



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1937:53  
FINANSDEPARTEMENTET



1937 ÅRS AUTOMOBILSKATTEUTREDNING

B E T Ä N K A N D E

M E D F Ö R S L A G T I L L

Ä N D R A D E B E S T Ä M M E L S E R R Ö R A N D E  
A U T O M O B I L B E S K A T T N I N G E N

---

---

S T O C K H O L M

1 9 3 7

# Statens offentliga utredningar 1937

## Kronologisk förteckning

1. Socialiseringsproblemet. 2. Hushållsräkningens problem och faktorer. Tiden, viij, 173 s. Fi.
2. Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. 2. Tiden, viij, 140 s. Fi.
3. Betänkande med förslag till revision av förvarings- och interneringslagarna m. m. Marcus. 96 s. Ju. Statslotteriutredningen. Betänkande med förslag rörande svensk penninglotteri. Heggström. 177 s. H.
4. Betänkande med förslag till lagstiftning angående särskilda husbehovsskogar i Västerbottens och Norrbottens läns lappmarker m. m. Marcus. 98 s. 1 karta. Jo.
6. Yttrande i abortfrågan. Marcus. 56 s. S.
7. 1934 Års nämnd för städningsetredning. Betänkande med speciella beräkningar och förslag rörande ersättningarna för städningsarbete inom vissa statliga ämbetslokaler i Stockholm m. m. Marcus. 54 s. Fi.
8. Betänkande med förslag angående den statsunderstödda vattenavlednings- och avdiktningens verksamhet samt därmed sammanhängande spörsmål. Heggström. 275 s. 3 bil. Jo.
9. Utredning rörande jordbrukets läge i Norrland med vissa förslag till åtgärder till förbättrande av den norrländska jordbrukarbefolkningens ekonomiska ställning. Marcus. 145 s. Jo.
10. Betänkande med förslag angående rätt till fiske i Vänern, Vättern, Mälaren, Hjälmaren och Storsjön i Jämtland. 1. Lagförslag och motiv. Marcus. 530 s. Jo.
11. Betänkande med förslag angående rätt till fiske i Vänern, Vättern, Mälaren, Hjälmaren och Storsjön i Jämtland. 2. Kartbilagor. Vänern och Hjälmaren Marcus. 4 s. 17 kartor. Jo.
12. Arbetslöshetsundersökningen den 31 juli 1936. Beckman. 196 s. 1 karta. S.
13. Lagberedningens förslag till lag om aktiebolags pensions- och andra personalstiftelser m. m. Norstedt. 175 s. Ju.
14. Betänkande med förslag till vissa lagstiftningsåtgärder till motverkande av överdriven skuldsättning inom jordbruket. Marcus. 303 s. Jo.
15. Utredning angående de rättsbildade domsagobiträdernas anställnings- och avlöningsförhållanden. Norstedt. 54 s. Ju.
21. Betänkande med förslag till lag om minimilöner för lantarbetare. Beckman. 214 s. Jo.
22. Efterskrift till »Kyrkogodset i Skåne, Halland och Blekinge under dansk tid». Av E. Schalling. Marcus. 66 s. E.
23. Betänkande angående pensionsstyrelsens invaliditetsförebyggande verksamhet. Beckman. 146 s. S.
24. Förslag till ändrad lagstiftning om sammanträffande av brott jämte motiv. Norstedt. 132 s. Ju.
25. Utredning rörande flottans fartygstyper m. m. Norstedt. 232 s. Fö.
26. Betänkande med utredning och förslag rörande beredskapsarbeten. Beckman. 221 s. S.
27. Betänkande med förslag till löneroglering för lärarpersonalen vid kommunala mellanskolor, kommunala flickskolor och högre folkskolor. Norstedt. (4), 122 s. Fi.
28. Betänkande med förslag till lag om skyddskoppypning m. m. Beckman. (2), 482 s. 1 karta. S.
29. Betänkande med förslag till lag om allmänningsskogar i Norrland och Dalarna m. m. Marcus. 246 s. 2 kartor. Jo.
30. Redogörelse för inventering av odlingsjord å kronoparkerna nedanför odlingsgränsen i de två nordligaste Norrlandslänen ävensom för vissa andra uppdrag. Kihlström. 82 s. Jo.
31. Betänkande med förslag angående inrättande av ett statens institut för folkhälsan. Beckman. 78 s. 3 bil. S.
32. 1936 Års lönekommitté. Betänkande med utredning och förslag angående dyrortsgrupperingen. Marcus. 178 s. Fi.
33. Betänkande med förslag angående den fasta lantbruksundervisningens ordnande. Marcus. 270 s. Jo.
34. Betänkande med förslag till åtgärder för förbättrande av de blindas och de dövstummas arbetsförhållanden och förvärvsmöjligheter. Beckman. 122 s. S.
35. Betänkande med förslag till lagstiftning om grundvatten m. m. Norstedt. 145 s. Ju.
36. Universitetsberedningen. Utredning i fråga om universitetens verksamhet och organisation. Heggström. vi, 210 s. E.
37. Efterlämnade anteckningar till förberedande utkast till strafflag. Av J. C. W. Thyrén. Lund, Berlin. 202 s. Ju.
38. Betänkande med förslag till lag om villkorlig dom m. m. Marcus. 147 s. Ju.
39. Betänkande med förslag till kungörelse om kommissionärer hos överrätter och stadsdomstolar. Norstedt. 32 s. Ju.
40. Särskilda inom ekklesiastikdepartementet tillkallade sakkunnigas yttrande med anledning av det åt dem lämnade uppdraget att biträda vid utredningen av det utav 1936 års kyrkomöte antagna psalm-bokförslaget. Uppsala. Almqvist & Wiksell. 8 s. E.
41. Betänkande rörande fiskerieringens avsattningsförhållanden m. m. Idun. 145 s. Jo.
42. 1936 års skattekommitté. Betänkande med förslag till omläggning av den direkta statsbeskattningen m. m. Marcus. 397 s. 1 bil. Fi.
43. Betänkande med förslag rörande lån och bidrag av statsmedel till främjande av bostadsförsörjning för mindre bemedlade barnrika familjer i egna hem m. m. jämte därtill hörande utredningar. Beckman. 118\*, 119 s. S.
44. Betänkande med utredning och förslag angående understöd i form av fria bostäder och fri kost åt studerande vid universiteten i Uppsala och Lund samt karolinska mediko-kirurgiska institutet. Heggström. (4), 163 s. E.
45. Betänkande med utredning och förslag angående studentexamen. Heggström. ix, 269 s. E.
46. Betänkande och förslag rörande värden av själsligt abnorma manliga skyddshemselever samt av vanartade sinnesslöa gossar m. m. Norstedt. 68 s. S. Folkandvård. Norstedt. 123 s. S.
48. 1936 års lönekommitté. Betänkande med förslag till civilt avlöningsreglemente. Marcus. 614 s. Fi.
49. Betänkande med förslag till lag om semester. Norstedt. 220 s. S.
50. Supplement nr 5 till Sveriges familjenamn 1920. Stat. repr.-anst. 76 s. Ju.
51. Betänkande med förslag till lagstiftning om vitaminiserade livsmedel och om kringföringshandel med kött och charkuterivaror. Beckman. (2), 105 s. S.
52. Betänkande med förslag angående effektivisering av yrkesinspektionen. Beckman. 122 s. S.
53. 1937 års automobilskattutredning. Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande automobilbeskattningen. Marcus. (2), 204 s. Fi.

Ann. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ekklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1937: 53  
FINANSDEPARTEMENTET



1937 ÅRS AUTOMOBILSKATTEUTREDNING

B E T Ä N K A N D E

ME D F Ö R S L A G T I L L

Ä N D R A D E B E S T Ä M M E L S E R R Ö R A N D E  
A U T O M O B I L B E S K A T T N I N G E N

---

STOCKHOLM 1937  
ISAAC MARCUS BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG  
379258





## Innehållsförteckning.

	Sid.
<b>Skrivelse till statsrådet och chefen för Kungl. finansdepartementet . . . .</b>	3
<i>Författningsförslag:</i>	
Förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt . . . . .	7
Förslag till förordning om upphävande av förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar . . . . .	8
Förslag till förordning angående restitution av eller befrielse från skatt å automobilgummiringar . . . . .	9
Förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit . . . . .	9
Förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja . . . . .	10
Förslag till kungörelse om ändring i vissa delar av kungörelsen den 12 december 1924 (nr 513) angående uppbörd av automobils katt m. m. . . . .	10
<b>Automobilbeskattningens tillkomst och utveckling i Sverige . . . . .</b>	12
Historik . . . . .	12
1922 års riksdag sid. 12. — 1924 års riksdag sid. 12. — 1927 års riksdag sid. 13. — 1929 års riksdag sid. 14. — 1930 års riksdag sid. 14. — 1931 års riksdag sid. 15.	
Gällande bestämmelser . . . . .	16
Fordonsskatt sid. 16. — Skatt å automobilgummiringar sid. 18. — Skatt å drivmedel sid. 18. — Trafikförsäkring sid. 19.	
<b>Motorfordonsbeståndets utveckling . . . . .</b>	21
Inhemsk produktion och utrikeshandel beträffande motorfordon under åren 1925—1936 . . . . .	23
Motorfordonsbeståndet den 30 juni 1937 . . . . .	28
Motorfordonsbeståndets tjänsteviktsguppering den 30 juni 1937 . . . . .	33
<b>Den sammanlagda motorfordonsbeskattningen åren 1923—1937 . . . . .</b>	35
Motorfordonstrafikens nuvarande belastning av skatter och trafikförsäkringspremier . . . . .	37
<b>Automobilbeskattningen i vissa främmande länder . . . . .</b>	46
<b>Yttranden av länsstyrelserna samt av vissa sammanslutningar av motorfordonstrafikanter m. fl. rörande den nuvarande automobilbeskattningen</b>	48
Automobilbeskattningen och vägslitningen . . . . .	48
Fordonsskatten . . . . .	54
Gummiringsskatten . . . . .	61
Om skattefrihet för gummiringar, som användas å icke motordrivna fordon	63
Skatterna å drivmedlen . . . . .	66

	Sid.
<b>Statens väginstituts undersökningar rörande olika automobiltypers vägslitning</b> .....	69
Väginstitutets uppfattning rörande automobilskattebördans fördelning mellan de särskilda beskattningsföremålen.....	71
<b>Förslag till omläggning av automobilbeskattningen</b> .....	73
Allmänna synpunkter.....	73
Principerna för beskattningens avvägning mellan olika fordonskategorier..	75
Gummiringsskatten .....	77
Överflyttning av intäkten av gummiringsskatt till fordonsskatt och skatt å drivmedel.....	81
Höjning av skatterna å drivmedlen .....	82
Fordonsskatten .....	85
Automobilskatteutredningens förslag rörande fordonsskattens anordnande	92
Verkningarna av den föreslagna omläggningen av beskattningen av personbilar, lastbilar och omnibussar.....	95
Beskattningen av motorcyklar .....	99
Beskattningen av de egentliga motorcyklarna.....	99
Beskattningen av lättviktsmotorcyklar .....	100
Beskattningen av släpvagnar .....	103
Inkomstberäkning .....	108
<b>Särskilda frågor</b> .....	109
Beskattningen av motorfordon, som använda generatorgas såsom drivmedel	109
Beskattningen av elektriska automobiler .....	110
Frihet från fordonsskatt för automobiler, tillhörande frivilligt brandväsen	110
Beskattningen av bärgningsautomobiler .....	111
Fråga om särskilda, mera lindriga bestämmelser för beskattningen av motorfordonstrafiken i de nordligaste länen .....	112
Restitution av skatt å bensin, som förbrukas vid yrkesmässigt fiske.....	117
Uppbödden av fordonsskatten.....	119
Tid för ikraftträdandet av de föreslagna ändringarna beträffande automobilbeskattningen.....	121
<b>Tabeller 1—15</b> .....	125
<i>Bilaga A. Automobilbeskattningen i vissa främmande länder</i> .....	153
<i>Bilaga B. Utredningar rörande automobilbeskattningen, utförda av statens väginstitut jämte bilagor</i> .....	163

*Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Finansdepartementet.*

Jämlikt Kungl. Maj:ts den 7 maj 1937 givna bemyndigande uppdrog statsrådet och chefen för finansdepartementet åt ledamoten av riksdagens andra kammare *L. A. Björklund*, Hässleholm, ledamoten av riksdagens andra kammare, friherre *A. L. G. de Geer*, Hanaskog, ledamoten av riksdagens andra kammare, chefredaktören *E. R. Hagberg*, Malmö, generallotsdirektören *T. Petersson*, tillika ordförande, samt hemmansägaren *G. R. Selberg*, Boden, att, i enlighet med vad närmare angivits i statsrådsprotokollet över finansärenden berörda dag, såsom sakkunniga inom departementet biträda med utredning rörande automobilbeskattningen.

Departementschefen uppdrog åt föredraganden i regeringsrätten, assessorn *C. P. Engblom* att vara sekreterare åt de sakkunniga.

De sakkunniga hava antagit benämningen 1937 års automobilskatteutredning.

Genom beslut den 23 september 1937 förordnade departementschefen byråinspektören hos generaltullstyrelsen *G. W. Dahlberg* att från och med den 1 oktober 1937 biträda automobilskatteutredningen med vissa utredningar.

Sedan chefen för finansdepartementet den 7 september 1937 lämnat medgivande för automobilskatteutredningen att verkställa viss undersökning för utrönande av olika automobiltypers vägslitning, har utredningen uppdragit åt statens väginstitut att verkställa nämnda undersökning samt avgiva yttrande rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Enligt uppdrag av direktionen för statens väginstitut hava civilingenjörerna *N. von Matern* och *G. Kullberg* för väginstitutets räkning utfört undersökningen samt häröver avgivit redogörelse ävensom ur vägteknisk synpunkt yttrat sig angående automobilbeskattningens anordnande.

Från ämbetsverk, myndigheter, sammanslutningar inom motorfordonstrafiken och enskilda företag hava inforrats de uppgifter, som för arbetet ansetts vara erforderliga.

Med stöd av Kungl. Maj:ts den 7 maj 1937 givna bemyndigande har chefen för finansdepartementet den 22 oktober 1937 lämnat tillfälle för vägväsendet och sammanslutningar av motortrafikanter att utse representanter, vilka



skulle stå till automobilskatteutredningens förfogande för överläggningar. Nedannämnda organisationer hava med anledning härav utsett följande representanter:

Vägstyrelsernas förbund: riksdagsman Martin Andersson,  
 Svenska teknologföreningen: civilingenjör Nils G. A. Gustafsson,  
 Kungl. automobilklubben: generalsekreterare H. Bucht,  
 Motormännens riksförbund: doktor O. Månsson,  
 Svenska automobilhandlareföreningen: direktören Gunnar Lindmark,  
 Föreningen av fabrikanter och engrosfirmor inom gummiringningsbranschen i Sverige: direktören Bertil Gehlin,  
 Sveriges droskbilägares riksförbund: ombudsmannen Gustaf Holtz,  
 Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund: åkeriägare C. A. Eriksson,  
 Sveriges omnibussägares riksförbund: verkställande direktören Gösta Wahlstedt,

Sveriges trafikbilägares riksförbund: droskägaren John O. Karlsson, åkeriägaren Isidor Nilsson och omnibussägaren J. F. Lejdström såsom representanter för förbundets tre olika trafiksektioner.

På därom av automobilskatteutredningen gjord framställning har chefen för finansdepartementet den 26 oktober 1937 jämlikt förenämnda bemyndigande lämnat Stockholms stads gatukontor och aktiebolaget Stockholms spårvägar tillfälle att utse vardera en representant att i egenskap av expert deltaga i överläggningar med utredningen. Med anledning härav har Stockholms stads gatukontor utsett till sin representant civilingenjören Fredrik Schütz och aktiebolaget Stockholms spårvägar ingenjören Thor Lange.

Automobilskatteutredningen har med förenämnda representanter och experter haft överläggningar angående automobilbeskattningsordnande.

Sedan automobilskatteutredningen numera slutfört sitt uppdrag, får utredningen härmed vördsamt överlämna sitt betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande automobilbeskattningen.

