

Nr 144.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om tillfällig automobils katt; given Stockholms slott den 16 mars 1951.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till förordning om tillfällig automobils katt.

GUSTAF ADOLF.

Per Edvin Sköld.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I syfte att tillföra staten ökade inkomster för att finansiera ofrånkomliga statliga utgiftsbehov föreslås uttagande av en tillfällig automobils katt på personbilar, tyngre motorcyklar, lastbilar och bussar ävensom släpvagnar. Med skatten avses jämväl att i viss mån dämpa den nuvarande starka efterfrågan på personbilar och tyngre motorcyklar. Skattesatserna föreslås skola bli desamma som för den ordinarie automobils katten, vilket m. a. o. innebär att fordonsskatten fördubblas. Den nya skatten är avsedd att utgöras i första hand för nästa budgetår; skatteplikt skall åvila fordon, som äro registrerade den 1 juli 1951 eller som registreras under budgetåret. Skatten beräknas tillföra statskassan omkring 105 miljoner kronor.

F ö r s l a g
till
förordning om tillfällig automobils katt.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

För automobil eller släpvagn, som avses i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt och som efter vad därom är särskilt stadgat blivit här i riket registrerad, skall — utöver automobils katt jämlikt nyssnämnda förordning — till staten erläggas tillfällig automobils katt enligt vad i denna förordning sägs.

Att i vissa fall tillfällig automobils katt skall erläggas jämväl för automobil eller släpvagn, vilken, ehuru den bort här i riket registreras, icke blivit införd i automobilregister, följer av vad nedan i 8 § stadgas.

2 §.

Från skatteplikt enligt denna förordning undantages automobil eller släpvagn, som avses i 1 § tredje stycket eller 2 § a) eller b) förordningen om automobils katt.

Från skatteplikt undantagas vidare

1) motorecykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen;

2) motorecykel, som i motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) betecknats som lättviktsmotorecykel; samt

3) automobil eller släpvagn, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt jämlikt bestämmelserna i allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 293), rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583), beredskapsförfogandelagen den 30 juni 1942 (nr 584) eller civilförsvarslagen den 15 juli 1944 (nr 536).

3 §.

Tillfällig automobils katt skall utgöras för budgetår (tiden den 1 juli—den 30 juni påföljande kalenderår).

4 §.

Skatteplikt enligt denna förordning föreligger för sådant fordon av förut angivet slag, som vid budgetårets början är införd i automobilregister. I övrigt skola i fråga om tidpunkten för skattepliktens inträdande och upphö-

rande bestämmelserna i 3 § förordningen om automobils katt äga motsvarande tillämpning.

5 §.

Skattskyldig enligt denna förordning är den, som vid budgetårets början är eller bör vara i automobilregister antecknad såsom ägare av fordonet, eller, om fordonet under budgetåret första gången registreras, den som därvid antecknas såsom fordonets ägare.

Skall med tillämpning av vad nu är sagt skattskyldighet för fordonet åvila flera såsom samfällt ägare, svare de för skattens utgörande en för alla och alla för en.

6 §.

Tillfällig automobils katt utgår för helt budgetår med samma belopp som automobils katt för helt kalenderår enligt vad i 5 § förordningen om automobils katt för varje motsvarande fall anges.

Trehjuligt motorfordon skall, oavsett vad om sådant fordon eljest må bliva stadgat, vid tillämpning av denna paragraf anses såsom personautomobil respektive lastautomobil.

7 §.

Inträder eller upphör skatteplikt enligt denna förordning under löpande budgetår, skall tillfällig automobils katt utgå med belopp, motsvarande vad av skatten för helt budgetår belöper å den eller de kalendermånader skatteplikten gäller.

Ändras fordonets beskaffenhet under löpande budgetår, skall därav föranledd höjning av skatten beräknas från och med den kalendermånad, under vilken ändringen skett. Sänkning av skatten, vilken föranledes av omständighet som nyss sagts, beräknas från och med nästföljande kalendermånad.

8 §.

Vad i 7 § första och andra styckena, 9—14 samt 15—17 §§ förordningen om automobils katt finnes stadgat skall äga motsvarande tillämpning med avseende å tillfällig automobils katt; och skall härvid vad i nämnda paragrafer säges om automobil gälla jämväl släpvagn.

9 §.

Erforderliga föreskrifter rörande inbetalning och indrivning av tillfällig automobils katt, så ock de närmare föreskrifter i övrigt, som erfordras för tillämpning av denna förordning, meddelas av Konungen.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1951 samt gäller till och med den 30 juni 1952; dock skall vad i förordningen stadgas äga tillämpning jämväl efter utgången av juni 1952, såvitt angår å tiden dessförinnan belöpande skatt eller dessförinnan begången förseelse mot vad i förordningen stadgas.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 16 mars 1951.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sköld, anmäler efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och handelsdepartementen fråga om *uttagande av en tillfällig automobilskatt* samt anför därvid följande.

