

## Nr 514.

Av herr **Hall**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 144, med förslag till förordning om tillfällig automobilskatt.

I proposition nr 144 till årets riksdag har Kungl. Maj:t föreslagit uttagande av en tillfällig skatt å automobiler, lastbilar, släpvagnar och tyngre motorcyklar. Den tillfälliga skatten skall utgå med samma belopp som den ordinarie fordonsskatten och beräknas inbringa 105 miljoner kronor för budgetåret 1951/52.

Frågan om avvägning av bilbeskattningen mellan bränsleskatten och fordonsskatten har senast år 1948 varit föremål för riksdagens prövning. I proposition nr 5/1948 föreslog Kungl. Maj:t en särskild skatt å personautomobiler med lägst 50 kronor och högst 2 090 kronor samt en höjning av bensinskatten med 20 öre per liter. I motion II: 104 hemställde under tecknad jämte ett antal medmotionärer om avslag på Kungl. Maj:ts proposition, i vad den avsåg den tillfälliga fordonsskatten, och yrkade i stället, att den av Kungl. Maj:t föreslagna höjningen av bensinskatten med 20 öre per liter skulle skärpas till 27 öre per liter. Bevillningsutskottet anförde i sitt betänkande nr 8 bl. a.:

»Såsom i flera motioner understrukits skulle en skärpt beskattning av personbilar kunna drabba stora grupper av yrkesutövare ganska hårt, och särskilt för de mera glest befolkade delarna av landet skulle en skärpning av fordonsskatten vålla olägenheter, vilkas återverkningar icke böra underskattas. Vidare framgår av den för utskottet tillgängliga utredningen i ärendet, att den höjning av konsumentpriset på olika varor och förnödenheter, som självfallet blir erforderlig, i viss utsträckning kommer att uppgå till samma belopp oavsett huruvida höjningen uppgår till 20 öre eller ligger något högre. Ytterligare en fördel med nu förevarande alternativ vill utskottet beröra. Med den knapphet på flytande drivmedel, som för närvarande råder här i landet, är det av vikt att de flytande drivmedlen icke onödigtvis bortslösas. Ju högre priset på dessa drivmedel kommer att bliva desto större intresse kan förväntas uppkomma hos biltrafikens utövare att köra ekonomiskt och spara på drivmedlen.

Utskottet, som sålunda ansett skiftande uppfattningar i avvägningsfrågan kunna med rätta försvaras, har funnit sig böra förorda den lösning som angivits i motionerna I: 73 och II: 104.

I enlighet med det nu anförda förordar utskottet — med tillstyrkande av de förslag som framlagts i de likalydande motionerna I: 73 och II: 104 — att den föreslagna extra beskattningen av drivmedlen till motorfordon höjes till 27 öre litern för bensen och 20 öre litern för brännolja; däremot avstyrker utskottet att den nuvarande beskattningen av motorfordon skärpes.»

Riksdagen biföll bevillningsutskottets förslag.

I proposition 1951: 144 har Kungl. Maj:t berört frågan om automobilbeskattningens avvägning på längre sikt och erinrat om att regeringen den 6 mars 1951 uppdragit åt en särskild utredningsman att företaga en allmän översyn av denna fråga. I direktiven uttalas, att i fråga om fördelningen av beskattningen på motorfordon och på bensin flera skäl tala för att man gör en ny avvägning av dessa beskattningsformer med sikte på att överföra en större del av skattebördan till motorfordonen.

Den uppfattning Kungl. Maj:t härmed givit uttryck åt går sålunda på en helt annan linje än den bevillningsutskottets av riksdagen godkända uttalande angiver.

Även om den nu föreslagna höjningen av fordonsskatten anges såsom tillfällig kan det knappast anses lämpligt, att denna höjning drives efter en helt annan linje än den riksdagen senast accepterat. Att utan föregående utredning helt omlägga principerna för automobilbeskattningen skulle säkerligen framkalla så svåra rubbningar i automobiltrafiken, att nackdelarna av omläggningen vida överstege fördelarna av en statens inkomst på ca 100 miljoner kronor. Till frågan om hur en skärpt fordonsbeskattning verkar hänvisas till motionen II: 104 år 1948. De synpunkter, som där anförs, äga alltså sin giltighet.