Genom remisser hava handlingarna i vissa ärenden, berörande frågor sammanhängande med automobilskatteutredningens uppdrag, överlämnats till utredningen att tagas i övervägande vid fullgörandet av uppdraget. Nedan angivas de ärenden, som överlämnats till automobilskatteutredningen:

- 1) den 18 juni 1937, remiss av 1936 års trafiksakkunnigas undersökningar angående automobilbeskattningen;
- 2) den 2 juli 1937, remiss av framställning från Bilverkstädernas riksförbund om skattefrihet för bärgningsautomobiler;
- 3) den 2 juli 1937, remiss av framställning från länsstyrelsen i Malmöhus län om skattefrihet för automobil, uteslutande använd för brandväsen;
- 4) den 2 juli 1937, remiss av framställning från Dunlop rubber c:o aktiebolag om skattefrihet för gummiringar till skottkärror;
- 5) den 31 augusti 1937, remiss av en till finansdepartementet från riksdagens justitieombudsman överlämnad framställning från Gunnar Siltberg, Visby, i fråga om inbetalning av automobils katt;
- 6) den 3 september 1937, remiss av framställning från Svenska automobil-

handlareföreningen om ändrade bestämmelser rörande skyldighet att under färd med motorfordon medföra kvitto å erlagd automobilskatt m. m.;

7) den 3 september 1937, remiss av framställning från N. B. Eriksson i Hörby om skattefrihet för gummiringar till vissa icke motordrivna kärror;

8) den 3 september 1937, remiss av framställning från Skånes vagnmakarmästare i anledning av ifrågasatt skattefrihet för gummiringar till vissa hästfordon;

9) den 10 september 1937, remiss av framställning från Nordiska Overmanringaktiebolaget i fråga om skattskyldighet vid återinförsel av här i riket tillverkade automobilgummiringar;

10) den 17 september 1937, remiss av framställning från Nordiska gummi-fabriksaktiebolaget Overman i fråga om beräkning av skattepliktig vikt å av bolaget tillverkade helmassiva gummiringar m. m.;

11) den 22 oktober 1937, remiss av skrivelse från firma Bröderna Modin om befrielse från skatt för gummiringar till skottkärror;

12) den 29 oktober 1937, remiss av framställning från Berg & c:o mekaniska verkstad aktiebolag om utsträckt rätt till restitution av skatt å bensin och motorsprit;

13) den 12 november 1937, remiss av ansökning från Trelleborgs gummi-fabriks aktiebolag om befrielse från skattskyldighet för vissa gummiringar;

14) den 19 november 1937, remiss av skrivelse från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med hemställan om vidtagande av vissa åtgärder för minskandet av de av lättviktsmotorcyklar föranledda trafikriskerna;

15) den 8 december 1937, remiss av 1935 års fiskeritutrednings betänkande rörande fiskerinäringens avsättningsförhållanden m. m.; samt

16) den 10 december 1937, remiss av framställning från aktiebolaget Bofors om ändring av gällande bestämmelser rörande restitution av skatt å automobilgummiringar.

De under punkterna 2), 3), 14) och 15) omnämnda framställningarna ha i betänkandet blivit föremål för särskilda uttalanden. Framställningarna under punkterna 1), 4), 7)—11) samt 13) och 16) torde få anses besvarade genom automobilskatteutredningens förslag till omläggning av automobilbeskattningen. Vad slutligen angår de under punkterna 5), 6) och 12) omförmälda framställningarna har utredningen funnit dem icke giva anledning till annat utredningens yttrande än att utredningen ansett dem icke böra föranleda någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd.

Stockholm den 28 december 1937.

T. PETERSSON.

L. A. BJÖRKLUND.

E. R. HAGBERG.

A. L. G. DE GEER.

G. R. SELBERG.

/ C. P. Engblom.



**Förslag**  
till  
**förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.<sup>1</sup>**

Härigenom förordnas att 1, 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

För automobil — — — meddelade bestämmelser.

Angående beskattning — — — nedan stadgas.

Med automobil — — — på skenor.

Vad i — — — till automobil.

Automobil med s. k. påhängsvagn eller ledad ram behandlas i beskattningshänseende såsom ett fordon. Hava till automobil kopplats flera påhängsvagnar betraktas automobilen jämte den tyngsta påhängsvagnen såsom ett fordon. Annan påhängsvagn behandlas i dylikt fall såsom släpvagn.

2 §.

Från skatteplikt — — — svensk undersåte.

Från skatteplikt — — — för timme.

Vad i föregående stycke stadgats skall jämväl gälla för automobil jämte därvid kopplad släpvagn, som användes uteslutande för brandväsen, därest automobilens karosseri och släpvagnen föra röd färg och å desamma finnes tydligt angivet att automobilen och släpvagnen tjäna brandväsendet.

5 §.

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

a) för motorcykel — — — tjugu kronor;

b) för motorcykel — — — trettio kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk

för personautomobil dels grundavgift med femtio kronor dels ock fjorton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 900 kilogram, dock sammanlagt minst sextio kronor;

<sup>1</sup> Senaste lydelse: Se beträffande 1 och 5 §§ 1932:85 samt beträffande 2 § 1933:281.

för lastautomobil dels grundavgift med femtio kronor dels ock aderton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt med avdrag av 900 kilogram, dock sammanlagt minst sextio kronor; samt

för omnibuss dels grundavgift med femtio kronor dels ock sexton kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 900 kilogram, dock sammanlagt minst sextio kronor;

d) för annan automobil — — — automobilens tjänstevikt; samt

e) för släpvagn efter dess tjänstevikt med tillägg av den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad (totalvikt);

om vikten understiger 1 000 kilogram, med fyrtio kronor;

om vikten uppgår till 1 000 men icke 1 500 kilogram, med åttio kronor;

om vikten uppgår till 1 500 men icke 2 000 kilogram, med etthundratjugo kronor;

om vikten uppgår till 2 000 men icke 3 000 kilogram, med etthundrafyrtio kronor; samt

om vikten uppgår till 3 000 kilogram, med etthundrasextio kronor.

För automobil, som är inrättad för och drives med generatorgas, framställd av inhemskt bränsle, utgår skatt med hälften av de i denna paragraf stadgade skattesatserna.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1939, dock skall 5 § c) och e) träda i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar beträffande automobil och släpvagn, som under år 1938 registrerats efter det förordningen den 2 juni 1922 om särskild skatt å automobilgummiringar upphört att gälla.

## Förslag

till

### **förordning om upphävande av förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar.<sup>1</sup>**

Häri genom förordnas, att förordningen den 2 juni 1922 om särskild skatt å automobilgummiringar skall upphöra att gälla; dock skall vad i förordningen stadgas om deklarations- och skattskyldighet samt om påföljd vid försummelse i sådant hänseende gälla beträffande gummiringar, som levererats eller tagits i bruk, innan denna förordning trätt i kraft.

Denna förordning träder i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar.

<sup>1</sup> Senaste lydelse: Se 1932: 88.

## Förslag

till

### förordning angående restitution av eller befrielse från skatt å automobilgummiringar.

Härigenom förordnas som följer:

Har skatt erlagts för automobilgummiringar, vilka ännu ej tagits i bruk, eller har skatt för dylika ringar väl påförts men ännu icke erlagts, äger Kungl. Maj:t på framställning av ägaren medgiva restitution av erlagd skatt eller befrielse från gäldande av påförd sådan skatt.

\_\_\_\_\_

Denna förordning träder i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar.

## Förslag

till

### förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.<sup>1</sup>

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit skall i nedan angiven del erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall i den ordning nedan stadgas erläggas skatt av tolv öre för liter. För motorsprit skall erläggas särskild skatt av sex öre för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

\_\_\_\_\_

Denna förordning träder i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar.

<sup>1</sup> Senaste lydelse: Se 1932: 86.

## F ö r s l a g

till

### fö r o r d n i n g o m ä n d r a d l y d e l s e a v 1 § f ö r o r d n i n g e n d e n 3 m a j 1935 (nr 142) a n g å e n d e s k a t t å v i s s a f ö r d r i v a n d e a v a u t o m o b i l a n v ä n d a b r ä n n o l j o r .

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1935 angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja skall i nedan angiven del erhålla följande ändrade lydelse:

#### 1 §.

För sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, skall, enligt vad nedan stadgas, erläggas skatt av nio öre för liter.

Med automobil — — — såsom automobil.

---

Denna förordning träder i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar.

## F ö r s l a g

till

### k u n g ö r e l s e o m ä n d r i n g i v i s s a d e l a r a v k u n g ö r e l s e n d e n 12 d e c e m b e r 1924 (nr 513) a n g å e n d e u p p b ö r d a v a u t o m o b i l s k a t t m. m.<sup>1</sup>

Härigenom förordnas, att 2 och 4 §§ kungörelsen den 12 december 1924 angående uppbörd av automobilskatt m. m. skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

#### 2 §.

Uppbörd av — — — postverkets försorg.

Uppbördens försiggår under två uppbördsterminer, den första från och med den 1 till och med den 15 februari och den andra från och med den 1 till och med den 15 juni varje år.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse: Se 1936: 551.

Om tid och sätt för skattens inbetalande skall registreringsmyndigheten årligen i god tid före uppbördsterminernas början låta i den eller de ortstidningar, som registreringsmyndigheten äger bestämma, införa kungörelse, tillika innehållande uppmaning till de skattskyldiga att ofördröjligen hos registreringsmyndigheten anmäla, för kostnadsfritt intagande i automobilregistret, vidtagen adressförändring.

#### 4 §.

*1 mom.* Till skattskyldig skall i god tid före den 1 februari under postförskott utsändas av debiteringsförrättaren för kalenderåret utskreven debetsedel jämte kvitto å den skattskyldige för första halvåret påförd skatt. Vid kvittot skall vara fogat genom perforering frånskiljbart adresskort samt av länsstyrelsen utställd postförskottsansvisning å det under första uppbördsterminen till betalning förfallna skattebeloppet.

På enahanda sätt skall i god tid före den 1 juni till den skattskyldige under postförskott utsändas kvitto å honom för andra halvåret påförd skatt jämte adresskort och av länsstyrelsen utställd postförskottsansvisning å det under andra uppbördsterminen till betalning förfallna skattebeloppet.

Vid postförskottsförsändelserna — — — av riksräkenskapsverket.

*2 mom.* Efter det postförskottsförsändelsen ankommit till adresspostanstalten, frånskiljer postanstalten adresskort och postanvisning jämte i förekommande fall debetsedel. Adresskortet med vad därtill hör tillställs i vanlig ordning den skattskyldige såsom avi om försändelsen, medan automobilskattekvittot under uppbördstiden hålles för inlösen tillgängligt å postanstalten.

Inlösen bör — — — fastställt reglemente.

Då uppbördstiden — — — hos postverket.

*3 mom.* Genom postförskott — — — länsstyrelsens räkning.

Specificerad redovisning över inlösta och icke inlösta automobilskattekvitton skall avgivas beträffande kvitton, som skolat inlösas under första uppbördsterminen, före februari månads utgång, och beträffande kvitton, som skolat inlösas under andra uppbördsterminen, före juni månads utgång. Redovisningen avgives å de båda av postverket behållna exemplaren av den i 1 mom. omförmälda förteckningen. Vid redovisningen fogas icke inlösta kvitton. Ena exemplaret av redovisningshandlingen återställs till postverket, försett med debiteringsförrättarens kvitto, medan det andra exemplaret skall utgöra länets uppbördslängd.

*4 mom.* Gör skattskyldig troligt, att han icke senast den 10 februari erhållit sin debetsedel, äger han före första uppbördsterminens utgång hos länsstyrelsen inbetala å första halvåret belöpande skatt på sätt i 5 § första stycket sägs.

Å sålunda — — — omförmälda förteckningen.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1939.



## Automobilbeskattningens tillkomst och utveckling i Sverige.

### Historik.

Under den tid, som förflutit, sedan automobilbeskattningen infördes i vårt land, har denna beskattning varit föremål för åtskilliga ändringar, betingade huvudsakligen av de ökade kostnader för vägväsendet, som motorfordonstrafiken förorsakat, men jämväl av de förändringar, som föranletts av den tekniska utvecklingen å motorfordonstrafikens område.

#### *1922 års riksdag.*

Beskattningen av motorfordon kom till stånd efter beslut av 1922 års riksdag. I den proposition, nr 199, som på grundval av ett av den s. k. vägkommissionen avgivet förslag nämnda år förelades riksdagen, föreslog Kungl. Maj:t dels en å själva fordonet lagd skatt, för automobil med ringar av mjuk kautschuk utgående med 8 kronor för varje påbörjat hundratal kilogram av bilens egen vikt, dels skatt å automobilgummiringar utgörande 1 krona 50 öre för kilogram. Sedan propositionen i huvudsak vunnit riksdagens bifall, utfärdades den 2 juni 1922 förordningar om automobilskatt och om särskild skatt å automobilgummiringar (Sv. förf.-saml. nr 260 och 261).

#### *1924 års riksdag.*

Det bidrag till väghållningen, som sålunda uttogs av automobiltrafiken, ansågs snart nog icke svara mot de kostnader denna trafik förorsakade vägväsendet. Redan vid 1924 års riksdag framlade Kungl. Maj:t i proposition, nr 206, förslag om viss höjning av den för fordonen utgående skatten samt om upptagande av, förutom en mindre tullavgift, särskild skatt å bensin. Riksdagen ansåg, att någon höjning av skatten å själva fordonen icke borde vidtagas, men godkände förslaget om särskild bensinskatt. I syfte att erhålla vederlag för det skattebelopp, som beräknats skola inflyta genom den av Kungl. Maj:t föreslagna höjningen av fordonsskatten, höjdes därvid den av Kungl. Maj:t föreslagna skattesatsen för bensin från 4 öre till 5 öre för liter. Tillika beslöt riksdagen, att den särskilda skatten å drivmedlet skulle omfattas jämväl motorsprit; föreskrifterna härom skulle dock träda i tillämpning först den 1 juli 1929.

## 1927 års riksdag.

Det visade sig emellertid, att ej heller med den sålunda genomförda skärpningen av beskattningen av automobiltrafiken denna i skälig omfattning deltog i kostnaderna för vägväsendet. I syfte att i än större utsträckning än vad dittills varit fallet bereda ersättning för de ökade utgifter för väghållningen, som sagda trafik förorsakade, föreslog Kungl. Maj:t vid 1927 års riksdag i proposition, nr 173, ökad beskattning av automobiltrafiken, och skulle skatthöjningen gälla såväl fordonsskatten som skatterna å förbrukningsartiklarna.

Vidkommande fordonsskatten innebar det förslag, som i denna proposition framlades, sådan omläggning av beskattningen, att till grundval för skattens beräkning föreslogs fordonets tjänstevikt, d. v. s. vikten av fordonet i fullt driftfärdigt skick, i stället för såsom förut fordonets egen vikt (skattevikt). Det framhölls, att, då det vore den rullande vikten, som borde beskattas, det uppenbarligen vore mera följdriktigt att till grund för skatten lägga bilens vikt i driftfärdigt skick, ökad med vikten av det antal personer eller den last, som bilen kunde beräknas i medeltal föra. Då emellertid fastställdet av denna vikt vore förenat med stora vanskligheter, syntes det dock vara ett steg i rätt riktning att låta tjänstevikten utgöra grund för skattens beräkning. I förslaget berördes jämväl andra beskattningssystem — skattens beräkning efter hästkraftantal eller efter cylindervolym — men ansågs intet av dessa system vara att förordas för uttagandet av en efter fordonens vägsplitning på rättvist sätt avpassad skatt. Såsom skäl härför anfördes bland annat, att i vissa länder, där ettdera av sistberörda system tidigare tillämpats, övergång helt eller delvis till viktbeskattning ägt rum. Förslaget innebar i övrigt i fråga om fordonsskatten dels införande av ett skattefritt viktsavdrag av 300 kilogram, varigenom en efter vagnarnas vägförstörande verkningar i viss mån avpassad progressivitet i skatteskalen skulle vinnas, dels höjning av skattesatsen från förutvarande 8 kronor till 10 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av fordonets på förenämmt sätt bestämda tjänstevikt, dels ock införande av en minimiskatt av 75 kronor. Beträffande gummiringsskatten föreslogs höjning från 1 krona 50 öre till 1 krona 75 öre för kilogram och i fråga om bensinskatten en ökning från 5 till 6 öre för liter.