Inledning.

Vid anmälan tidigare i dag av förslaget om uttagande av skatt å elektrisk kraft (prop. nr 143) lämnade jag en redogörelse för det ekonomiska läget. Denna visade en förskjutning i klart ogynnsam riktning i jämförelse med beräkningarna vid årsskiftet. I samband därmed uttalade jag att det måste stå klart att de krav som i statsverkspropositionen uppställdes i fråga om nedbringande av det statliga lånebehovet under inga förhållanden kunde få frångås. Den föreslagna elskatten kommer att bidra till ett minskat lånebehov. Såsom jag framhöll i anslutning till förslaget är emellertid detta icke ensamt tillräckligt. Ytterligare åtgärder som öka statsinkomsterna måste genomföras.

I tidigare sammanhang har jag vidare understrukt nödvändigheten att hålla investeringsverksamheten inom ramen för tillgängliga resurser. Olika åtgärder ha från statsmakternas sida vidtagits eller förberetts i sådant syfte. Jag erinrar härvidlag om den skärpta byggnadsregleringen, restriktionerna på kreditmarknaden, steriliseringen av skogsindustriernas exportvinster och slutligen den nyligen antagna investeringsskatten. Också på detta område äro emellertid ytterligare ansträngningar erforderliga. En anordning som tar sikte på att i någon mån begränsa allmänhetens investeringar i och konsumtion av vissa varaktiga nyttigheter skulle bidra till att komplettera de nyss angivna åtgärderna. Av de varaktiga nyttigheter, som skulle kunna komma i fråga för investeringsdämpande ingripanden, ha personbilarna under den senaste tiden kommit att i särskild grad träda i förgrunden i följd av den starkt ökade försäljningen.

Dessa förhållanden ha lett till överväganden om att tillfälligt skärpa beskattningen av motorfordonen, och jag anhåller att nu få taga upp denna fråga.

Nuvarande automobilskatt.

Beskattningen av motorfordon infördes genom förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, som trädde i kraft den 1 januari 1923. De i förordningen upptagna skattesatserna ha sedermera ändrats vid flera tillfällen, senast genom förordningen den 30 november 1945 (nr 735). Automobilskatt erlägges årligen för automobil eller släpvagn som blivit här i riket registrerad. För personbil utgår skatten dels med en grundavgift av 70 kronor och dels därutöver med 20 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 900 kilogram. Skatten för motorcykel utan sidvagn utgör 21 kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, men eljest 28 kronor; lättviktsmotorcyklar äro dock fria från skatt. För motorcykel med sidvagn utgår skatt med 42 kronor. För lastbilar och omnibusar utgår skatten med dels grundavgift 70 kronor och dels 25 resp. 22 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av fordonets tjänstevikt minskad med 900 kilogram. För automobil med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk utgår skatten med 70 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt. Skatt för släpvagn utgår med lägst 56 och högst 224 kronor beroende på släpvagnens totalvikt.

Skatteplikt för motorfordon enligt automobilskatteförordningen inträder med den kalendermånad, under vilken fordonet första gången införes i bilregister, samt upphör med utgången av den månad, varunder fordonet avförts ur bilregister utan att ha blivit infört i annat sådant register. Användes fordonet i trafik lika med registrerat fordon, skall dock skatten utgå fr. o. m. den kalendermånad, varunder fordonet tagits i bruk. Inträder skatteplikt under löpande kalenderår, utgår skatten med proportionsvis reducerat årsbelopp.

Skattskyldig för fordon är den, som vid kalenderårets början varit eller bort vara i bilregister antecknad som ägare av fordonet, eller om detta blivit under året första gången registrerat, den som därvid antecknats såsom fordonets ägare. Fordon får ej brukas, förrän skatten blivit vederbörligen betald.

Gällande bestämmelser om debitering, uppbörd, indrivning och redovisning av automobilskatt återfinnas i kungörelsen den 12 december 1924 (nr 513), vilken utfärdats med stöd av automobilskatteförordningen.

I detta sammanhang får jag erinra, att Kungl. Maj:t i propositionen nr 5 till 1948 års riksdag framlade förslag om införande av en särskild skatt å personbilar och vissa tyngre motorcyklar. Ifrågavarande skatt skulle utgå å sådana med beskattningen avsedda motorfordon, som under tiden 1 mars 1948—28 februari 1949 voro eller blevo införda i automobilregistret. I propositionen föreslogs även en tillfällig skatt å bensin. Riksdagen avlog Kungl. Maj:ts förslag, så vitt avsåg den särskilda skatten å personautomobiler och tyngre motorcyklar, men biföll — med viss skärpning av skattesatsen — det framlagda förslaget om tillfällig skatt å bensin.

