behovet av bilar, så snart biltrafiken återfår sin frihet.

Även om det är svårt att beräkna det potentiella behovet av bilar, måste det betecknas såsom ytterst önskvärt att så många människor som möjligt kunna skaffa sig egen bil. Intresset härför torde också vara mycket starkt. Bilen är ju numera en hela folkets egendom och icke någon lyxbetonad företeelse. För en utjämning i demokratisk riktning är det även ett intresse, att människor med små inkomster kunna skaffa sig bil. Den fasta årskostnaden i form av skatt får därvid icke bli för betungande.

För distributionskostnaderna inom handeln är tillgången på billiga transportmedel av största vikt. Krigsåren ha på ett alldeles onormalt sätt tvingat upp priserna på alla slags transporter. Detta har givetvis verkat höjande på levnadsomkostnaderna. Skall det nu vara möjligt att utnyttja tillfället att få ned priset för varudistributionen och därmed levnadskostnaderna, får detta icke omintetgöras genom en höjning av skatterna. Detta medför givetvis att den av skatten förorsakade merkostnaden måste till största delen uttagas av konsumenterna.

För ett lösande av det brännande bostadsproblemet kommer en utökad motortrafik att bli av avgörande betydelse genom att vidga räjongen för avståndet mellan arbetsplatsen och bostaden. Det finns säkerligen 100 000-tals industri- och kontorsanställda, som nu äro bosatta så långt från arbetsplatsen, att resorna taga 1 à 2 timmars tid om dagen i anspråk. En förkortning med 50 procent skulle även betyda en avsevärd nationalekonomisk vinning. Befolkningens koncentration till städernas centrala delar blir då icke så nödvändig, utan bebyggelsen kan spridas. Även för fritidens utnyttjande kommer möjligheten att disponera ett eget motorfordon att innebära ett stort framsteg.

Då motionärerna på ovan angivna grunder anse att efterfrågan på bilar, så snart biltrafiken blir fri och om skatten ej blir prohibitiv, kan väntas vara betydligt större än som beräknats, ha vi gjort en uppskattning av antalet tillgängliga bilar första halvåret 1948 samt undersökt anskaffningsmöjligheterna för nya bilar.

Av det befintliga motorfordonsbeståndet finnas i beredskapsregistret upptagna 120 000 personbilar och i trafik finnas dessutom f. n. 82 000 bilar av bägge kategorierna. Av de senare ha beräknats skola kvarstå i drift 1 januari 1948 20 000 lastbilar och förutsatt att 20 000 personbilar även äro kvar i drift vid samma tidpunkt, kan det antagas vara 160 000 bilar i drift. Därtill komma de genom försvarsmaktens bilförsäljningar lösgjorda 17 000 bilarna, varav 8 000 antagas kvarstå. Det skulle alltså då finnas kvar ca 168 000 bilar. Enligt detta antagande skulle följaktligen ca 111 800 bilar

ha nedskrotats sedan 1 januari 1940, (248 800 + 31 000 nytillkomna under kriget — 168 000), vilket får anses vara en hög siffra med tanke på att under kriget endast ca 80 000 bilar årligen varit i drift utom försvarets. Den beräknade siffran för år 1948 får därför anses försiktigt uppskattad.

Vad beträffar nyanskaffningen av bilar till 1 jan. 1948 har Sveriges automobilindustriförening uppgivit, att Volvofabrikerna räkna med att enligt sina tillverkningsprogram leverera ca 36 000 bilar och Scania Vabis ca 3 à 4 000 bilar. Enligt vad vi därutöver inhämtat, lära General Motors fabriker kunna leverera 47 000 bilar, Ford Motor Company 30 000 bilar. Chrysler-fabrikerna dels genom direktimport dels vid sammansättningsfabrikerna i Nyköping minst 15 000 bilar. Därtill komma övriga amerikanska märken ävensom engelska och andra europeiska, vilka vi här uppskattat till lågt räknat 16 000 bilar. Vi få alltså följande sammanställning:

Bilar i drift 1 januari 1948.

Kvarstående av beståndet 1945	168 000
Nyanskaffade:	
Volvo	36 000
Scania Vabis	3 000
General Motors	47 000
Ford	30 000
Chrysler-fabrikerna	15 000
Övriga	16 000
	Summa 315 000

Med en oförändrad skattebelastning av ca 500 kronor i genomsnitt per bil såsom före kriget skulle i automobilskattemedel inflyta ca 157,5 miljoner kronor, vilket belopp vid en fortsatt utökning av bilbeståndet efter 1 januari 1948 skulle stiga med 10 miljoner kronor årligen för varje ytterligare ökning om 20 000 bilar.

Under dessa antaganden om bilismens utveckling fram till 1948 skulle de inflytande skattemedlen väl räcka till för att täcka bilismens skäligen andel i kostnaderna för vägväsendet, som här beräknats efter 70 % av totalkostnaden eller 140 miljoner kronor. Sättas däremot skattesatserna för höga *nu* kan det befaras att motorfordonsbeståndets återuppbyggnad och ökning försenas till samhällets skada. Motionärerna förutsätta, att den särskilda tilläggsskatten å bensin upphör.

Med anledning av vad vi ovan framhållit få vi hemställa,

att riksdagen måtte vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 352 avslå densamma i vad den avser förslag till

dels förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt;

dels förordning angående visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt;

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

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

Stockholm den 31 oktober 1945.

E. Birke.

Ernst V. Staxäng.

T. G. v. Seth.

Gust. Nilsson
i Göingegården.

James I. A. Dickson.

Nils Holmström.

Georg Fahlman.

Folke Kyling.

E. Thorell.