Riksdagen biföll förslaget, i vad det avsåg bensinskatten, samt i huvudsak beträffande fordonsskatten; för åstadkommande av en mera lämpligt avvägd skatteskala bestämdes det skattefria viktsavdraget till 400 kilogram. I fråga om gummiringsskatten beslöts — i syfte att utjämna den minskning av den av Kungl. Maj:t föreslagna fordonsskatten, som ökningen av det skattefria viktsavdraget innebar — en höjning med 50 öre till 2 kronor för kilogram. Förordningar om ändrad lydelse av förut gällande författningar i ämnet utfärdades den 3 juni 1927 (Sv. förf.-saml. nr 188—190).

*1929 års riksdag.*

I motion vid 1929 års riksdag föreslogs, att fordonsskatten måtte antingen ersättas med en engångsskatt utgående med viss procent av automobils försäljningsvärde eller ock, därest en sådan omläggning icke befundes möjlig eller lämplig, avskaffas. 1929 års bevillningsutskott hemställde i sitt betänkande nr 6, att motionen icke måtte föranleda någon åtgärd, och denna hemställan bifölls av riksdagen. Till stöd för nämnda hemställan anförde bevillningsutskottet bland annat följande:

»Med automobilbeskattningen avses att av ägarna till motorfordonen uttaga den merkostnad för vägväsendet, fordonen förorsaka, och att i anslutning därtill skatten skall beräknas i förhållande till den vägförstöring, varje fordon kan antagas utöva. Såsom motionärerna framhållit bryter fordonsskatten så till vida mot grundprincipen för skattesystemet, att hänsyn väl tages till fordonets vägförstörande förmåga men däremot icke till den ytterligare faktor, som är bestämmande för själva väglitningen, nämligen den tillryggalagda vägsträckan. Då emellertid statsmakterna godtogo sistnämnda beskattningsform, skedde detta under framhållande, att det måste anses rimligt, att automobilägaren såsom sådan finge sig ålagt att i skatteväg särskilt bidra icke allenast till vägarnas underhåll utan jämväl till erhållande av för automobiltrafik lämpade och väl byggda vägar. Det sålunda anförda skälet för fordonsskattens införande synes utskottet med full giltighet kunna åberopa jämväl för dess bibehållande och detta i än högre grad sedan skatt införts å bensin samt skatten å gummiringar höjts från 1 krona 50 öre till 2 kronor per kilogram. Därest fordonsskatten hålles inom måttliga gränser, synas berättigade anmärkningar knappast kunna göras mot densamma.»

Genom beslut vid 1929 års riksdag förlängdes skattefriheten för motorsprit intill den 1 juli 1933, varjämte bestämdes, att skatten därå skulle under tiden från och med den 1 juli 1933 till den 1 juli 1934 utgå med halvt belopp eller med 3 öre för liter. Vidare beslöts vid nämnda riksdag sådan ändring av bestämmelserna om skatt å bensin, att dessa, som förut omfattat endast importerad bensin, även kommo att omfatta inom landet framställd bensin. I överensstämmelse med riksdagens beslut utfärdades den 3 maj 1929 ny förordning (Sv. förf.-saml. nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.

*1930 års riksdag.*

I särskilda vid 1930 års riksdag väckta motioner yrkades, att fordonsskatten måtte sänkas samt att en däremot svarande höjning av skatten å förbrukningsartiklarna måtte vidtagas. I enlighet med bevillningsutskottets hemställan, betänkande nr 6, beslöt riksdagen avslå dessa motioner. Såsom motiv för sin hemställan om avslag å motionerna anförde bevillningsutskottet bland annat följande:

»De skäl 1929 års bevillningsutskott anført till förmån för bibehållande av de huvudgrunder, efter vilka skatten å automobiltrafiken utgår, äga enligt utskottets mening fortfarande full giltighet. Beträffande åter frågan om skattebördans fördelning mellan de särskilda beskattningsföremålen — fordonen, gummiringarna och bränslet — kunna givetvis olika meningar göra sig gäl-

lande. Närmast med hänsyn till den omfattning, i vilken automobiler utnyttjas i trafik, föreligga bland automobilägarna olikartade intressen i fråga om skattebördans fördelning å nämnda beskattningsföremål. För personer, som i jämförelsevis ringa utsträckning utnyttja sina automobiler i trafik, skulle ett överflyttande av skatt från fordonen till förbrukningsartiklarna givetvis innebära en fördel. En dylik överflyttning skulle däremot strida mot de intressen, som förefinnas hos ägare av i yrkesmässig trafik eller eljest i intensiv drift begagnade automobiler. Enligt — — — meddelade statistiska uppgifter belöpte sig skatten å gummiringar och bensin under budgetåret 1928/1929 till sammanlagt 25 118 966 kronor, motsvarande omkring 63 procent av den sammanlagda automobilskatten. Med hänsyn tagen till de principer, som varit ledande för ifrågakvarande skattesystem, vill det synas, om skattebördan vore i stort sett väl avvägd å de särskilda beskattningsföremålen.»

### 1931 års riksdag.

I anledning av motioner, som väckts vid 1931 års riksdag, hemställde riksdagen på förslag av bevillningsutskottet i skrivelse den 28 maj 1931, nr 292, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande automobilbeskattningens anordnande samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Till stöd för detta förslag anförde bevillningsutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 40 följande:

»På sätt framgår av 1929 och 1930 års bevillningsutskotts — — — yttranden, har bevillningsutskottet tidigare avstyrkt bifall till gjorda yrkanden om ändring i gällande grunder för beskattning av automobiltrafiken. Det är emellertid uppenbart, att med den snabba utveckling, som ägt och alltjämt äger rum på förevarande område, beskattningen visar tendens att hastigt föråldras och att förty inom en näraliggande framtid beskattningen är i behov av omläggning. Så har otvivelaktigt lagen om trafikförsäkring å motorfordon skärpt de olägenheter, som fordonsskatten i många fall medfört. Vidare torde under senare år gjorda förbättringar i fråga om ringarnas konstruktion ökat dessas livslängd, vilket i sin ordning medfört en sänkning av den andelen av skatten ringarna hava att bära. Det synes sannolikt, att framdeles även andra ämnen än bensin med fördel kunna komma att utnyttjas såsom motorbränsle. Utskottet vill endast erinra om den ökade betydelse, råoljan synes komma att erhålla, särskilt för framdrivande av automobiler i yrkesmässig trafik samt lastautomobiler. Då bensinskatten utgör den ojämförligt största delen av automobilskatten, måste det anses angeläget, att statsmakterna i så god tid som möjligt inrätta sig efter de ändrade förhållanden i fråga om beskattningen, vilka kunna bli en följd av en dylik övergång från bensin till andra slag av motorbränslen. Slutligen torde den ökade användningen av automobilomnibussar och lastautomobiler påkalla en utredning beträffande beskattningen av dylika automobiler.

På grund härav har utskottet ansett frågan rörande beskattning av automobiltrafiken böra göras till föremål för utredning. Redan av det anförda är likväl uppenbart, att utskottet saknat möjlighet att närmare angiva riktlinjerna för den blivande utredningen i ämnet. Utskottet vill emellertid framhålla önskvärdheten av att densamma göres allsidig. Då det måste anses såsom en riktig utgångspunkt för beskattningen, att automobiltrafiken får så vitt möjligt bära de merkostnader denna förorsakar vägväsendet och denna trafik för närvarande knappast synes bestrida erforderlig del av dessa kost-

nader, torde utredningen även böra omfatta frågan om storleken av de bidrag automobiltrafiken bör lämna.

Frågan om fördelningen av skatten å de olika beskattningsföremålen bör givetvis ägnas särskild uppmärksamhet. Därvid synes man böra bibehålla de grundläggande principerna för gällande beskattning, nämligen att denna skall drabba såväl innehavet av automobil som även och främst utgå i förhållande till den omfattning, i vilken automobilerna brukas.»

Ytterligare beslöts vid 1931 års riksdag i anledning av väckta motioner, att, utöver den i förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit stadgade skatten å bensin, å denna vara skulle under tiden från och med den 4 juni 1931 till och med den 30 juni 1933 erläggas en provisorisk tilläggs-skatt av 2 öre för liter. Förordning härom utfärdades den 2 juni 1931 (Sv. förf.-saml. nr 137).

### Gällande bestämmelser.

I proposition, nr 174, till 1932 års riksdag framlade Kungl. Maj:t den av 1931 års riksdag begärda utredningen jämte å densamma grundat förslag till omläggning av automobilbeskattningen. Propositionen blev av riksdagen antagen. De beskattningsregler, som sålunda kommo till stånd, gälla i huvudsak alltjämt. Vissa mindre ändringar av bestämmelserna ha dock vidtagits. I det följande kommer att redogöras för dessa ändringar ävensom för bestämmelserna angående trafikförsäkring å motorfordon.

#### *Fordonsskatt.*

Den egentliga automobilskatten, fordonsskatten, utgår för närvarande enligt 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt, sådant detta författningsrum lyder enligt förordningen den 29 april 1932 (Sv. förf.-saml. nr 85) med följande belopp för helt kalenderår räknat:

- a) för motorcykel utan bivagn med 15 kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, men eljest med 20 kronor;
- b) för motorcykel med bivagn med 30 kronor;
- c) för annan automobil, med ringar av mjuk kautschuk, med 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med 600 kilogram, dock minst med 60 kronor;
- d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med 50 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt;
- e) för släpvagn efter den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad (maximilast):
  - om vikten understiger 500 kilogram, med 30 kronor;
  - om vikten uppgår till 500 men icke 800 kilogram, med 60 kronor;
  - om vikten uppgår till 800 kilogram, med 100 kronor.

För automobil, som är inrättad för och drives med tråkolsgas, utgår skatt med hälften av nyssnämnda skattesatser.

Fri från fordonsskatt är automobil, som äges av medlem av konungahuset samt, under villkor av ömsesidighet, enligt vad Konungen därom förordnar, automobil, tillhörig främmande makts härvarande beskickning eller konsulat tillhörande person, som icke är svensk undersåte.

Fordonsskatt utgår ej heller för automobil eller släpvagn, som är inrättad uteslutande för brandväsen eller för transport av sårade eller sjuka. Motorcykel, som är inrättad såsom invalidmotorfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer per timme, är ock jämlikt beslut av 1933 års riksdag undantagen från skatteplikt till fordonsskatt (Sv. förf.-saml. nr 281 1933).

Med automobils tjänstevikt avses enligt motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (Sv. förf.-saml. nr 561) sammanlagda vikten av dels automobilen i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri, dels till automobilen hörande verktyg och reservgummi ävensom bränsle, smörjolja och vatten, dels ock föraren av automobilen.

Skatt utgår endast å automobil eller släpvagn, som enligt motorfordonsförordningen är registreringspliktig.

Skatteplikt för automobil inträder med den kalendermånad, under vilken automobilen första gången införes i automobilregistret, samt upphör med utgången av den kalendermånad, under vilken automobilen avförts ur registret utan att hava blivit i annat sådant register införd. Var der automobilen, innan den registrerats, i avbidan därå använd i trafik lika med registrerad automobil, skall dock skatten utgå från och med den kalendermånad, var under den tagits i bruk. Inträder skatteplikt under löpande kalenderår, skall för det året skatten utgå med belopp, motsvarande vad av skatten för helt kalenderår belöper å den eller de kalendermånader, skatteplikten gäller. Om automobils beskaffenhet ändras under löpande kalenderår, skall därav föranledd höjning av skatten beräknas från och med den kalendermånad, under vilken ändringen skett. Av samma anledning föranledd sänkning av skatten beräknas från och med nästföljande kalendermånad.

Debitering av fordonsskatt verkställs av registreringsmyndigheten, d. v. s. i Stockholm av överståthållarämbetet och i länen av länsstyrelserna.

Uppbörd av skatten för de vid kalenderårets början i automobilregistret införda motorfordon och släpvnagnar verkställs genom postverkets försorg. Uppbörden försiggår från och med den 1 till och med den 15 februari varje år. Till skattskyldig skall i god tid före den 1 februari under postförskott utsändas behörigt kvitto å honom påförd skatt. Vid kvittot skall vara fogat genom perforering frånskiljbart adresskort till postförskottsfräsändelsen, tillika innefattande av debiteringsförrättaren utgiven debetsedel samt å vederbörande länsstyrelse utställd postförskottsansvisning. Genom postförskott till postverket influerna skattebelopp skola genom postverkets försorg så snart lämpligen kan ske insättas å statsverkets checkräkning i riksbanken för länsstyrelsens räkning. I den mån sådant av tillkomna omständigheter påkallas, må riksräkenskapsverket i samråd med generalpoststyrelsen före-

skriva, att inbetalning må ske medelst postgiroinbetalningskort i stället för postförskottsansvisning. Då motorfordon eller släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, anmäles till registrering eller dessförinnan tages i bruk, så ock vid anmälan till registrering av sådant under kalenderåret inträffat förhållande, som föranleder skyldighet för någon att erlægga fordonsskatt eller att erlægga högre sådan än den för året påförda, skall till registreringsmyndigheten inbetalas intill årets slut belöpande skatt i den ordning, som gäller för inbetalning i allmänhet till registreringsmyndigheten.

Särskilt kvitto, automobilskattekvitto, meddelas å erlagd skatt, vilket kvitto skall under färd medföras å fordonet.

Såsom behörigt automobilskattekvitto må för vissa motorfordon i avbidan å registrering under högst tre veckor gälla av postverket eller annan myndighet i behörig ordning utfärdat interimskvitto, vilket vid fordonets registrering makuleras och utbytes mot i vanlig ordning utfärdat automobilskattekvitto.

#### *Skatt å automobilgummiringar.*

Skatt å automobilgummiringar utgår enligt 1 § förordningen den 2 juni 1922 om särskild skatt å automobilgummiringar, sådant detta författningsrum lyder enligt förordning den 29 april 1932 (Sv. förf.-saml. nr 88), med 3 kronor 50 öre för kilogram för följande arbeten av mjuk kautschuk, vilka införas till eller tillverkas inom riket, nämligen massiva hjulringar (även i längder) samt yttergummi eller delar därtill för ringar till autobiler eller motorcyklar. Vad sålunda stadgas äger jämväl tillämpning i avseende å ringar till släpvagnar och traktorer ävensom å ringar till bärgnings- och andra transportabla maskiner. Skatt för inom riket tillverkade ringar av nyss nämnt slag erlägges av tillverkaren i enlighet med av honom till vederbörande länsstyrelse avgiven deklaration, i den mån ringarna av tillverkaren levereras till annan eller tages i bruk för egen räkning. För importerade ringar erlägges skatten till tullverket i samband med betalning av tullen. Restitution av skatt må under vissa villkor åtnjutas beträffande icke begagnade ringar, vilka utföras ur riket.

#### *Skatt å drivmedel.*

Enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 om skatt å bensin och motorsprit, sådant detta författningsrum lyder enligt förordning den 29 april 1932 (Sv. förf.-saml. nr 86), utgår skatt å bensin, som till riket införes eller här tillverkas, med 10 öre för liter. För till riket införd bensin erlägges skatten till tullverket samtidigt som å varan belöpande tull gäldas. Inbetalning av skatt för här i riket tillverkad bensin verkställes genom insättning å statsverkets giroräkning i riksbanken och skatten erlägges av tillverkaren.

Restitution av skatt åtnjutes under vissa villkor för bensin, som i oförändrat skick utföres ur riket eller som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av tåg eller fordon å för allmän trafik upplåten

järnväg eller av luftfartyg eller av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske, samt för bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för annat tekniskt ändamål än motordrift.

Skatt för bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske, återbäres på det sätt, att årligen ett belopp, motsvarande en tredjedels procent av de under nästförutgångna budgetår influtna bensinskattemedlen, för närvarande dock högst 90,000 kronor, ställes till lantbruksstyrelsens förfogande att enligt Kungl. Maj:ts bestämmande användas för fiskerinäringens främjande. För tillgodoseende av även annan motorbåtstrafiks intresse har under de senare åren i riksstaten upptagits ett anslag av automobilskattemedel såsom bidrag till byggande och underhåll av mindre hamnar och farleder. I 1936/1937 samt 1937/1938 års budget har detta anslag upptagits till 750,000 kronor per budgetår.