Vidare må erinras om att jag den 23 februari i år erhöll Kungl. Maj:ts bemyndigande att igångsätta en allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Med stöd av detta bemyndigande tillkallade jag den 6 mars en särskild utredningsman. Denna allmänna utredning avser den ordinarie beskattningen på längre sikt. I direktiven uttalades att i fråga om fördelningen av beskattningen på motorfordonen och på bensin flera skäl tala för att man gör en ny avvägning mellan dessa beskattningsformer med sikte på att överföra en större del av skattebördan på motorfordonen. Vidare framhöll jag att de principer, efter vilka den nuvarande fordonsskatten fördelats, fastställdes på en tid då sammansättningen av fordonsbeståndet var en annan än nu. Detta har successivt förändrats särskilt i vad avser lastbilarnas tyngd. Vid bedömningen av vägväsendets framtida medelsbehov utgör de tyngre fordonens krav på vägnätet en faktor av större betydelse än vad man tidigare räknat med. Det finns därför anledning ifrågasätta att de tyngre fordonen böra bära en större del av de vägkostnader, som skola gäldas av motorfordonstrafiken, än som f. n. är fallet. En sådan relativ ökning av skatten måste läggas på fordonsskatten, eftersom bensinskatten icke lämpligen kan differentieras för olika fordonstyper. Denna omfördelning av fordonsskatten kan i sin tur medföra en total höjning av fordonsskattens ram.

Utvecklingen på motorfordonsmarknaden.

Under sista förkrigsåret, 1938, importerades 24 894 personbilar och 2 595 motorcyklar. Den inhemska tillverkningen uppgick för samma år till ca 16 000 respektive ca 40 000. Ett begränsat antal fordon exporterades; i stort sett svarade emellertid den inhemska omsättningen mot införseln och tillverkningen inom landet sammantagna. Importen och den inhemska tillverkningen av bilar och motorcyklar var under krigsåren 1940—1945 obetydlig. Särskilt gäller detta personbilar. Utvecklingen under efterkrigsåren framgår av följande sammanställning.

Å r	Personautomobiler, antal		Motorcyklar, antal	
	Införsel	Inhemska tillv.	Införsel	Inhemska tillv.
1946.....	9 363	2 582	3 794	4 307
1947.....	14 748	9 322	7 084	5 066
1948.....	8 544	6 231	5 047	13 495
1949.....	6 377	8 289	1 924	15 939
1950.....	47 865	¹ 18 000	8 371	¹ 17 000

Importvärdet av de under 1950 införda bilarna (exkl. sammansättningsdelar) utgjorde omkring 230 miljoner kronor, mot vilket kan antagas svara ett försäljningsvärde, räknat efter konsumentpris, av inemot 400 miljoner

¹ Uppskattat antal.

kronor. Motsvarande försäljningsvärde för de inom landet tillverkade (inkl. sammansatta) personbilarna kan skattas till omkring 160 miljoner kronor. För motorcyklar utgjorde importvärdet för år 1950 drygt 11 miljoner kronor.

Under januari—februari 1951 har antalet importerade personbilar uppgått till 10 470 och antalet importerade motorcyklar till 1 173. Importvärdet för personbilarna utgjorde ca 54 miljoner kronor.

Den kraftiga importökningen under åren 1950 och 1951 får ses mot bakgrunden av den otillräckliga importen under krigsåren och tiden närmast därefter och den härav föranledda successiva höjningen av fordonsparkens ålder. En viktig faktor är säkerligen också den allmänna standardhöjningen för vissa befolkningsgrupper, varigenom nya kategorier bilköpare tillkommit. Till viss del sammanhänger måhända importstegringen med att man inom branschen ansett sig böra kalkylera med en förestående höjning av prisnivån för bilar. Rykten om införande av en särskild omsättningsskatt å bilar kunna också ha influerat. I vad mån behovet av fabriksnya motorfordon täckts genom 1950 års import torde icke kunna avgöras utan en omfattande marknadsundersökning. Enligt vad från branschhåll upplysts skulle emellertid genom importen i huvudsak ha täckts det under en följd av år ackumulerade behovet av fabriksnya bilar såsom ersättning för förslitna och ur driftsynpunkt oekonomiska bilar. Vad det årliga ersättningsbehovet beträffar skulle detta för närvarande med hänsyn till fordonsparkens ålder kunna uppskattas till omkring 30 000 bilar med en felmarginal av 10 000 bilar uppåt eller nedåt. Genom 1950 års stora omsättning av nya bilar har bilbeståndet i landet totalt ökat och bilarna ha sålunda kommit att motsvara en större andel av landets konsumtion än tidigare. Detta avspeglar sig i det ökade antalet registreringar i centrala automobilregistret. Antalet registrerade personbilar vid ingången av de olika kalenderkvartalen under ett vart av åren 1949 och 1950 belyses av följande sammanställning.