Det är sannolikt, att Kungl. Maj:ts i utredningens direktiv tillkännagivna uppfattning om fördelningen av bilbeskattningen på fordons- och bränsleskatter i hög grad är påverkad av de svårigheter, som uppstå vid restitution av bensinskatterna. Huruvida dessa svårigheter äro tillräckliga för att få påverka frågan om beskattningens anordnande skall här icke upptagas till närmare prövning. Det bör dock erinras om att de administrativa besvären och kostnaderna med upptagande av fordonsskatter äro så stora, att icke ens det mest invecklade och svårhanterliga restitutionsförfarande kan draga tillnärmelsevis lika stora kostnader. Länsstyrelsernas automobilavdelningar äro redan nu till större delen sysselsatta med arbetsuppgifter, som kunna helt avvecklas, därest fordonsskatterna på personautomobiler och motorcyklar slopas och ersättas med skatter på de för fordonens drift begagnade bränslena. Vidare bör det ihågkommas, att polisväsendets besvär med efterforskande av fordon, för vilka fordonsskatt icke erlagts, är en betydande börda.

I fråga om avvägning av beskattningen mellan lättare och tyngre fordon kunna många synpunkter anföras. Något verkligt skäl att fördela dessa kostnader annat än i förhållande till deras krav på vägarna och vägslitning har aldrig kunnat anföras. Genom en beskattning enbart av bränslena torde också en rättvis avvägning ske mellan lättare och tyngre motorcyklar och personautomobiler. Vissa i utlandet, särskilt i Amerika, verkställda undersökningar ha visat, att de tyngre fordonen, lastautomobiler och omni-

busar, ställa så stora krav på vägväsendet, att särskilda skatteformer för dem kunna vara motiverade. För svenska förhållanden ha emellertid sådana undersökningar hittills icke verkställts i den omfattning, att de bilda någon säker grundval för en avvägning. Det bör därför också vara lämpligt att uppskjuta frågan om ett ställningstagande till dessa speciella problem till dess att den nu igångsatta utredningen föreligger.

De skäl, som Kungl. Maj:t åberopat för behovet av de inkomster den tillfälliga fordonsskatten skulle inbringa, äro emellertid så starka, att en höjning av automobilbeskattningen icke utan vidare kan avvisas. 1948 års riksdag, som hade att ta ställning till dessa avvägningsfrågor i ett läge, som företedde betydande likheter med det nuvarande, fattade också ett beslut, som innebar att det av Kungl. Maj:t äskade beloppet uttoges genom en höjning av skatterna på bensin och brännolja. I nuvarande läge och i avvaktan på den av Kungl. Maj:t tillsatta utredningen är denna utväg avgjort att föredraga framför den av Kungl. Maj:t föreslagna.

För närvarande uttages bensinskatten med 25 öre per liter och brännoljeskatten med 20 öre per liter. Med hänsyn till att den tyngre trafiken för närvarande torde vara för lågt beskattad i förhållande till den lättare trafiken föreslås att tilläggs-skatt av 10 öre per liter uttages såväl för bensin som för brännolja, vilket innebär en procentuellt sett något större skärpning av brännoljeskatten. Om förbrukningen av drivmedel för motorfordon trots skatthöjningen blir densamma som den som ligger till grund för inkomstberäkningarna i årets statsverksproposition kan det antagas, att statens inkomster av tilläggs-skatten bli omkring 110 miljoner kronor per år.

Under hänvisning till ovanstående hemställles,

att riksdagen måtte, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 144,

1) antaga följande förslag till

*Förordning om tilläggs-skatt å bensin.*

Häri genom förordnas, att för bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall — utöver skatt varom förmåles i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62)<sup>1)</sup> om särskild skatt å bensin och motorsprit — till staten erläggas tilläggs-skatt med 10 öre för liter; och skola de i nämnda förordning meddelade bestämmelserna rörande skatt å bensin jämväl tillämpas i fråga om sålunda utgående tilläggs-skatt.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1951.

---

<sup>1)</sup> Senaste lydelse se 1950: 414.

2) besluta, att för bensin, som den 1 juli 1951 klockan 6 fm. finnes i riket, skall till staten erläggas skatt med 10 öre för liter, därvid, om bensin är blandad med annan vara, vid skattskyldighetens bestämmande hänsyn skulle tagas till den myckenhet, varmed bensin ingår i blandningen, samt bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda förordning i ämnet i huvudsaklig överensstämmelse med den lydelse, som återfinnes i svensk författningssamling 1948 nr 82,

3) antaga följande förslag till

*Förordning om tilläggsskatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.*

Härigenom förordnas, att för brännoljor, som avses i förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor, skall — utöver skatt enligt nämnda förordning — till staten erläggas tilläggsskatt med 10 öre för liter; och skola de i nämnda förordning meddelade bestämmelserna tillämpas jämväl i fråga om sålunda utgående tilläggsskatt.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1951.

---

Stockholm den 7 april 1951.

*David Hall.*