Vid 1933 års riksdag förlängdes skattefriheten för motorsprit till den 1 juli 1934 och vid sistnämnda års riksdag till den 1 juli 1937. Vid 1937 års riksdag beslöts fortsatt förlängning av nämnda skattefrihet till den 1 juli 1940 (Sv. förf.-saml. nr 186 1937).

I anledning av proposition, nr 143, beslöt 1935 års riksdag, att skatt å så-dan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit, skall utgå med 7 öre för liter. Denna beskattning har trätt i kraft från och med den 1 januari 1937 (Sv. förf.-saml. nr 142 1935).

#### *Trafikförsäkring.*

I förevarande sammanhang må ock omnämnas den ägare av motorfordon enligt lagen den 10 maj 1929 (Sv. förf.-saml. nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon åvilande skyldigheten, att hava fordonet försäkrat för skada i följd av trafik med fordonet här i riket. Trafikförsäkring meddelas av dels 18 försäkringsföretag, anslutna till svenska automobilarifföreningen, dels 14 utanför nämnda förening stående försäkringsföretag. Samtliga dessa företag tillämpa för närvarande vid lagstadgade försäkringssummor följande premier för den obligatoriska trafikförsäkringen:



T a r i f f e r	Motorfordon m. ordinarie garage i Stockholm o. Göteborg m. omnejder	Motorfordon m. ordinarie garage i Malmöhus län	Motorfordon m. ordinarie garage i Norrländ m. undantag av Gästrikland o. Jämtlands län	Motorfordon m. ordinarie garage i övriga delar av landet
	kr.	kr.	kr.	kr.
Personbilar för privat bruk eller affärsbruk, ej i yrkesutövning använda av handelsresande, resehandlande eller reseinspektör .....	131	97	81	71
Personbilar i yrkesutövning använda av handelsresande, resehandlande eller reseinspektör .....	155	142	142	131
Tunga lastbilar med en lastningsförmåga enligt besiktningsskiktet av 3 000 kg eller däröver, använda för gods- eller personbefordran utan avgift .....	182	165	154	154
Tunga lastbilar med en lastningsförmåga enligt besiktningsskiktet av 3 000 kg eller däröver, använda i yrkesmässig godstrafik .....	196	179	168	168
Lätta lastbilar med en lastningsförmåga enligt besiktningsskiktet understigande 3 000 kg .....	147	119	132	112
Persontrafikbilar i Stockholm och Göteborg med omnejder ävensom i Malmö och Norrköping .....	191	191	—	164
Persontrafikbilar å andra platser och inom andra områden .....	—	164	144	110
Omnibussar använda å linje, som berör Stockholm med viss omnejd .....	238	—	—	238
Omnibussar använda å annan linje ..	165	165	307	165
Motorcyklar .....	* 83	44	35	32

<sup>1</sup> För bil, använd i yrkesmässig godstrafik, beräknas en tilläggspremie av 10 kr. — <sup>2</sup> För motorcykel med sidvagn nedsättes premien till 72 kr.

Samtliga premier äro beräknade för femåriga försäkringar med årlig premiebetalning. Vid försäkring på kortare tid än fem år höjes premien med 5 procent. Premiebetalningen kan få ske terminsvis.

På sätt framgår av premietabellen, äro motorfordonen för trafikförsäkringen indelade i grupper med hänsyn till det med användningen av olika slag av fordon förenade större eller mindre riskmomentet. Inom de särskilda grupperna förekommer däremot icke någon gradering av premierna i förhållande till fordonens vikt eller värde eller med hänsyn till deras större eller mindre användning. För skadefritt år lämnas viss nedsättning i premien, s. k. bonus.

## Motorfordonsbeståndets utveckling.

*Automobilbeståndets* utveckling under de år automobils katt utgått och fram till den 30 juni 1937 framgår av följande tabell:

Å r	A u t o m o b i l e r										
	Personbilar		Lastbilar		Omnibussar		Specialvagnar		S u m m a		
	Antal vid årets slut	Ökning (+) resp. minskning (-) under året	Antal vid årets slut	Ökning (+) resp. minskning (-) under året	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal vid årets slut	Ökning (+) resp. minskning (-) under året	
										Antal	%
1923	37 823	—	11 906	—	731	—	—	—	50 460	—	—
1924	46 557	+ 8 734	15 246	+ 3 340	1 017	286	—	—	62 820	+ 12 360	+ 24.5
1925	59 122	+ 12 565	19 203	+ 3 957	1 283	266	—	—	79 608	+ 16 788	+ 26.7
1926	70 485	+ 11 363	22 496	+ 3 293	1 569	286	298	—	94 848	+ 15 240	+ 19.1
1927	81 465	+ 10 980	26 230	+ 3 734	1 827	258	376	78	109 898	+ 15 050	+ 15.9
1928	94 301	+ 12 836	30 677	+ 4 447	2 192	365	490	114	127 660	+ 17 762	+ 16.2
1929	99 144	+ 4 843	34 591	+ 3 914	2 511	319	581	91	136 827	+ 9 167	+ 7.2
1930	103 664	+ 4 520	38 071	+ 3 480	2 837	326	686	105	145 258	+ 8 431	+ 6.2
1931	105 283	+ 1 619	40 626	+ 2 555	3 246	409	<sup>1</sup> —	<sup>2</sup> 149 378	<sup>3</sup> + 4 120	+ 2.8	
1932	101 817	— 3 466	39 871	— 755	3 404	158	1 855	—	146 947	— 2 431	— 1.6
1933	98 889	— 2 928	38 564	— 1 307	3 504	100	2 955	1 100	143 912	— 3 035	— 2.1
1934	102 145	+ 3 256	41 054	+ 2 490	3 625	121	2 976	21	149 800	+ 5 888	+ 4.1
1935	109 096	+ 6 951	41 803	+ 749	3 914	289	4 270	1 294	159 083	+ 9 283	+ 6.2
1936	119 303	+ 10 207	44 575	+ 2 772	4 165	251	5 251	981	173 294	+ 14 211	+ 8.9
<sup>30/6</sup> 1937	129 830	+ 10 527	50 225	<sup>3</sup> + 5 650	4 450	285	<sup>3</sup> 1 977	—	186 482	+ 13 188	+ 7.6

<sup>1</sup> Siffran för detta år ej känd. — <sup>2</sup> Siffran ej fullt exakt. — <sup>3</sup> Specialvagnar använda såsom lastvagnar hava inräknats i sistnämnda grupp den <sup>30/6</sup> 1937.

Denna tabell utvisar, att det totala bilbeståndet årligen avsevärt ökat med undantag för åren 1932 och 1933, vilka år visa någon minskning i förhållande till närmast föregående år. För åren 1932 och 1933 hänför sig minsknin-

gen till person- och lastbilar, medan åter omnibussar och specialvagnar visa ökning. Under första halvåret 1937 har beståndet av både personbilar, lastbilar och omnibussar betydligt ökat.

Vad beträffar *motorcykelbeståndet*, äro siffrorna för tiden 1923—<sup>30</sup>/<sub>6</sub> 1937 följande:

Å r	M o t o r c y k l a r						
	utan bivagn		med bivagn		s u m m a		
	antal vid årets slut	ökning (+) resp. minskning (-) under året	antal vid årets slut	ökning (+) resp. minskning (-) under året	antal vid årets slut	ökning (+) resp. minskning (-) under året	
						antal	%
1923	14 749	—	5 729	—	20 478	—	—
1924	14 892	+ 143	7 056	+ 1 327	21 948	+ 1 470	+ 7·2
1925	16 074	+ 1 182	7 575	+ 519	23 649	+ 1 701	+ 7·8
1926	18 327	+ 2 253	7 985	+ 410	26 312	+ 2 663	+ 11·3
1927	26 969	+ 8 642	8 371	+ 386	35 340	+ 9 028	+ 34·3
1928	41 052	+ 14 083	8 551	+ 180	49 603	+ 14 263	+ 40·4
1929	46 818	+ 5 766	8 028	— 523	54 846	+ 5 243	+ 10·6
1930	48 693	+ 1 875	7 985	— 43	56 678	+ 1 832	+ 3·3
1931	46 553	— 2 140	8 636	+ 651	55 189	— 1 489	— 2·6
1932	44 076	— 2 477	8 088	— 548	52 164	— 3 025	— 5·5
1933	40 089	— 3 987	7 668	— 420	47 757	— 4 407	— 8·4
1934	39 229	— 860	7 492	— 176	46 721	— 1 036	— 2·2
1935	38 585	— 644	7 365	— 127	45 950	— 771	— 1·7
1936	37 365	— 1 220	6 994	— 371	44 359	— 1 591	— 3·5
<sup>30</sup> / <sub>6</sub> 1937	38 550	+ 1 185	7 155	+ 161	45 705	+ 1 346	+ 3·0

Av tabellen framgår, att det totala beståndet av motorcyklar ökat till och med år 1930 samt att därefter årligen minskning ägt rum till och med år 1936. Första halvåret 1937 visar ånyo ökning. Den starka ökningen av antalet motorcyklar åren 1927 och 1928 sammanhänger med, att lättviktsmotorcyklar i samband med de år 1927 vidtagna ändringarna i automobilskatteförordningen inordnades under registrerings- och skattepliktiga fordon.

*Totala motorfordonsbeståndets* växlingar under ifrågavarande tidsperiod framgå av efterföljande tabell:

Å r	Antal vid årets slut	Ökning (+) resp. minskning (-) under året		Å r	Antal vid årets slut	Ökning (+) resp. minskning (-) under året	
		antal	%			antal	%
1923	70 938	—	—	1931	204 567	+ 2 631	+ 1·3
1924	84 768	+ 13 830	+ 19·5	1932	199 111	- 5 456	- 2·7
1925	103 257	+ 18 489	+ 21·8	1933	191 669	- 7 442	- 3·7
1926	121 160	+ 17 903	+ 17·3	1934	196 521	+ 4 852	+ 2·5
1927	145 238	+ 24 078	+ 19·9	1935	205 033	+ 8 512	+ 4·3
1928	177 263	+ 32 025	+ 22·1	1936	217 653	+ 12 620	+ 6·2
1929	191 673	+ 14 410	+ 8·1	<sup>30/6</sup> 1937	232 187	+ 14 534	+ 6·7
1930	201 936	+ 10 263	+ 5·4				

Siffrorna giva vid handen, att totala motorfordonsbeståndet för närvarande är mer än tre gånger så stort som år 1923.

Släpvnagsbeståndets utveckling från och med år 1933, då registrerings- och skatteplikt infördes för släpvnagar, till den 30 juni 1937 framgår av följande sammanställning:

Å r	Antal släpvnagar vid årets slut med en maximilast av			Summa
	0—499 kg	500—799 kg	800 kg och däröver	
1933	1 498	596	2 993	5 087
1934	1 807	646	3 527	5 980
1935	2 033	614	3 584	6 231
1936	2 307	591	3 672	6 570
<sup>30/6</sup> 1937	2 455	537	3 987	6 979

Tabellen utvisar, att antalet släpvnagar sedan år 1933 kraftigt ökat. Den 30 juni 1937 var släpvnagsbeståndet sålunda 37 procent större än vid utgången av år 1933.

### Inhemsk produktion och utrikeshandel beträffande motorfordon under åren 1925—1936.

Ett återgivande av industri- och handelsstatistikens siffror rörande den inhemska motorfordonstillverkningen samt in- och utförseln av motorfordon torde i detta sammanhang vara av intresse. Enär industristatistiken först från och med år 1925 redovisar antalet fordon, ha här endast medtagits förefintliga siffror för åren 1925—1936.

Omfattningen av den *inhemska produktionen* av automobiler under åren 1925—1936 framgår av följande sammanställning:

År	A u t o m o b i l e r					
	färdigfabricerade		hopsatta av färdiga delar		summa	
	antal	tillverkningsvärde i 1 000 kr.	antal	tillverkningsvärde i 1 000 kr.	antal	tillverkningsvärde i 1 000 kr.
1925	292	3 219	—	—	292	3 219
1926	290	3 413	4	26	294	3 439
1927	345	4 560	451	2 042	796	6 602
1928	364	5 420	13 413	1 39 723	13 777	45 143
1929	343	5 579	11 586	40 553	11 929	46 132
1930	360	5 920	9 458	34 662	9 818	40 582
1931	409	6 699	9 358	31 335	9 767	38 034
1932	296	5 149	5 342	22 192	5 638	27 341
1933	250	4 778	5 958	22 749	6 208	27 527
1934	243	4 294	11 242	44 345	11 485	48 639
1935	262	4 902	13 437	53 008	13 699	57 910
<sup>2</sup> 1936	271	5 462	16 038	60 837	16 309	66 299

<sup>1</sup> Värdet har i industristatistiken på grund av felaktig uppgift från visst industriföretag upptagits till 33 372 560 kronor. — <sup>2</sup> Preliminära uppgifter från kommerskollegium.

Siffrorna för automobiler »hopsatta av färdiga delar» representera den av aktiebolaget Volvo, General Motors Nordiska aktiebolag och aktiebolaget Svenska bilfabriken här i riket utövade tillverkningen.

I den officiella industristatistiken visas från och med år 1931 den *inhemska produktionens fördelning* å person- och lastautomobiler samt automobilunderreden. Denna fördelning under åren 1931—1936 framgår av följande sammanställning:

År	Personautomobiler		Lastautomobiler		Automobilunderreden		Summa	
	antal	tillverkningsvärde i 1 000 kr.	antal	tillverkningsvärde i 1 000 kr.	antal	tillverkningsvärde i 1 000 kr.	antal	tillverkningsvärde i 1 000 kr.
1931	4 823	17 716	2 894	13 946	2 050	6 372	9 767	38 034
1932	2 517	12 037	2 211	10 615	910	4 689	5 638	27 341
1933	2 930	12 874	2 341	10 754	937	3 899	6 208	27 527
1934	5 626	23 999	4 006	17 300	1 853	7 340	11 485	48 639
1935	7 931	33 134	3 855	16 663	1 913	8 113	13 699	57 910
1936	8 638	34 502	4 367	18 806	3 304	12 991	16 309	66 299

Enligt vad denna sammanställning utvisar, utgöres omkring hälften av den inhemska produktionen av personbilar.

*Införseln* av automobiler och automobilunderreden under åren 1925—1936 redovisas här nedan:

År	Personautomobiler		Lastautomobiler		Automobilunderreden		S u m m a	
	antal	införsel- värde i 1 000 kr.	antal	införsel- värde i 1 000 kr.	antal	införsel- värde i 1 000 kr.	antal	införsel- värde i 1 000 kr.
1925	14 311	34 984	2 950	4 575	1 260	2 775	18 521	42 334
1926	15 256	41 006	2 084	3 725	1 657	3 722	18 997	48 453
1927	13 567	42 514	1 983	4 217	2 155	5 160	17 705	51 890
1928	12 846	41 489	1 248	3 769	1 158	3 830	15 252	49 088
1929	11 085	35 437	1 854	4 407	2 035	5 692	14 974	45 536
1930	8 548	26 740	19	111	3 815	8 977	12 382	35 828
1931	7 717	23 094	124	397	2 793	6 957	10 634	30 448
1932	2 300	7 734	60	163	963	2 271	3 323	10 168
1933	2 693	7 217	29	74	503	1 257	3 225	8 548
1934	5 897	16 039	84	308	1 519	3 675	7 500	20 022
1935	8 206	22 285	167	405	1 936	4 915	10 309	27 605
1936	11 853	28 895	474	1 075	2 383	6 265	14 710	36 235

Av tabellen framgår, att införselvärdet under åren 1925—1931 varit betydande, under åren 1932 och 1933 nedgått men därefter ånyo ökat, så att detta värde år 1936 något överstigit 1930 års värde. Införseln av lastbilar, som under åren 1925—1929 höll sig i ett relativt konstant värde, har därefter avsevärt nedgått. Från och med år 1934 har denna införsel ånyo visat tendens till ökning men uppgår år 1936 dock icke till mer än ungefär 25 procent av medelvärdet för åren 1925—1929.

Automobilunderreden ha medtagits, enär i fråga om lastautomobiler, vilka i regel hit inkomma som underreden och här förses med förarehytt, lastflak och dylikt, i vissa fall tveksamhet gjort sig gällande rörande desammas statistiska klassificering, vilket medfört, att de hänförts än till rubriken lastautomobiler än till rubriken automobilunderreden.

*Utförseln* av automobiler och automobilunderreden under åren 1925—1936 belyses av efterföljande sammanställning.