Kalenderkvartal	1949	1950
	Antal registrerade personbilar	
I	179 587	194 454
II	181 422	200 731
III	185 811	213 041
IV	190 410	237 938

Den definitiva siffran för den 1 januari 1951 föreligger ännu icke. Emellertid har från vederbörande myndighet upplysts att den preliminärt kan skattas till ca 260 000.

Av antalet vid ingången av år 1950 registrerade personbilar, 194 454, voro endast 58 895 av årsmodell 1946—1950. Fördelningen framgår av följande tabell.

Årsmodell	Antal
1946	25 234
1947	20 841
1948	8 778
1949	3 957
1950	85

Modellerna för åren 1940—1945 voro av naturliga skäl obetydligt representerade i automobilregistret. Årsmodellerna för 1939 och tidigare ingingo i registret med icke mindre än 133 201 eller 68,5 procent. Även om relationen rubbats genom den stora importen 1950 torde ett visst antal äldre bilar under den närmaste tiden komma att utrangeras och utbytas mot nya. Det synes med beaktande härav vara att förmoda, att ersättningsbehovet under år 1951 icke kommer att understiga den inom branschretsar angivna genomsnittssiffran 30 000.

Vid en bedömning av omsättningsutvecklingen bör hänsyn även tagas till nyinsättningsbehovet, föranlett bl. a. genom den allmänna standardhöjningen för vissa kategorier. För dessas del torde inköpen hittills i stor utsträckning ha avsett begagnade bilar, av vilka emellertid åtskilliga torde ha varit i sådant skick att utbyte mot fabriksnya bilar redan skett eller inom kort måste företagas. Bilar i de lägre viktklasserna synas därvid i första hand komma i fråga.

Såsom angivits har från branschhåll upplysts att den ackumulerade efterfrågan numera torde vara tillgodosedd. Överpriser förekomme sålunda icke vidare för fabriksnya bilar, och vagnar av de flesta märken kunde levereras omgående. Kreditrestriktioner och otillräckligt rörelsekapital omöjliggjorde för företagen att genom utsträckt kreditgivning stimulera försäljningen. Omsättningen å fabriksnya personbilar år 1951 beräknades fördenskull till högst 45 000, därav 10 000 helt svenskbyggda. Emellertid har enligt vad från andra håll erfarits kunnat konstateras att i fråga om vissa typer av bilar, på vilka starkt underskott rådde, fortfarande betalades överpriser vid andrahandsförsäljningar exempelvis i samband med överlåtelser av kontrakt. Vidare bör ihågkommas att sänkningen fr. o. m. årsskiftet 1950/51 av bensinskatten reducerat driftkostnaderna för bilar och därigenom är ägnad att motverka effekten av den behovstäckning som den stora omsättningen under år 1950 utgjort.

I fråga om tyngre motorcyklar (med en tjänstevikt över 60 kg) äro förhållandena i stora drag likartade som för bilarna. Antalet registrerade tyngre motorcyklar är sålunda, som av följande sammanställning framgår, i stadiet stigande.

Kalenderkvartal	1949	1950
	Antal registrerade tyngre motorcyklar	
I	153 508	172 338
II	157 075	177 415
III	163 402	191 699
IV	168 466	205 862

Beträffande utvecklingen på lastbilsmarknaden de senaste två åren hänvisas till följande tabell.

År	Lastbilar (inkl. underreden), antal		
	Införsel	Inhemsk tillv.	Utförsel
1949.....	2 550	5 805	1 857
1950.....	4 615	18 000	2 571

Värdet (import- resp. fabriks-) av de importerade, här i landet tillverkade samt de exporterade lastbilarna utgjorde (i grova tal) för år 1949 resp. 12 miljoner kronor, 72 miljoner kronor och 24 miljoner kronor samt för år 1950 resp. 23 miljoner kronor, ca 100 miljoner kronor samt 35 miljoner kronor.

Antalet registrerade lastbilar och omnibusar vid ingången av de olika kalenderkvartalen år 1950 framgår av följande sammanställning.