År	Personautomobiler		Lastautomobiler		Automobilunderredet		Summa	
	antal	utförsel-värde i 1 000 kr.	antal	utförsel-värde i 1 000 kr.	antal	utförsel-värde i 1 000 kr.	antal	utförsel-värde i 1 000 kr.
1925	60	180	6	45	5	54	71	279
1926	16	207	8	80	5	34	29	321
1927	18	35	2	4	2	25	22	64
1928	1 659	5 994	2 089	5 206	14	65	3 762	11 265
1929	1 140	3 975	1 099	2 771	5	19	2 244	6 765
1930	506	1 885	3	19	914	2 418	1 423	4 322
1931	255	916	24	255	637	1 912	916	3 083
1932	215	661	19	60	743	2 584	977	3 305
1933	136	250	80	292	873	3 410	1 089	3 952
1934	223	833	66	300	1 426	5 480	1 715	6 613
1935	425	1 515	112	479	1 311	5 040	1 848	7 034
1936	649	2 202	122	496	1 871	7 358	2 642	10 056

Av sammanställningen framgår, att värdet av utförseln under åren 1925—1930 företett stora fluktuationer, men att detta värde därefter visat en relativt jämn ökning. År 1936 har värdet av utförseln varit i runt tal tre gånger så stort som år 1931. Siffrorna giva vid handen, att den största delen av värdet belöper å utförseln av automobilunderredet.

Sammanställas industri- och handelsstatistikens sålunda återgivna siffror, erhålles följande bild av omfattningen av den *inhemska konsumtionen* (tillverkning + importöverskott) av automobiler under åren 1925—1936:

År	Konsumtion		År	Konsumtion	
	antal	värde i 1 000 kr. <sup>1</sup>		antal	värde i 1 000 kr. <sup>1</sup>
1925	18 742	45 274	1931	19 485	65 399
1926	19 262	51 571	1932	7 984	34 204
1927	18 479	58 428	1933	8 344	32 123
1928	25 267	82 966	1934	17 270	62 048
1929	24 659	84 903	1935	22 160	78 481
1930	20 777	72 088	1936	28 377	92 478

<sup>1</sup> Vid bedömandet av värdesiffrorna bör beaktas, att tillverkningsvärdet avser nettoförsäljningsvärdet vid fabriken, under det att införselvärdet utgör värdet cif svensk hamn (således exklusive tull etc.) och utförselvärdet värdet i utförselhamnen.

Jämföras dessa siffror, avseende antalet automobiler, med förut anförda siffror rörande ökningen av bilbeståndet, finner man, att under åren 1925—1936 *utranterats* det antal automobiler, som angives i efterföljande tabell:

År	Utrangerade vagnar		År	Utrangerade vagnar	
	antal	i % av automobilbeståndet vid årets slut		antal	i % av automobilbeståndet vid årets slut
1925	1 954	2·5	1931	15 365	10·3
1926	4 022	4·2	1932	10 415	7·1
1927	3 506	3·2	1933	11 379	7·9
1928	7 505	5·9	1934	11 382	7·6
1929	15 492	11·3	1935	12 877	8·1
1930	12 346	8·5	1936	14 166	8·2

Följande tabell anger beträffande motorcyklar omfattningen av *tillverkning, in- och utförsel* samt *inhemsk konsumtion* under åren 1925—1936:

År	Tillverkning		Införsel		Utförsel		Konsumtion	
	antal	värde i 1 000 kr.	antal	värde i 1 000 kr.	antal	värde i 1 000 kr.	antal	värde i 1 000 kr.
1925	1 966	1 395	2 230	1 703	102	115	4 094	2 983
1926	4 089	2 941	3 852	2 775	69	86	7 872	5 630
1927	4 858	3 413	6 231	4 381	47	60	11 042	7 734
1928	4 738	3 705	7 844	6 125	58	45	12 524	9 785
1929	4 130	3 869	7 020	5 582	79	66	11 071	9 385
1930	2 553	2 652	4 043	3 254	162	118	6 434	5 788
1931	1 584	1 418	2 487	1 899	96	90	3 975	3 227
1932	1 411	819	580	453	104	86	1 887	1 186
1933	1 395	852	169	140	154	132	1 410	860
1934	1 945	1 134	387	341	133	123	2 199	1 352
1935	2 763	1 364	515	438	84	74	3 194	1 728
1936	<sup>1</sup> 2 995	<sup>1</sup> 1 244	775	634	61	52	3 709	1 826

<sup>1</sup> Preliminär uppgift från kommerskollegium.

*Utrangeringen* av motorcyklar under åren 1929—1936 framgår av följande tabell:

År	Utrangerade motorcyklar		År	Utrangerade motorcyklar	
	antal	i % av motorcykelbeståndet vid årets slut		antal	i % av motorcykelbeståndet vid årets slut
1929	5 828	10·6	1933	5 817	12·2
1930	4 602	8·1	1934	3 235	6·9
1931	5 464	9·9	1935	3 965	8·6
1932	4 912	9·4	1936	5 300	11·9



För åren 1925—1928 kan utrangeringen ej bedömas, enär siffrorna avseende motorcykelbeståndets förändringar ej äro jämförbara med angivna siffror för konsumtionen, beroende på den registreringsplikt, som år 1927 tillkom beträffande lättviktsmotorcyklar.

### Motorfordonsbeståndet den 30 juni 1937.

Enligt från överståthållarämbetet samt länsstyrelserna inhämtade uppgifter fördelade sig beståndet av *automobiler och motorcyklar* den 30 juni 1937 på följande sätt:

L ä n	Automobiler							Motorcyklar				
	personbilar	omnibus-sar	lastbilar <sup>1</sup>	specialvagnar <sup>1</sup>		summa	%	utan bivagn med en tjänstevikt av		med bivagn	summa	%
				skattepliktiga	skattefria			högst 75 kg	mer än 75 kg			
Stockholms stad . .	14 490	344	6 917	6	38	21 795	11.7	40	1 487	1 470	2 997	6.5
Stockholms län	5 721	299	2 983	2	48	9 053	4.8	28	1 250	619	1 897	4.1
Uppsala >	3 222	96	1 232	9	37	4 596	2.5	21	734	277	1 032	2.2
Södermanlands >	4 739	190	1 516	15	37	6 497	3.5	55	1 428	315	1 798	3.9
Östergötlands >	7 051	203	2 321	24	65	9 664	5.2	94	2 095	524	2 713	5.9
Jönköpings >	5 517	208	1 714	11	44	7 494	4.0	71	1 706	239	2 016	4.4
Kronobergs >	2 602	53	896	13	14	3 578	1.9	67	832	33	932	2.0
Kalmar >	4 730	122	1 529	48	36	6 465	3.5	78	1 251	92	1 421	3.1
Gotlands >	1 286	35	628	3	7	1 959	1.0	64	482	54	600	1.3
Blekinge >	2 042	65	846	150	18	3 121	1.7	35	548	54	637	1.4
Kristianstads >	5 545	120	2 393	12	73	8 143	4.4	102	1 690	96	1 888	4.1
Malmöhus >	13 473	243	5 531	5	70	19 322	10.4	90	3 286	470	3 846	8.4
Hallands >	3 078	144	1 247	50	18	4 537	2.4	178	1 126	80	1 384	3.0
Göteb. o. Bohus >	8 327	313	3 739	506	46	12 931	6.9	76	1 985	491	2 552	5.6
Älvsborgs >	6 858	276	2 381	13	41	9 569	5.1	31	2 398	255	2 684	5.9
Skaraborgs >	5 284	153	1 878	5	20	7 340	3.9	64	1 603	197	1 864	4.1
Värmlands >	5 229	219	1 611	31	30	7 120	3.8	73	1 799	165	2 037	4.4
Örebro >	5 537	174	1 657	18	32	7 418	4.0	49	2 099	356	2 504	5.5
Västmanlands >	3 929	118	1 287	21	32	5 387	2.9	32	1 555	311	1 898	4.8
Kopparbergs >	5 454	184	1 709	9	31	7 387	4.0	94	2 256	322	2 672	5.8
Gävleborgs >	5 009	207	1 907	13	50	7 186	3.9	54	1 907	238	2 199	4.7
Västernorrlands >	3 708	217	1 509	16	37	5 487	2.9	72	1 227	173	1 472	3.2
Jämtlands >	2 192	131	628	119	9	3 079	1.7	21	659	94	774	1.7
Västerbottens >	2 581	158	1 049	3	11	3 802	2.0	65	750	99	914	1.9
Norrbottens >	2 226	178	1 117	3	28	3 552	1.9	41	802	131	974	2.1
Summa	129 830	4 450	50 225	1 105	872	186 482	100	1 595	36 955	7 155	45 705	100

<sup>1</sup> Specialvagnar, för vilka i automobilregistret antecknats maximilast, torde i allmänhet hava hänförs till gruppen lastbilar, medan åter övriga specialvagnar torde hava hänförs till gruppen specialvagnar. I tabellen hava specialvagnarna redovisats på nu angivet sätt.

Av tabellen framgår, att Stockholms stad har det största antalet automobiler samt att i fråga om detta slags fordon närmast följa Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län; minsta antalet finnes i Gotlands län. I fråga om motorcyklar har Malmöhus län största antalet närmast följt av Stockholms stad samt Östergötlands och Älvsborgs län. Minsta antalet motorcyklar har Gotlands län.

Beståndet av registrerings- och skattepliktiga *släpvagnar* den 30 juni 1937 fördelade sig länsvis på sätt efterföljande sammanställning utvisar:

L ä n	Antal släpvagnar	L ä n	Antal släpvagnar
Stockholms stad.....	128	Göteborgs och Bohus län....	126
Stockholms län.....	206	Älvsborgs län.....	293
Uppsala ».....	298	Skaraborgs ».....	346
Södermanlands ».....	274	Värmlands ».....	566
Östergötlands ».....	282	Örebro ».....	170
Jönköpings ».....	167	Västmanlands ».....	242
Kronobergs ».....	105	Kopparbergs ».....	428
Kalmar ».....	143	Gävleborgs ».....	619
Gotlands ».....	31	Västernorrlands ».....	470
Blekinge ».....	42	Jämtlands ».....	313
Kristianstads ».....	143	Västerbottens ».....	716
Malmöhus ».....	253	Norrbottens ».....	560
Hallands ».....	58	Summa	<b>6 979</b>

Sammanställningen visar, att det största antalet släpvagnar finnes inom Västerbottens, Gävleborgs, Värmlands och Norrbottens län.

Verkställda undersökningar utvisa, att av antalet personbilar i Stockholms stad samt Stockholms, Malmöhus, Skaraborgs, Kopparbergs och Västerbottens län användes den 30 juni 1937 cirka 9 procent i yrkesmässig trafik. För hela riket föreligga ej uppgifter i nämnda hänseende.

I yrkesmässig lastbilstrafik användes vid förenämnda tidpunkt i hela riket sammanlagt 17 602 vagnar, därav 451 i linjetrafik, 11 583 i länstrafik och 5 568 i stadstrafik, tillhoppa motsvarande cirka 35 procent av lastbilsbeståndet.

Omnibusstrafikens utveckling och dess nuvarande betydelse förtjänar i detta sammanhang belysas med några uppgifter hämtade ur den officiella statistiken. Med ledning därav återgives i efterföljande tabell antalet trafikerade omnibusslinjer, dessas linjelängd och väglängd under åren 1929—1937:

År	Trafikerade omnibusslinjer vid början av året		
	antal	linjelängd i km	väglängd i km
1929	—	56 600	—
1930	—	70 475	—
1931	2 292	76 004	33 703
1932	2 662	87 444	36 797
1933	3 032	96 808	39 947
1934	3 197	100 766	41 516
1935	3 344	104 841	43 272
1936	3 467	107 747	44 737
1937	3 603	110 798	45 938

På sätt tabellen utvisar, har antalet trafikerade omnibusslinjer sedan år 1931 ökat från 2 292 till 3 603 eller med cirka 57 procent. Linjernas sammanlagda längd har under tidsperioden 1929—1937 i det närmaste fördubblats. Den väglängd, som linjerna omfatta, har under åren 1931—1937 ökat med närmare 50 procent.

De vid början av år 1937 trafikerade linjernas fördelning på olika länen framgår av tabellen å sid. 31, i vilken jämväl medtagits vissa ytterligare uppgifter av intresse för frågan om omnibusstrafikens utveckling.

Enligt tabellen finnes det största antalet omnibusslinjer vid början av år 1937 inom Västerbottens, Västernorrlands, Älvsborgs och Norrbottens län. I de fyra nordligaste länen uppgår linjernas längd till sammanlagt 41 712 kilometer, motsvarande ungefär 38 procent av hela linjelängden i riket. Väglängden beträffar är denna störst i de fyra nordligaste länen och Västernorrlands län. Den totala väglängden för omnibusslinjerna i riket uppgår till nära tre gånger samtliga järnvägars längd. De allmänna vägarnas längd uppgick år 1935 till 82 843 kilometer. Av denna vägsträcka trafikerades sagda år mer än hälften av omnibussar.

I tabellen har även angivits folkmängden i de olika länen vid slutet av år 1936 samt omnibusslinjernas linjelängd i varje län per 1 000 invånare. Av tabellen framgår, att linjelängden per 1 000 invånare utgjorde för Västerbottens län 34·9, för Jämtlands län 49·4, för Västerbottens län 68·9 och för Norrbottens län 48·9 kilometer, under det att för de övriga länen motsvarande siffra växlade mellan lägst 2 kilometer (för Stockholms stad) och högst 22·3 kilometer (för Jönköpings län). I genomsnitt för hela landet utgjorde linjelängden 17·7 kilometer per 1 000 invånare.

L ä n	Folk- mängd vid slutet år 1936	Antal omni- bussar d. <sup>30</sup> / <sub>6</sub> 1937	Trafikerade omnibuss- linjer vid början av år 1937			Linje- längd km per 1 000 inv.	Samtliga järnvä- gars längd i km vid slutet av år 1936	All- männa vägar å landet i km år 1935
			antal	linje- längd i km	väglängd d. v. s. kortaste avstånd i km			
Stockholms stad . . . . .	543 785	344	76	1 086	538	2·0	} 492	—
Stockholms län . . . . .	272 003	299	202	5 924	977	21·8		2 849
Uppsala » . . . . .	139 086	96	118	2 765	1 018	19·9	390	2 029
Södermanlands » . . . . .	189 419	190	130	3 498	1 571	18·5	460	2 502
Östergötlands » . . . . .	312 252	203	165	3 562	1 547	11·4	740	4 198
Jönköpings » . . . . .	237 085	208	204	5 277	2 215	22·3	732	4 491
Kronobergs » . . . . .	153 741	53	87	2 743	1 372	17·8	708	3 596
Kalmar » . . . . .	231 195	122	110	3 031	1 498	13·1	905	3 689
Gotlands » . . . . .	58 121	35	23	781	482	13·4	207	1 435
Blekinge » . . . . .	145 745	65	59	914	577	6·3	323	1 401
Kristianstads » . . . . .	248 291	120	98	2 098	1 170	8·4	703	3 318
Malmöhus » . . . . .	521 353	243	127	2 568	2 242	4·9	892	3 937
Hallands » . . . . .	152 434	144	142	3 065	1 350	20·1	435	2 197
Göteborgs o. Bohus län	472 626	313	86	1 453	1 188	3·1	344	2 278
Älvsborgs län . . . . .	323 351	276	240	5 410	2 180	16·7	1 006	4 923
Skaraborgs » . . . . .	239 574	153	138	4 212	2 457	17·6	785	3 772
Värmlands » . . . . .	272 557	219	170	5 674	3 242	20·8	877	4 065
Örebro » . . . . .	219 202	174	163	4 258	1 412	19·4	752	2 597
Västmanlands » . . . . .	163 022	118	91	2 756	1 139	16·9	549	2 321
Kopparbergs » . . . . .	248 482	184	116	3 108	1 603	12·5	1 181	4 013
Gävleborgs » . . . . .	279 956	207	172	4 903	1 776	17·5	906	2 925
Västernorrlands » . . . . .	281 684	217	243	9 833	2 863	34·9	718	4 271
Jämtlands » . . . . .	136 510	131	131	6 744	3 040	49·4	787	4 089
Västerbottens » . . . . .	216 499	158	300	14 920	4 449	68·9	787	6 260
Norrbottens » . . . . .	208 915	178	212	10 215	4 032	48·9	1 030	5 687
Summa	<b>6 266 888</b>	<b>4 450</b>	<b>3 603</b>	<b>110 793</b>	<b>45 938</b>	<b>17·7</b>	<b>16 709</b>	<b>82 843</b>

Beträffande postdiligenstrafiken under åren 1923—1936 lämnas i efterföljande tabell vissa statistiska uppgifter.