Kalenderkvartal	Lastbilar	Bussar
I	79 503	7 014
II	78 692	6 988
III	80 100	7 132
IV	83 276	7 440

För lastbilarnas del föreligger under det senaste året icke samma stora importökning som beträffande personbilarna. I det stora hela torde nyttrafikens behov av lastbilar under de senaste åren ha täckts genom importen och den inhemska produktionen. Lastbilsparken är f. n. ungefär 50 procent större än före kriget. Ett uttryck för den normalisering på lastbilsmarknaden som efter hand inträtt är att antalet avregistreringar av lastbilar från automobilregistret synes vara förhållandevis normalt med hänsyn till den ökning av bilparken som ägt rum under efterkrigsåren. Att en friare import förra året möjliggjordes betydde under sådana omständigheter en avsevärt ökad konkurrens på hemmamarknaden. Härigenom och genom den ökade inhemska produktionen åstadkoms på vissa områden, särskilt för skåpbilar och vissa andra mindre lastbilar samt för vissa tyngre lastbilar, en ökning och förbättring av transportapparaten. Den ökade inhemska produktionen ledde också till en vidgad export av lastbilar.

De lättnader som år 1950 genomfördes i importrestriktionerna för bilar från länder tillhörande OEEC-området — sålunda bl. a. England, Frankrike, Italien och Västtyskland — ha i enlighet med gällande handelsöverenskommelser bibehållits under första kvartalet i år. Eftersom emellertid någon frilistning av bilar icke skett utan licensförfarandet bibehållits, ehu-

¹ Uppskattat antal.

ru licenser för import från nämnda länder beviljats utan inskränkning, ha myndigheterna bevarat möjligheterna att skära ned importens omfattning, om så skulle erfordras. Utvecklingen för importen av personbilar har föranlett statens handels- och industrikommission att nyligen besluta att bilimporten från OEEC-länderna skall, i likhet med övrig bilimport, kvoteras från den 1 april 1951, då gällande licenser utgå. Frågan om utformningen av den kvotering mellan importörerna, som måste genomföras, är f. n. föremål för överläggningar mellan handels- och industrikommissionen och importörerna. Avsikten är att återföra den nuvarande extremt stegrade importen till en nivå, som mera motsvarar en normal förnyelse av bilbeståndet.

Förslag om tillfällig beskattning av motorfordon.

Såsom av det anförda framgår har under år 1950 försäljningen av personbilar visat en stark ansvällning. För den hittills gångna delen av innevarande år är läget, delvis måhända som en följd av rykten om införande av en beskattning, i stort sett detsamma. Även försäljningen av motorcyklar har under år 1950 ökat i ej oväsentlig grad. De tidigare angivna siffrorna visa att det är betydande belopp som f. n. investeras i personbilparken. Ökningen av denna medför också att arbetskraft drages från den direkt produktiva industrien till serviceverkstäderna och att förbrukningen av sådana importvaror som bensin, olja och gummi ökar.

Det är angeläget att det direkta ingripande för begränsning av den onormala bilimporten, som den nyss angivna kvoteringen innebär, stödes av en åtgärd som är ägnad att dämpa efterfrågan. En skärpning av beskattningen för de kategorier av motorfordon, som i detta sammanhang äro mest aktuella, nämligen personbilar och tyngre motorcyklar, skulle bidra att åstadkomma en sådan effekt.

En tänkbar form för skatteskarpningsen vore att lägga en särskild skatt på tillverknings- och importledet. En sådan skatt, som skulle träffa endast till marknaden nytillförda fordon och ej beröra det nuvarande beståndet, kunde om man endast ser till önskemålet att begränsa ökningen av fordonsparken, måhända vara att föredraga. För att få en fiskalisk effekt av någon betydelse måste emellertid skatten bli jämförelsevis hög. Härtill kommer att skatten skulle få en icke önskvärd inverkan på handeln med begagnade bilar. Priserna på dessa skulle förskjutas uppåt, och man skulle möjligen ha att motse liknande osunda förhållanden på detta område, som rådde för några år sedan.

En annan utväg är att anordna skatteskarpningsen så, att den träffar även den existerande fordonsparken. Genom att skärpningsen då blir allmänt verkande, accentueras de nackdelar, som en skärpt beskattning av motorfordon alltid för med sig — nämligen att den i viss mån drabbar icke umbärliga varor och att den får vissa återverkningar på näringslivet. Å andra sidan vinner man, att eftersom beskattningen slås ut på ett större an-

tal fordonsägare, skärpningen för varje enskild skattskyldig kan bli mindre. Vidare kan en sådan form av beskattning sägas bättre tillgodose rättvisekravet, i det den drabbar alla fordonsägare oavsett när fordonet anskaffats. Ofta nog kan det bero på rena tillfälligheter om ett fordon inköpts före eller efter det den nya skatten börjat verka.

Härtill kommer att såsom jag angivit i direktiven för den allmänna utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken på längre sikt flera skäl tala för en förskjutning från bensinbeskattningen till fordonskatten. Skulle denna utredning leda till en sådan förändring av skattegrunderna, komme en nu införd tillfällig skärpning i fordonskatten att senare kunna åtminstone i viss mån anslutas till mera permanenta bestämmelser. Inför utsikten av ökning även på längre sikt av fordonskatten bör den tillfälliga skatten verka desto mera återhållande, särskilt för den som har användning för bil eller motorcykel endast i mindre utsträckning.

I detta sammanhang vill jag även understryka, att i dagens läge en viss höjning av skatten å motorfordon ter sig motiverad redan av det skälet att de nuvarande skattesatserna, vilka fastställdes år 1945 och vilka utgå med vissa bestämda kronbelopp, böra jämkas med hänsyn till det förändrade pris- och inkomstläget.

Efter överbägande av dessa synpunkter har jag ansett mig böra förorda att man väljer en skatteform, som träffar även den existerande personbils- och motorcykelparken. En tillfällig beskattning av endast dessa två kategorier motorfordon skulle med rimligt avvägda skattesatser, enligt vad jag i det följande kommer att närmare utveckla, kunna beräknas tillföra statskassan 45 å 50 miljoner kronor. Det främsta syftet med den nya beskattningen är, såsom förut betonats, att genom ökning av statsintäkterna minska statens lånebehov. Med hänsyn till angelägenheten av att tillskottet till statskassan blir av tillräcklig storlek tala starka skäl för att under den nya beskattningen införa också lastbilarna liksom övriga kategorier fordon, för vilka ordinarie fordonskatt utgår.

De sist avsedda grupperna kunna i stort sett alla hänföras till nyttfordonen. En skärpt beskattning av denna kategori medför som jag nyss antytt olägenheter i olika avseenden. I dagens läge kunna emellertid åtgärder med sådana verkningar icke undvikas. Och om beskattningens storlek avpassas på lämpligt sätt, böra svårigheterna bli överkomliga.

Ett ytterligare skäl att icke undantaga lastbilarna från den ifrågasatta beskattningen är att såsom framgår av vad som anförts i direktiven för den nya beskattningsutredningen, de tyngre fordonen torde få anses underbeskattade i förhållande till det lättare motorfordonsbeståndet. Genom att skärpa beskattningen för endast sistnämnda kategori skulle man ytterligare vidga klyftan. Visserligen är det icke min avsikt att föreslå att intäkterna av den nya skatten skola komma vägväsendet till godo. Med hänsyn särskilt till att även åtskilliga personbilar och motorcyklar tillhöra gruppen nyttobilar, måste emellertid en ytterligare differentiering av den totala skattebelastningen till förmån för de tyngre fordonen anses föga rationell och rättvis.

Jag förordar sålunda att även lastbilar, omnibusar och släpvagnar skola omfattas av den nya beskattningen. Med hänsyn till syftena med beskattningen och dess tillfälliga natur bör den icke inarbetas i det ordinarie fordonsskattesystemet utan konstrueras som en fristående skatt med giltighetstid i första hand endast för nästa budgetår.

Den tillfälliga beskattningens närmare utformning.

Under den ifrågasatta tillfälliga beskattningen böra falla samma kategorier fordon som beskattas enligt 1922 års automobilskatteförordning eller sålunda personbilar, lastbilar, omnibusar, motorcyklar och släpvagnar. Egentliga lättviktsmotorcyklar — d. v. s. motorfordon som äro så inrättade att de icke kunna på horisontell väg framföras med högre hastighet än 40 km i timmen och endast med svårighet kunna ändras för högre hastighet och vilkas tjänstevikt, beräknad på visst sätt, icke överstiger 60 kg — böra i likhet med vad som f. n. är fallet enligt automobilskatteförordningen vara undantagna från beskattning. I propositionen nr 30:1951 med förslag till vägtrafikförordning m. m. har visserligen på denna punkt förordats vissa ändringar i automobilskatteförordningens bestämmelser. Någon anledning att för den tillfälliga skattens del följa detta förslag synes ej föreligga med hänsyn bl. a. till att vissa komplikationer kunna uppstå i fråga om ikraftträdandet.