År	Antal diligenslinjer	Linjernas längd i km	Antal diligenser	Antal trafik-km med diligens	Antal passagerare	Inkomster av passageraretrafiken kr.	Utgifter för diligenstrafiken kr.
1923	6	715	12	182 692	—	69 255	100 248
1924	9	1 094	14	459 231	39 803	177 140	406 530
1925	16	1 840	35	901 088	86 924	277 357	525 678
1926	20	2 396	43	1 251 540	119 100	363 243	782 465
1927	20	2 670	48	1 569 415	148 308	417 057	834 919
1928	22	3 090	57	1 878 733	200 165	447 636	957 531
1929	21	2 976	66	2 368 155	297 173	554 753	1 156 524
1930	27	3 155	72	2 659 245	348 385	620 053	1 114 387
1931	27	3 202	72	2 670 518	366 643	590 519	1 006 291
1932	31	3 409	86	3 003 809	385 310	568 592	1 146 928
1933	30	3 582	94	3 445 597	459 155	676 545	1 319 401
1934	30	3 710	100	3 640 958	562 066	788 177	1 381 697
1935	31	3 786	107	3 976 927	613 134	839 595	1 493 802
1936	34	4 057	115	4 640 447	618 201	884 989	1 621 006

Av tabellen framgår, att antalet postdiligenslinjer under angivna tidsperiod ökat från 6 till 34, samt att linjernas längd ökat från 715 till 4 057 kilometer. Av antalet linjer hänförde sig 33 till de fyra nordligaste länen och en till Värmlands län. Antalet postdiligenser var år 1936 nära tio gånger så stort som år 1923, och antalet trafik kilometer år 1936 ungefär 25 gånger så stort som motsvarande siffra år 1923. Vad beträffar inkomsterna av passageraretrafiken med postdiligens, hava dessa endast vissa år överstigit hälften av utgifterna för diligenstrafiken.

Beträffande bilbeståndets *lastkapacitet* den 30 juni 1937 föreliggande uppgifter för personbilar och omnibussar endast från Stockholms stad samt Stockholms, Malmöhus, Skaraborgs, Kopparbergs och Västerbottens län.

Av *personbilarna* var övervägande delen, eller cirka 69 procent, avsedd för högst 5 personer. Av *omnibussarna* rymde cirka 97 procent mer än 15 personer och återstoden, cirka 3 procent, högst detta antal. För hela riket torde sannolikt procenttalet för de förra vagnarna bliva något lägre och för de senare något högre än de nyss återgivna. Utvecklingen i fråga om omnibussarna visar, att man under de senare åren övergått till att använda allt större vagn typer.

Vad angår *lastbilarnas* lastkapacitet, belyses utvecklingen på detta område av följande sammanställning, som avser hela riket:

Lastkapacitet kg	I procent av beståndet		
	1/1 1927	1/1 1931	30/6 1937
Högst 1 000	74	39	25
1 001—2 000	18	54	24
2 001—3 000	6	6	37
över 3 000	2	1	14
Summa	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Av sammanställningen framgår, att antalet vagnar med lastförmåga över 2 ton avsevärt ökat under de senare åren, medan en betydande minskning ägt rum i antalet vagnar med lastförmåga under 2 ton.

Släpvagnsbeståndet fördelade sig den 30 juni 1937 med hänsyn till maximilast sålunda:

Maximilast kg	Antal släpvagnar	Maximilast kg	Antal släpvagnar
högst 500	2 455	2 501—3 000	388
501— 800	537	3 001—3 500	116
801—1 000	329	3 501—4 000	52
1 001—1 500	1 059	över 4 000	65
1 501—2 000	1 255	Summa	<b>6 979</b>
2 001—2 500	723		

Med ledning av automobilregistret har undersökning verkställt angående de olika slag av *drivmedel*, som den 30 juni 1937 användes av person- och lastbilar samt omnibussar. Av denna undersökning framgår, att brännolja användes för 11 personbilar, 548 lastbilar och 427 omnibussar (motsvarande 9'6 procent av hela omnibussbeståndet vid nämnda tidpunkt) och fotogen för 43 lastbilar och 10 omnibussar. Med träkolsgas drevos 81 lastbilar och 3 omnibussar och med elektricitet 10 lastbilar. Av nämnda motorfordon drevos sålunda den 30 juni 1937 986 med brännolja, 53 med fotogen, 84 med träkolsgas och 10 med elektricitet. De övriga person- och lastbilarna samt omnibussarna använde bensin eller lättbetyl såsom drivmedel.

### Motorfordonsbeståndets tjänsteviktsgruppering den 30 juni 1937.

I tab. 1—3 redovisas personbils-, lastbils- och omnibussbeståndens gruppering i tjänsteviktsklasser den 30 juni 1937. I syfte att giva en bild av förändringen med avseende å tjänsteviktsgrupperingen sedan år 1931, ha i tabellerna införts motsvarande siffror för den 30 september 1931 ävensom den ökning respektive minskning, som ägt rum.

Av *tab. 1* framgår, att antalet *personbilar* med tjänstevikt upp till 1 200 kilogram betydligt minskat, medan åter ökningen av antalet *vagnar* med tjänstevikt mellan 1 200 och 2 000 kilogram är avsevärd särskilt i läget mellan 1 400 och 1 500 kilogram.

*Tab. 2* visar beträffande *lastbilar*, att antalet dylika *vagnar* något ökat i fråga om sådana med tjänstevikt intill 800 kilogram, minskat beträffande tjänstevikter mellan 900 och 1 800 kilogram samt avsevärt ökat i fråga om *vagnar* i tjänsteviktsklasserna över 1 800 kilogram.

I fråga om *lastbilarna* föreligger sålunda i allmänhet en förskjutning mot högre tjänstevikter.

Av *tab. 3* framgår, att en relativt stor förskjutning mot högre tjänstevikter ägt rum beträffande *omnibussar*. Intill 2 600 kilograms tjänstevikt föreligger minskning i antalet, medan i fråga om fordon av högre tjänstevikter stark ökning ägt rum.

Av *motorcyklar* förefunnos i landet den 30 juni 1937 1 595 med en tjänstevikt av högst 75 kilogram samt 44 110 av högre tjänstevikt, därav 36 995 utan *bivagn* samt 7 155 med *bivagn*. Utöver ifrågavarande antal *motorcyklar* finnes ett betydande antal *lättviktsmotorcyklar* med tjänstevikt understigande 45 kilogram, vilka fordon äro fria från registrerings- och skatteplikt.

Beträffande de i tabellen å sid. 28 redovisade 1 105 skattepliktiga *specialvagnarna*, bland vilka återfinnas exempelvis *bärgningsbilar* och vissa för speciella transportändamål inrättade *lastbilar* (t. ex. *tankbilar*), växla tjänstevikterna mellan 401 och 6 500 kilogram. Största antalet återfinnes i tjänsteviktsklasserna mellan 1 201 och 3 000 kilogram.

## Den sammanlagda motorfordonsbeskattningen åren 1923—1937.

Intäkterna av motorfordonsbeskattningen från och med år 1923 till och med budgetåret 1936/1937, fördelade på de olika skatteobjekten, redovisas i följande, på uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen grundade tabell:

År	Antalet motorfordon vid kalenderårets slut	Ökn. (+) resp. minskn. (-) under året i %	Fordonsskatt		Gummiringsskatt		Bränsleskatt		Summa skatt	
			Kr.	Ökn. under året i % <sup>1</sup>	Kr.	Ökn. (+) resp. minskn. (-) under året i % <sup>1</sup>	Kr.	Ökn. under året i % <sup>1</sup>	Kr.	Ökn. under året i % <sup>1</sup>
1923	70 938		4 140 992		2 565 513				6 706 505	
1924	84 768	+ 19.5	5 310 873	28.3	2 868 220		5 026 291		13 205 384	
1925	103 257	+ 21.8	7 006 140	31.9	3 509 036	+ 22.3	9 160 725		19 675 901	
1926	121 160	+ 17.3	8 382 838	19.6	3 342 178	- 4.8	9 868 719	7.7	21 593 735	9.7
1927 <sup>1/1</sup> - <sup>30/6</sup>			9 276 896		2 110 959		4 690 031		16 077 886	
1927	145 238	+ 19.9								
1927/1928			12 454 087		5 761 340		14 805 391		33 020 818	
1928	177 263	+ 22.1								
1928/1929			14 716 572	18.2	6 670 977	+ 15.6	18 447 989	24.6	39 835 538	20.6
1929	191 673	+ 8.1								
1929/1930			16 239 790	10.4	7 098 760	+ 6.4	20 934 067	13.5	44 272 617	11.1
1930	201 936	+ 5.4								
1930/1931			17 556 575	8.1	7 377 036	+ 3.9	26 505 394	26.6	51 439 005	16.2
1931	204 567	+ 1.3								
1931/1932			18 265 780	4.0	6 568 887		33 947 984		58 782 651	
1932	199 111	- 2.7								
1932/1933			20 761 419		8 231 487		43 796 927		72 789 833	
1933	191 669	- 3.7								
1933/1934			21 885 842	5.4	11 455 526	+ 39.2	45 175 161	3.1	78 516 529	7.9
1934	196 521	+ 2.5								
1934/1935			23 882 714	9.1	13 796 029	+ 20.4	49 837 368	10.3	87 516 111	11.5
1935	205 033	+ 4.3								
1935/1936			26 347 218	10.3	15 210 741	+ 10.3	55 238 164	10.8	96 796 123	10.6
1936	217 653	+ 6.2								
1936/1937			29 415 287	11.6	15 953 921	+ 4.9	261 756 535	11.8	107 125 743	10.7
<sup>30/6</sup> 1937	232 187	+ 6.7								

<sup>1</sup> De år, då skattebeloppet påverkats av ändringar i skattebestämmelserna, hava procenttal icke utsatts. — <sup>2</sup> I detta belopp ingår skatt å brännolja för tiden den <sup>1/1</sup>-<sup>30/6</sup> 1937 med 506 439 kr.



Skatteökningen har under de nio senast förflutna budgetåren utgjort:

Budgetår	Ökning i förhållande till föregående budgetår			
	fordonsskatt kr.	gummiringsskatt kr.	bränsleskatt kr.	summa skatt kr.
1928/1929	2 262 485	909 637	3 642 598	6 814 720
1929/1930	1 523 218	427 783	2 486 078	4 437 079
1930/1931	1 316 785	278 276	5 571 327	7 166 388
1931/1932	709 205	<sup>1</sup>	7 442 590	7 343 646
1932/1933	2 495 639	1 662 600	9 848 943	14 007 182
1933/1934	1 124 423	3 224 039	1 378 234	5 726 696
1934/1935	1 996 872	2 340 503	4 662 207	8 999 582
1935/1936	2 464 504	1 414 712	5 400 796	9 280 012
1936/1937	3 068 069	743 180	6 518 371	10 329 620

<sup>1</sup> Minskning i förhållande till föregående budgetår med 808 149 kr.

Den sammanlagda skatt, som motorfordonstrafiken från och med år 1923 till och med den 30 juni 1937 lämnat, utgör omkring 747·4 miljoner kronor, därav i runt tal 442·7 miljoner kronor belöpa på de fem senaste budgetåren.

Av tabellerna framgår, att efter den vid 1932 års riksdag genomförda skärpningen av beskattningen det totala skattebeloppet för budgetår starkt ökats. Under de tre senaste budgetåren företer ökningen i fråga om fordons- och bränsleskatterna en stigande tendens. Ökningen av dessa skatter överstiger procentuellt betydligt ökningen av fordonsbeståndet. Förklaringen härtill torde vara, att automobilerna numera ha större tjänstevikt än tidigare varit förhållandet, samt, i fråga om särskilt bränsleskatterna, att trafikens intensitet kraftigt stegrats. Beträffande gummiringsskatten åter företer skatteökningen från och med budgetåret 1934/1935 en starkt fallande tendens. Anledningen härtill kan vara, att ringarnas slitstyrka ökat samt att väghållningen förbättrats, men sannolikt torde de höga anskaffningskostnaderna för ringarna jämväl ha bidragit till, att dessa numera särskilt genom anlitande av regummering utnyttjas längre än tidigare.

De genomsnittliga skattebeloppen per fordon och år framgå av efterföljande tabell:

År	Fordonsskatt i medeltal per fordon	Gummiring- skatt i medeltal per fordon	Bränsleskatt i medeltal per fordon	Summa skatt i medeltal per fordon
	kr.	kr.	kr.	kr.
1923	58	36	—	94
1924	63	34	59	156
1925	68	34	89	191
1926	69	28	81	178
Budgetåret <sup>1</sup>				
1927/1928	86	40	102	227
1928/1929	83	38	104	225
1929/1930	85	37	109	231
1930/1931	87	37	131	255
1931/1932	89	32	166	287
1932/1933	104	41	220	365
1933/1934	114	60	236	410
1934/1935	122	70	253	445
1935/1936	129	74	269	472
1936/1937	135	73	284	492

<sup>1</sup> Siffrorna för budgetåren 1927/1928—1936/1937 hava beräknats på grundval av uppgifter om motorfordonsbestånden vid slutet av kalenderåren 1927—1936; dessa uppgifter torde kunna anses något så när representera medelbestånden under respektive budgetår.

## Motorfordonstrafikens nuvarande belastning av skatter och trafikförsäkringspremier.

Till belysande av motorfordonstrafikens belastning av skatter och trafikförsäkringspremier enligt nu gällande skattesatser och under i övrigt för närvarande rådande förhållanden ha i *tab. 4—9* sammanställts vissa beräkningar, avseende *person- och lastbilar samt omnibussar*.

I *tab. 4—7* äro beräkningarna grundade på uppgifter från tillverkare och försäljare av automobiler och avse ett antal fordon av kända märken av 1937 års tillverkning. Tabellerna utvisa förutom de skattebelopp, som per år åvila de olika fordonsslagen vid olika utnyttjande, jämväl skattebelastningen per mil ävensom per tonmil vid förutsatt halvt utnyttjande av fordonens lastförmåga. I *tab. 4—7* har ock angivits, huru premierna för den obligatoriska trafikförsäkringen drabba de ifrågavarande fordonen. Då uppgiftslämnarna hemställt, att vid uppgifternas offentliggörande fabrikaten icke måtte angivas, ha i tabellerna använts bokstavsbeteckningar för de olika fordonstyperna.

Beträffande bränsleförbrukningen må framhållas, att, då denna i tabellerna beräknats med ledning av uppgifter från bilfirmorna, relativt gynnsamma trafikförhållanden och lämplig skötsel av fordonen förutsatts va-

ra för handen. I verkligheten torde, på sätt av det följande kommer att framgå, bensinförbrukningen i regel vara större än nämnda uppgifter utvisa.

De förenämnda uppgifterna från bilfirmorna ha kompletterats med uppgifter från en del trafik-, industri- och handelsföretag samt statliga affärsdrivande verk. Med ledning av sistnämnda uppgifter ha i *tab. 5, 8 och 9* verkställts beräkningar rörande skattebelastningen för yrkesmässig personbilstrafik samt lastbils- och omnibusstrafik. Dessa beräkningar giva vid handen, att bensinförbrukningen i regel är högre i verkligheten än enligt bilfirmornas uppgifter. Det bör dock uppmärksammas, att sistnämnda beräkningar till stor del avse stadstrafik, vid vilken bränsleförbrukningen av kända orsaker är särskilt hög.

I det följande lämnas en redogörelse för innehållet i de olika tabellerna.

*Tab. 4* avser ett tjugotal *personbilar* i prislägen mellan 2 650 och 18 000 kronor och med tjänstevikter växlande mellan 810 och 2 335 kilogram. Bensinförbrukningen växlar mellan 0·7 och 2·2 liter per mil och ringutrustningens skattevikt, däri eventuell reservringsutrustning ej medtagits, mellan 27·6 och 70 kilogram per vagn.