I anslutning till vad jag tidigare anfört bör den tillfälliga skatten utgöras i första hand för nästa budgetår. I stort sett bör den konstrueras på motsvarande sätt som den ordinarie automobilskatten. Skatteplikt bör sålunda föreligga för fordon som vid budgetårets början är infört i automobilregister. I övrigt bör som huvudregel gälla, att skatteplikt för fordon inträder med den kalendermånad, under vilken fordonet första gången införes i sådant register. Skattskyldighet bör åvila den, som vid budgetårets början är eller bör vara i register antecknad som ägare, eller om fordonet

Viktklass kg	Antalet person- bilar 1/4 1947	Antalet personbilar 1/1 1951 (Uppskattat antal)	Auto- mobil- skatt kr.	Viktklass kg	Antalet person- bilar 1/4 1947	Antalet personbilar 1/1 1951 (Uppskattat antal)	Auto- mobil- skatt kr.
högst 800	1 208	10 000	70	1 901—2 000	1 688	1 900	290
801— 900	23 889	51 000		2 001—2 100	617	800	310
901—1 000	14 330	38 000	90	2 101—2 200	354	400	330
1 001—1 100	7 727	20 000	110	2 201—2 300	253	290	350
1 101—1 200	8 312	18 000	130	2 301—2 400	228	250	370
1 201—1 300	9 019	16 000	150	2 401—2 500	123	130	390
1 301—1 400	14 901	31 000	170	2 501—2 600	92	92	410
1 401—1 500	22 364	24 000	190	2 601—2 700	77	77	430
1 501—1 600	20 923	24 000	210	2 701—2 800	29	30	450
1 601—1 700	10 242	10 800	230	2 801—2 900	15	15	470
1 701—1 800	6 896	7 500	250	över 2 900	65	65	490 etc.
1 801—1 900	4 571	5 000	270				

registreras första gången under budgetåret, den som därvid antecknas såsom fordonets ägare.

Till ledning för övervägandena beträffande den nya skattens storlek har upprättats en sammanställning¹ över automobilskatteförordningens skattesatser för personbilar och personbilbeståndets fördelning på olika vikt-klasser. Det må anmärkas att siffrorna för denna fördelning per den 1 januari 1951 äro mycket approximativa.

Beträffande lastbilarna torde jag få hänvisa till följande uppställning.

Vikt-klass kg	Antalet lastbilar i september 1947	Automobil- skatt kr	Vikt-klass kg	Antalet lastbilar i september 1947	Automobil- skatt kr
högst 900	1 647	70	3 301—3 700	5 993	695— 770
901—1 000	737	95	3 701—4 100	2 789	795— 870
1 001—1 100	1 028	120	4 101—4 500	1 612	895— 970
1 101—1 200	680	145	4 501—4 900	1 013	995—1 070
1 201—1 300	535	170	4 901—5 300	498	1 095—1 170
1 301—1 400	947	195	5 301—5 700	201	1 195—1 270
1 401—1 500	1 690	220	5 701—6 100	122	1 295—1 370
1 501—1 600	2 625	245	6 101—6 200	15	1 395
1 601—1 700	2 297	270	6 201—6 300	20	1 420
1 701—2 100	6 391	295—370	6 301—6 400	13	1 445
2 101—2 500	9 799	395—470	6 401—6 500	11	1 470
2 501—2 900	14 460	495—570	6 501—6 600	11	1 495
2 901—3 300	11 203	595—670	Över 6 600	76	1 520—

Några senare fördelningssiffror än för september 1947 finnas icke tillgängliga. Enligt vissa inhämtade uppgifter utgöras av det totala tillskottet (ca 13 000) lastbilar från september 1947 till 1/1 1950 omkring 8 000 av bensindrivna och ca 5 000 av dieseldrivna bilar. Dessa sistnämnda, vilka i allmänhet äro tunga bilar, skulle sålunda ha ökat procentuellt mest. Vidare har inhämtats att ett ganska stort antal skåp- och andra lätta lastbilar införts hit sedan september 1947. Av dessa omständigheter kan man möjligen våga draga den slutsatsen att sedan hösten 1947 samtidigt en viss förskjutning uppåt och en viss förskjutning nedåt i vikt-klasserna ägt rum.

För bussarna utgör automobils-katten i vikt-klasserna 2 001—4 000 kilogram 334—752 kronor, i vikt-klasserna 4 001—5 500 kilogram 774—1 082 kronor och i vikt-klasserna 5 501—8 000 kilogram 1 104—1 632 kronor. Antalet bussar i nämnda grupper utgjorde i september 1947 respektive 1 131, 1 789 och 2 183.

Såsom framgår av det tidigare anförda bör icke i detta sammanhang ståndpunkt fattas till frågan om differentiering av fordonsskatten på de olika vikt-klasserna på längre sikt. Denna fråga liksom spörsmålet om den framtida avvägningen av beskattningen på själva fordonen och på drivmed-

¹ Sammanställningen är intagen å s. 12.

len kommer att behandlas i den nyligen igångsatta allmänna utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Beträffande avvägningen av den tillfälliga skattens storlek synes det under sådana förhållanden naturligt att bestämma skatten för envar viktklass i relation till den ordinarie bilskatt, som för närvarande utgår för viktklassen i fråga. Hur relationen skall bestämmas kan givetvis vara föremål för delade meningar. För egen del anser jag att, om skatten skall kunna fylla sin uppgift att tillföra statskassan ett inkomsttillskott av tillräcklig storlek och samtidigt verka i viss mån investeringsdämpande, den tillfälliga skatten bör utgå med samma belopp som den ordinarie.

I fråga om inbetalning och redovisning m. m. av den tillfälliga skatten torde få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela erforderliga föreskrifter. Jag vill här endast uttala, att den lämpligaste tiden för ordinarie uppbörd av den tillfälliga skatten synes vara senare hälften av augusti eller första hälften av september. I detta sammanhang må erinras om att statsrevisorerna i sin berättelse till årets riksdag behandlat debiteringen och uppbörden av automobilskatten enligt 1922 års förordning. Ett av de önskemål som där angivits nämligen att man i viss grad utsträcker den för uppbördsgörö-målen fastställda tidrymden skulle för den tillfälliga skattens del tillgodoses, om man väljer någon av de nyss angivna inbetalningstiderna.

I enlighet med det anförda har inom finansdepartementet upprättats förslag till *förordning om tillfällig automobilskatt*.

Inkomstberäkning m. m.

Vid beräkningen i riksstatsförslaget av de särskilda inkomstitlarna har automobilskatten (fordonsskatten) upptagits till 105 miljoner kronor. Beräkningen bygger på en prognos av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, enligt vilken antalet personbilar den 1 januari 1952 skulle uppgå till 240 000 och den genomsnittliga automobilskatten för dessa till 165 kronor per bil. Beräkningarna angående fordonsantalet äro emellertid gjorda i underkant. Antalet inregistrerade personbilar den 1 januari 1951 har såsom förut nämnts preliminärt beräknats till ca 260 000. Den 1 juli 1951, d. v. s. den dag då skatteplikten för den tillfälliga skatten skulle inträda, torde antalet komma att uppgå till ca 280 000. Då en betydande del av de nyinregistrerade personbilarna utgöres av mindre bilar, torde man å andra sidan böra räkna med något lägre genomsnittligt skattebelopp per bil än nyss angivna 165 kronor. Om man i stället väljer genomsnittsbeloppet 150 kronor, skulle den på personbilarna per den 1 juli 1951 belöpande skatten uppgå till ca 42 miljoner kronor.

Lastbilarnas antal utgjorde den 1 oktober 1950 ca 83 000 och kan per den 1 juli 1951 skattas till omkring 85 000. Om man beräknar medelskatten per bil till något under 550 kronor (väg- och vattenbyggnadsstyrelsens siffra utgjorde 550 kronor), skulle skatten för lastbilar uppgå till omkring 45 miljoner kronor.

För omnibusar kan räknas med en skatt på 7,5 miljoner kronor, för motorcyklar 5 à 6 miljoner kronor samt för släpvagnar 1 miljon kronor.

Till dessa belopp skall läggas tillfällig skatt för motorfordon, som registreras under budgetåret. Den totala tillfälliga skatten torde sålunda kunna beräknas till omkring 105 miljoner kronor.

Den ordinarie automobilskatten användes att gälda de kostnader, som motorfordonstrafiken orsakar vägväsendet. Den nya skatten torde däremot med hänsyn till dess syfte och tillfälliga natur icke böra tagas i anspråk för utgifter för vägväsendet. Till frågan om redovisningen av den tillfälliga automobilskatten i riksstaten för nästa budgetår torde jag senare få återkomma i samband med den slutliga beräkningen av vissa inkomstitlar, som framlägges i propositionen angående komplettering av riksstatsförslaget för budgetåret 1951/52.

I fråga om den belastningsökning å vederbörliga anslag till länsstyrelserna, som kan uppkomma till följd av arbetet med uppbörd och redovisning m. m. av den tillfälliga automobilskatten, torde Kungl. Maj:t äga möjlighet medgiva anslagsöverskridanden, därest detta påkallas.

Under återopande av vad i det föregående anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition föreslå riksdagen att antaga det inom finansdepartementet upprättade förslaget till *förordning om tillfällig automobilskatt*.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Erik Berggren.