Vid beräkningen av den årliga ringskattebelastningen har ringarnas slitstyrka uppskattats till 3 000 mils körning. Inhämtade uppgifter rörande den yrkesmässiga trafiken utvisa i vissa fall betydligt större slitstyrka hos ringarna. Under hänsynstagande till att hållbarheten är beroende icke blott av gummits förslitning utan jämväl av dess ålder, har vid beräkningarna i denna tabell, vilken avser en antagen årlig körning av 1 000 respektive 2 000 mil och följaktligen närmast belyser skattebelastningen för vagnar i privat bruk, av försiktighetsskäl ringarnas slitstyrka icke beräknats till mer än 3 000 mils körning.

Av tabellen framgår, att belastningen av skatter och trafikförsäkringspremier, därvid de senare beräknats för fordon med ordinarie garage i Stockholm och Göteborg med omnejd, i sammandrag ter sig på sätt följande sammanställning utvisar:

Antagen årlig körning	Å r l i g s k a t t				Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremier per tonmil öre <sup>1</sup>
	fordons- skatt kr.	bensin- skatt kr.	gummi- ring- skatt kr.	sam- manlagd skatt kr.	per mil öre	per ton- mil öre <sup>1</sup>	
1 000 mil: lägst . . . . .	60	70	32	162	16·2	16·5	25·9
högst . . . . .	252	220	81	553	55·3	21·6	32·9
i medeltal						19·7	28·2
2 000 mil: lägst . . . . .	60	140	64	264	13·2	13·5	18·5
högst . . . . .	252	440	163	855	42·8	17·2	22·5
i medeltal						15·7	20·0

<sup>1</sup> Vid beräkning här och i det följande av bils skattebelastning per tonmil förutsattes, att bilens lastförmåga utnyttjats till hälften. Med tonmil avses sålunda produkten av tillryggalagd väglängd och fordonets tjänstevikt med tillägg av halv last.

Tab. 5 belyser skattebelastningen vid yrkesmässig trafik med personbil. I tabellen ha upptagits fordon av sådana typer, som i allmänhet användas inom dylik trafik. Ringarnas slitstyrka har beräknats till 4 000 mils körning.

Av tabellen framgår, att fordonsskatten vid den yrkesmässiga trafiken spelar en relativt underordnad roll, medan åter skatterna å förbrukningsartiklarna uppgå till betydande belopp.

Tabellen utvisar i sammandrag följande belastning av den ifrågavarande yrkesmässiga trafiken:

Antagen årlig körning	Å r l i g s k a t t				Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremier per tonmil öre <sup>1</sup>
	fordons- skatt kr.	bensin- skatt kr.	gummi- ring- skatt kr.	sam- manlagd skatt kr.	per mil öre	per ton- mil öre <sup>1</sup>	
3 000 mil: lägst .....	154	450	141	745	24·9	12·9	15·8
högst .....	168	540	166	849	28·3	14·2	17·0
i medeltal						13·8	16·5
6 000 mil: lägst .....	154	900	283	1 337	22·3	11·6	13·2
högst .....	168	1 080	333	1 531	25·5	12·8	14·4
i medeltal						12·4	14·0

<sup>1</sup> Jfr not i tabellen å sid. 88.

I tab. 5 återfinnas särskilda uppgifter rörande *drosktrafik* dels i Stockholm, dels i Göteborg och Malmö, dels ock i vissa andra städer ävensom å några orter å landsbygden. De i tabellen verkställda beräkningarna äro grundade på uppgifter från droskägare å de olika orterna. Medelkörslängden per år har i de undersökta fallen utgjort i Stockholm 5 529 mil, i Göteborg och Malmö 4 566 mil samt å de övriga orterna 2 963 mil. Ringarnas slitstyrka har enligt de lämnade uppgifterna i medeltal uppgått till 5 165 mil för Stockholm, 4 252 mil för Göteborg och Malmö samt 3 798 mil för övriga orter. Skattebelastningen för de tre olika grupperna har beräknats med ledning av dessa siffror. Under förutsättning, att fordonens lastförmåga utnyttjats till hälften, utgör skattebelastningen per tonmil för denna trafik i genomsnitt 13·7 respektive 14·6 och 15·6 öre. Belastningen av skatter och trafikförsäkringspremier per tonmil uppgår till 15·4 respektive 16·5 och 18·2 öre. De nu angivna siffrorna äro sålunda i regel något högre än motsvarande i tabellen förefintliga, på firmauppgifter grundade siffror. Att så är förhållandet, torde huvudsakligen bero på, att särskilt bränsleförbrukningen ställer sig högre än vad tillverkare och försäljare av automobiler uppgivit.

Tab. 6 visar skattebelastningen för femton olika *lastbilar* i prislägen mellan 3 290 och 22 000 kronor och med tjänstevikter växlande mellan 1 520 och 5 000 kilogram. Fordonens uppgivna lastförmåga varierar mellan 660 och

7 000 kilogram och deras bensinförbrukning mellan 1·5 och 4 liter per mil. Ringarnas slitstyrka har med stöd av uppgifter, lämnade av industri- och handelsföretag med flera, beräknats till 4 500 mils körning.

Vid en antagen årlig körning av 1 000 och 2 000 mil visar denna tabell i sammandrag följande belastning av skatter och trafikförsäkringspremier:

Antagen årlig körning	Å r l i g s k a t t				Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremier per tonmil öre <sup>1</sup>
	fordons- skatt kr.	bensin- skatt kr.	gummi- ring- skatt kr.	sam- manlagd skatt kr.	per mil öre	per ton- mil öre <sup>1</sup>	
1 000 mil: lägst .....	140	150	34	324	32·4	13·0	17·1
högst .....	616	400	255	1 271	127·1	17·9	25·7
i medeltal						15·1	19·6
2 000 mil: lägst .....	140	300	68	508	25·4	10·0	12·4
högst .....	616	800	510	1 926	96·3	14·1	18·1
i medeltal						11·6	13·9

<sup>1</sup> Jfr not i tabellen å sid. 38.

Den högsta belastningen per tonmil föreligger för en lastvagn med 1 540 kilograms tjänstevikt. Denna vagn utgöres av en skåpvagn med en i förhållande till tjänstevikten låg lastförmåga. Den lägsta belastningen per tonmil åvilar fordon med en tjänstevikt av 2 150—2 600 kilogram. För dessa vagnar är den uppgivna lastförmågan i förhållande till tjänstevikten förhållandevis stor (i vissa fall 150 procent av tjänstevikten).

Tab. 7 belyser omnibusstrafikens belastning av skatter och trafikförsäkringspremier under antagen årlig körning av 3 000, 5 000 och 6 000 mil. De i tabellen upptagna fem olika omnibusstyperna hava en tjänstevikt mellan 4 100 och 7 000 kilogram, motsvarande sålunda de nu använda större vagnarna. Bensinförbrukningen per mil varierar mellan 3 och 4 liter. Ringarnas slitstyrka har med stöd av inhämtade uppgifter beräknats till 7 500 mils körning.

Tabellen utvisar i sammandrag följande belastning av omnibusstrafiken:

Antagen årlig körning	Å r l i g s k a t t				Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremier per tonmil öre <sup>2</sup>
	fordons- skatt kr.	bensin- skatt kr. <sup>1</sup>	gummi- ring- skatt kr.	sam- manlagd skatt kr.	per mil	per ton- mil	
					öre	öre <sup>2</sup>	
3 000 mil: lägst .....	490	900	221	1 611	53·7	9·1	9·9
högst .....	896	1 200	436	2 532	84·4	10·3	11·8
i medeltal						9·4	10·5
5 000 mil: lägst .....	490	1 500	368	2 358	47·2	7·8	8·3
högst .....	896	2 000	728	3 624	72·5	9·0	9·9
i medeltal						8·1	8·8
6 000 mil: lägst .....	490	1 800	442	2 732	45·5	7·4	7·9
högst .....	896	2 400	873	4 169	69·5	8·7	9·5
i medeltal						7·8	8·3

<sup>1</sup> Skatten beräknad för bensin. — <sup>2</sup> Jfr not i tabellen å sid. 38.

Beträffande skattebelastningen för olika fordonsslag vid lika utnyttjande av fordonen framgår av *tab. 4—7* följande:

Den sammanlagda skatten per tonmil vid 1 000 miles årlig körning uppgår för personbilar till i medeltal 19·7 öre (*tab. 4*) och för lastbilar till i medeltal 15·1 öre (*tab. 6*).

Vid 2 000 miles årlig körning utgör skattebelastningen per tonmil för personbilar i medeltal 15·7 öre (*tab. 4*) och för lastbilar i medeltal 11·6 öre (*tab. 6*).

Dessa siffror visa sålunda, att vid samma trafik träffas, per tonmil räknat, personbilarna hårdare av skatterna än lastbilarna. Detta beror därpå, att personbilarna i förhållande till tjänstevikten hava större bränsleförbrukning än lastbilarna, samt att lastförmågan hos sistnämnda fordonsslag är betydligt större än hos personbilarna.

Vad beträffar den yrkesmässiga persontrafiken framgår av tabellerna, att vid 3 000 miles årskörning den totala skattebelastningen utgör i medeltal per tonmil för personbilar 13·8 öre (*tab. 5*) och för omnibussar 9·4 öre (*tab. 7*). Vid 6 000 miles årskörning äro motsvarande siffror för personbilar 12·4 öre och för omnibussar 7·8 öre. Dessa jämförelsetal visa, att personbilstrafiken är avsevärt hårdare skattebelastad än omnibusstrafiken; detta är i huvudsak beroende av samma skäl, som anförts vid jämförelsen mellan person- och lastbilstrafiken.

I *tab. 8*, som avser att ytterligare belysa lastbilstrafikens skattebelastning, ha beräkningarna härutinnan sammanställts med ledning av uppgifter från fyra industriföretag (A—D), tre handelsföretag (E, F och H), statens järnvägars (G) och telegrafverkets (I) trafik med paket- och lastvagnar samt ett

antal åkerier (J). På sätt tabellen utvisar, utnyttjas fordonen mycket olika. Detta framgår ock av följande ytterligare uppgifter:

*Företag A* har lämnat uppgifter för 36 lastbilar, för vilka den årliga kör-längden varierat mellan 491 och 2 736 mil. För 23 av dessa bilar har den årliga körlängden icke överstigit 1 000 mil.

*Företag B* har lämnat uppgifter för 23 lastbilar, för vilka den årliga kör-längden växlat mellan 494 och 1 896 mil. Av dessa bilar ha 16 under året kört mindre än 1 000 mil.

*Företag C* har lämnat uppgifter för 30 lastbilar med en årlig körlängd varierande mellan 475 och 2 956 mil. För 6 av dessa bilar har den årliga körlängden varit mindre än 1 000 mil.

*Företag D* har lämnat uppgifter för 10 lastbilar, för vilka årliga körlängden växlat mellan 483 och 1 986 mil. Av dessa bilar ha 4 under året kört mindre än 1 000 mil.

*Företag E* har lämnat uppgifter för 42 lastbilar med en årlig körlängd mellan 829 och 2 266 mil. För 6 av dessa vagnar har körlängden per år understigit 1 500 mil.

*Företag F* har lämnat uppgifter för 49 lastbilar, för vilka årliga körlängden växlat mellan 653 och 4 195 mil. För 5 av dessa bilar har körlängden understigit 1 500 mil, för 28 vagnar har körlängden varierat mellan 1 500 och 3 000 mil och för 16 vagnar överstigit sistnämnda årskörning.

*Företag G* har lämnat uppgifter för 15 lastbilar, för vilka den årliga kör-längden växlat mellan 907 och 3 700 mil. För 7 av dessa bilar har kör-längden understigit 2 000 mil.

*Företag H* har lämnat uppgifter för 39 lastbilar med en årlig körlängd mellan 695 och 2 500 mil. För 28 av dessa bilar har körlängden under-stigit 1 500 mil.

*Företag I* har lämnat uppgifter för 284 lastbilar, för vilka körlängden varierat mellan 841 och 5 522 mil. För 127 av dessa vagnar har körlängden understigit 2 000 mil, för 127 bilar har årskörningen varierat mellan 2 000 och 3 000 mil och för 30 vagnar har körningen överstigit 3 000 mil.

*Företag J*, vissa smärre åkerier; uppgifter ha lämnats för 14 lastbilar med en årlig körning mellan 2 500 och 8 000 mil. För halva antalet av dessa vagnar har körlängden understigit 5 000 mil.

Exemplen å *tab. 8* bestyrka, att bränsleförbrukningen i praktiken i all-mänhet är större än vad bilfirmornas uppgifter visa. Ringarnas slitstyrka har endast i ett par fall varit mindre än i det föregående beräknats. I regel har slitstyrkan hos ringarna varit större. I de undersökta fallen växlar den sammanlagda årliga skattebelastningen mellan 26·2 och 84·4 öre per mil samt mellan 9·2 och 22·1 öre per tonmil. I medeltal utgör skattebelastningen i des-sa fall 51 öre per mil respektive 15·7 öre per tonmil.

Med *tab. 9* åsyftas att ytterligare belysa omnibusstrafikens skattebelast-ning. I denna tabell ha beräkningarna verkstälts med ledning av upp-gifter från ett antal omnibussföretag i skilda delar av landet. Av tabellen

framgår, att för omnibussar, som drivas med bensen eller lättbentyl, skattebelastningen för de undersökta företagen i medeltal utgör 66·2 öre per mil och 11·2 öre per tonmil, medan för omnibussar, som drivas med brännolja, skattebelastningen i medeltal utgör endast 49·3 öre per mil och 6·9 öre per tonmil. De nämnda siffrorna för företag, som använda bensen eller lättbentyl såsom motorbränsle, visa högre skattebelastning än vad som framgår av beräkningarna med stöd av bilfirmornas uppgifter. Detta beror såsom förut framhållits på, att bränsleförbrukningen i verkligheten är större än sistnämnda firmors uppgifter giva vid handen.

I efterföljande tabell har en sammanställning gjorts, som utvisar den nuvarande skattebelastningen å olika slag av automobiler under förutsättning av samma utnyttjande av fordonen. Beräkningarna äro grundade på medeltalssiffror för de i *tab. 4* upptagna 20 personbilarna, de i *tab. 6* upptagna 15 lastbilarna och de i *tab. 7* upptagna 5 omnibussarna.

Medeltal för	Tjänste- vikt kg	Å r l i g s k a t t								
		fordonsskatt		bensinskatt		gummiringskatt		summa		
		kr.	per tonmil öre	kr.	per tonmil öre	kr.	per tonmil öre	kr.	per tonmil öre	
<i>Under antagen årlig körning av 1 000 mil.</i>										
personbilar enl. tab. 4	1 508	140	8·4	143	8·6	54	3·3	337	20·2	
lastbilar » » 6	2 712	308	7·1	231	5·3	118	2·7	657	15·2	
omnibussar » » 7	6 060	770	9·7	365	4·6	121	1·5	1 256	15·8	
<i>Under antagen årlig körning av 3 000 mil.</i>										
personbilar enl. tab. 4	1 508	140	2·8	429	8·6	162	3·3	731	14·6	
lastbilar » » 6	2 712	308	2·4	693	5·3	355	2·7	1 356	10·4	
omnibussar » » 7	6 060	770	3·2	1 095	4·6	364	1·5	2 229	9·3	
<i>Under antagen årlig körning av 5 000 mil.</i>										
personbilar enl. tab. 4	1 508	140	1·7	715	8·6	270	3·3	1 125	13·5	
lastbilar » » 6	2 712	308	1·4	1 155	5·3	591	2·7	2 054	9·5	
omnibussar » » 7	6 060	770	1·9	1 825	4·6	607	1·5	3 202	8·1	

Av förestående tabell framgår följande beträffande:

*fordonsskatten:*

att densamma vid lågt utnyttjande av fordonen utgör en betydande del av den totala beskattningen,

att densamma vid mera intensiv trafik spelar en relativt underordnad roll,

att omnibussarna per tonmil räknat, på grund av progressionen i den nu-



varande fordonsskatteskalan, träffas hårdare av fordonsskatten än person- och lastbilar,

*samt att* lastbilarna, på grund av att dessa i förhållande till tjänstevikten ha betydligt större lastförmåga än de övriga ifrågavarande fordonsslagen, ha lägre fordonsskatt per tonmil än personbilar och omnibussar;

*bränsleskatten:*

*att* densamma per tonmil drabbar personbilarna hårdast, därefter lastbilarna och lindrigast omnibussarna;

*gummiringskatten:*

*att* densamma, per tonmil räknat, är högst för personbilar och lägst för omnibussar (något mindre än hälften av personbilarnas skatt) samt för lastbilar ligger mellan skatten för personbilar och omnibussar;

*totala skattebelastningen:*

*att* densamma per tonmil räknat för alla nu ifrågavarande fordonsslag är högre vid lågt utnyttjande av fordonen än vid mera intensiv trafik,

*att* personbilarna per tonmil räknat, oavsett i vilken grad fordonen utnyttjas, drabbas hårdare av skatterna än övriga fordonsslag,

*samt att* omnibussarna vid lågt utnyttjande (1 000 mils årskörning) drabbas hårdare av skatterna per tonmil än lastbilarna vid samma utnyttjningsgrad, men att vid mera intensivt utnyttjande omnibussarnas skatter per tonmil äro lägre än lastbilarnas.

*Motorcykeltrafikens* belastning av såväl skatter enligt nu gällande bestämmelser som trafikförsäkringspremier belyses av efterföljande sammanställning.

Motorcykel- typ	Tjän- ste- vikt kg	Ben- sinför- brukn. per mil liter	Ring- vikt kg	Tjän- ste- vikt + last kg <sup>2</sup>	Årlig skatt					Tra- fikför- säk- rings- pre- mie per år <sup>4</sup> kr.	Sammanlagd skatt och försäkrings- premie	
					for- dons- skatt kr.	ben- sin- skatt kr.	ring- skatt <sup>3</sup> kr.	samman- lagd skatt			kr.	per ton- mil öre
								kr.	öre			
<i>Under antagen årlig körning av 1 000 mil.</i>												
<i>Utan sidvagn:</i>												
A. Lättviktsmo- torcykel	und.45	0·22	—	120	—	22	—	22	18·3	—	22	18·3
B. <sup>1</sup> .....	58	0·25	3·4	133	15	25	8	48	36·1	83	131	98·5
C. 250 kbcm	130	0·33	7·2	205	20	33	17	70	34·2	83	153	74·6
D. 350 >	140	0·38	7·4	215	20	38	17	75	34·9	83	158	73·5
E. 500 >	165	0·45	8·5	240	20	45	20	85	35·4	83	168	70·0
F. 750 >	180	0·6	10·6	255	20	60	25	105	41·2	83	188	73·7
G. 1 200 >	245	0·9	11·0	320	20	90	26	136	42·5	83	219	68·4
<i>Med sidvagn:</i>												
H. 500 kbcm	230	0·5	12·75	380	30	50	30	110	29·0	72	182	47·9
I. 750 >	245	0·6	15·9	395	30	60	37	127	32·2	72	199	50·4
J. 1 200 >	330	0·9	16·5	480	30	90	39	159	33·1	72	231	48·1
<i>Under antagen årlig körning av 2 000 mil.</i>												
<i>Utan sidvagn:</i>												
A. Lättviktsmo- torcykel	und.45				—	44	—	44	18·3	—	44	18·3
B. <sup>1</sup> .....	58				15	50	16	81	30·5	83	164	61·7
C. 250 kbcm	130				20	66	34	120	29·3	83	203	49·5
D. 350 >	140				20	76	35	131	30·5	83	214	49·8
E. 500 >	165				20	90	40	150	31·3	83	233	48·5
F. 750 >	180				20	120	49	189	37·1	83	272	53·3
G. 1 200 >	245				20	180	51	251	39·2	83	334	52·2
<i>Med sidvagn:</i>												
H. 500 kbcm	230				30	100	60	190	25·0	72	262	34·5
I. 750 >	245				30	120	74	224	28·4	72	296	37·5
J. 1 200 >	330				30	180	77	287	29·9	72	359	37·4

<sup>1</sup> Uppgifterna hämtade ur prop. 174/1932. — <sup>2</sup> För motorcyklar utan sidvagn har räknats med 1 person och för motorcyklar med sidvagn med 2 personer med en vikt av 75 kg vardera. — <sup>3</sup> Ringarnas slitstyrka har beräknats motsvara 1 500 miles körning. — <sup>4</sup> För Stockholm och Göteborg gällande premier.

I förestående tabell har upptagits en lättviktsmotorcykel samt en del i marknaden förekommande motorcyklar med och utan sidvagn. För lättviktsmotorcykeln, som har en tjänstevikt understigande 45 kilogram, utgår enligt

gällande bestämmelser icke fordonsskatt och föreligger icke heller försäkringsplikt. Beräkningarna för samtliga dessa fordon ha verkställts för en antagen årlig körning av 1 000 och 2 000 mil. På sätt tabellen utvisar, är skattebelastningen per tonmil för samtliga ifrågavarande motorcyklar högre än för övriga slag av motorfordon. Vid exempelvis 1 000 miles årskörning utgör totalskatten per tonmil för personbilar (enligt tab. 4) 16·5—21·6 öre men för nämnda motorcyklar 18·3—42·5 öre.

## Automobilbeskattningen i vissa främmande länder.

En kortfattad redogörelse för automobilbeskattningen i Norge, Danmark, Finland, Nederländerna, Belgien, Tyska riket, Storbritannien, Frankrike och Amerikas förenta stater finnes såsom *Bilaga A* fogad vid detta betänkande. Uppgifterna avse i allmänhet förhållandena under år 1937. Av redogörelsen framgår, att med undantag för Frankrike och Amerikas förenta stater motorfordonstrafiken i första hand beskattas genom fordonsskatt. Denna uttages i de nämnda länderna efter olika grunder. I vissa länder är fordonsskatten kombinerad med en lyx- eller omsättningsskatt eller personlig skatt eller ock med en extra avgift. I Frankrike uttages fordonsskatt endast i form av extra avgifter för större lastbilar och släpvnagnar. I vissa av Amerikas förenta stater utgår i stället för fordonsskatt en registreringskatt.

Vid sidan av fordonsskatten förekommer i en del länder beskattning av fordonens drivmedel, i andra länder är drivmedlet skattefritt men i stället belagt med tull. I vissa länder utgå såväl skatt som tull å drivmedlet.

Av de länder, vilkas beskattningsförhållanden gjorts till föremål för undersökning, har endast Norge allmän skatt å gummiringar; därjämte finnes i Belgien en lyxskatt, som träffar införsel och försäljning av gummiringar.

En jämförelse mellan samtliga de avgifter, som utgå i vårt land och i andra länder för olika slag av motorfordon, skulle vara av värde för bedömning av motorfordonstrafikens belastning av skatter och avgifter i olika länder, därest fullt jämförbara siffror kunde erhållas. Under förhandenvärande valutaförhållanden och av andra, motorfordonstrafiken såsom sådan i viss mån ovidkommande orsaker har det visat sig icke vara möjligt att erhålla en tillfredsställande översikt i nu berörda hänseende. Med hänsyn härtill har i efterföljande tabell endast sammanställts erhållna uppgifter om skatt och tull å bensin för de länder, som omfattas av förevarande undersökning.

L a n d	Skatt eller tull å bensin	
	i landets mynt	öre per liter
Sverige .....	10 öre per liter	10
Norge .....	N. kr. 0·10 per liter	10
Danmark .....	D. kr. 0·13 > >	11·3
Finland .....	Fmk. 1·60 > kilogram	c:a 12
Nederländerna .....	Hfl. 0·075 > liter	16·2
Belgien .....	Fr. 1·41 > >	18·7
Tyska riket .....	RM. 0·26 > >	40·9
Storbritannien .....	8 pence per gallon	14·3
Frankrike .....	Fr. 1·55 per liter	20·5
Amerikas förenta stater.....	2—7 cent per gallon	c:a 2—7

Av tabellen framgår, att bensinskatten utgår med mycket växlande belopp, samt att densamma är högst i Tyska riket, 40·9 öre per liter, och lägst i vårt land, Norge och Amerikas förenta stater.

Priset å bensin i de olika ländernas huvudstäder framgår av följande sammanställning:

L a n d	Pris per liter <sup>1</sup>	Kurs den 23/II 1937	Pris i öre per liter
Sverige .....	Kr. 0·26	—	26
Norge .....	N. kr. 0·30	97·60	29·3
Danmark .....	D. kr. 0·32	86·70	27·7
Finland .....	Fmk. 3·20—3·55	8·60	27·5—30·5
Nederländerna .....	Hfl. 0·14—0·145	215·75	30·2—31·3
Belgien .....	Fr. 2·60	13·26	34·5
Tyska riket .....	RM. 0·37—0·41	157·15	58·2—64·4
Storbritannien .....	Pence 4·2—4·4	19·405	34—35·6
Frankrike .....	Fr. 2·55—2·58	13·25	33·8—34·2
Amerikas förenta stater..	Cent 5·3	3·88	20·6

<sup>1</sup> Beträffande Amerikas förenta stater har angivits genomsnittspriset i januari 1937. Övriga prisuppgifter avse oktober—november 1937.

Tabellen utvisar, att, med undantag för Amerikas förenta stater, vårt land för närvarande har det lägsta bensinpriset vid jämförelse ländernas huvudstäder emellan.

## Yttranden av länsstyrelserna samt av vissa sammanslutningar av motorfordonstrafikanter m. fl. rörande den nuvarande automobilbeskattningen.

Automobilskatteutredningen har från länsstyrelserna begärt yttranden, huruvida och i vad mån erfarenheten ådagalagt behov av ändringar eller jämkningar i gällande bestämmelser om automobilbeskattningen, och har utredningen därvid tillika uttalat, att särskild uppmärksamhet borde ägnas frågan om beskattningen av tyngre motorfordon, om skattefrihet för gummiringar, som användas å icke motordrivna fordon, samt om uppbörden av fordonsskatten. Vissa sammanslutningar av motorfordonstrafikanter samt av tillverkare och försäljare av motorfordon ävensom ett antal industriföretag inom motorfordonsbranschen ha i framställningar till utredningen jämväl uttalat sig rörande den nuvarande automobilbeskattningen.

I det följande redogöres för yttrandena, i vad dessa beröra den grundläggande principen för automobilbeskattningen, de nuvarande formerna av beskattningen samt frågan om skattefrihet för sådana gummiringar, som användas å icke motordrivna fordon. Vad från olika håll anförts i fråga om uppbörden av fordonsskatten samt vissa andra med automobilbeskattningen sammanhängande spörsmål kommer att behandlas i samband med redogörelsen för automobilskatteutredningens förslag till omläggning av beskattningen.

### Automobilbeskattningen och vägslitningen.

Länsstyrelserna i *Södermanlands*, *Blekinge*, *Värmlands* och *Västernorrlands län* ha uttalat, att de icke ansåge behov av ändringar eller jämkningar i gällande bestämmelser rörande automobilbeskattningen föreligga. Övriga länsstyrelser ävensom i ärendet hörda sammanslutningar av motorfordonstrafikanter, tillverkare och försäljare av motorfordon ha funnit de nuvarande bestämmelserna i olika hänseenden vara i behov av översyn ävensom framlagt förslag till vissa ändringar i nämnda bestämmelser.

Mot den hittills gällande principen, att beskattningen av motorfordon i möjligaste mån bör anpassas efter graden av fordonens vägslitande in-

verkan, ha i allmänhet icke framställts några erinringar. I ett antal yttranden har dock framhållits, att icke endast fordonens vägslitning bör vara avgörande för beskattningens avvägning utan att hänsyn jämväl bör tagas till bland annat de olika fordonens betydelse och nytta ur allmän synpunkt. Olika uppfattningar ha framkommit därom, vilkendera faktorn, fordonets vikt eller dess hastighet, som verkar mest vägslitande. Rörande de nuvarande beskattningsformernas lämplighet ha ock yppats delade meningar. Av uttalandena i nu berörda ämnen må återgivas följande.

#### *Överståthållarämbetet:*

För anordnande av en någorlunda rättvis beskattning av motorfordon efter graden av deras vägförstörande verkan erfordrades en ingående kännedom om de olika faktorer, som i detta hänseende vore av betydelse. Ämbetet hade sig icke bekant, att några särskilda försök företagits här i landet för vinnande av dylik kunskap. Av betydelse vore, att åtminstone i stora drag få fastställt, vilken verkan fordonens vikt och hastighet kunde ha ifråga om vägslitningen. De nu gällande författningarna byggde, enligt vad förarbetena utvisade, på den förutsättningen, att vägslitningen på viss tillryggalagd vägsträcka vid lika hastighet stode i direkt proportion till fordonens vikt. Denna uppfattning vore sannolikt riktig, då fråga vore om vägar med högvärdig beläggning. När det gällde medelgoda vägar, torde kunna ifrågasättas, om icke åtminstone vid den tyngre trafiken, vägförstöringen tilltoge avsevärt snabbare än ökningen av fordonsvikten. Beträffande lågvärdiga vägar vore detta uppenbart. Att vägslitningen tilltoge med ökad hastighet låge i sakens natur.

Bevillningsutskottet vid 1936 års riksdag hade uttalat, att ur den synpunkten, att skatten å motorfordon borde utgå efter fordonens vägförstörande verkan, några mera principiella invändningar icke kunde göras mot skatterna å bensin och gummiringar. Såvitt anginge gummiringsskatten syntes utskottets uttalande i stort sett riktigt, då slitningen av gummiringsskatten måste antagas stå i någorlunda direkt proportion till slitningen av vägytan. Med utgångspunkt från antagandet rörande fordonsviktens inverkan å vägslitningen bleve de tyngre fordonen väsentligt hårdare belastade av gummiringsskatten än de lättare. Tillgängliga uppgifter angående denna skatts beräknade fördelning å olika slag av motorfordon visade, att detta vore förhållandet. Vad däremot anginge bensinskatten syntes bevillningsutskottets uttalande icke gälla annat än under den förutsättningen, att de fordon, vilkas skattebelastning jämfördes, färdades med samma fart och vore av ungefär samma vikt. Ökades ett fordonets fart eller vikt, stegrades givetvis bensinförbrukningen men icke tillnärmelsevis i samma mån som fordonets vägförstörande verkan. Lade man fordonens vägförstöring såsom norm för skatetrycket, torde kunna fastslås, att bensinskatten, vilken drabbade de tyngsta fordonen avsevärt mindre än de lättare, icke vore tillfredsställande avvägd efter fordonens vägförstörande verkan. För närvarande motsvarade bensinskatten drygt 60 procent av automobilskatterna, medan gummiringsskatten utgjorde knappa 15 procent därav. Till följd av bensinskattens stora andel i automobilskatterna bleve självfallet den ojämnhet, som vidlåde bensinbeskattningen, synnerligen kännbar, därest den icke motverkades av en lämpligt avvägd fordonsskatt. För att den nuvarande fordonsskatten skulle kunna fylla en dylik skatteutjämnande funktion, syntes en del icke oväsentliga ändringar i beskattningsreglerna vara erforderliga.

*Länsstyrelsen i Hallands län:*

För de tyngre fordonen erlades för närvarande en fordonsskatt, som icke stode i rätt förhållande till den vägförstöring, som med desamma åstadkommes. Med nuvarande anordning av fordonsskatten måste dessutom ett icke oväsentligt antal fordon, som användes endast eller till huvudsaklig del endast under den mildare årstiden, bära lika stor fordonsskatt som de fordon, vilka nyttjades året om. Då fordonens förbrukning av drivmedel och gummi i stort sett torde stå i direkt förhållande till den slitning av vägarna, som trafiken med fordonen förorsakade, syntes det önskligt, att frågan om fordonsskattens ersättande, helt eller delvis, med förhöjd skatt å nämnda förbrukningsartiklar gjordes till föremål för utredning.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län:*

Avvägningen av skattesatserna de olika slagen av motorfordon emellan torde näppeligen kunna göras till föremål för bedömande utan att det nuvarande sammanlagda skattetrycket jämfördes med hänsyn till trafikerad väglängd för motorfordon av olika storleksordning. Det vore sannolikt, att av en sådan utredning skulle kunna dragas den slutsatsen, att de tyngre motorfordonen — omnibussarna och de större lastbilarna — vore relativt mindre tyngda av de tre olika slagen av skatter tillhopa än de lättare fordonen. Om och i den mån dessa skatter avsåges att utgå med hänsyn till den vägförstöring, fordonen åstadkomme, torde de bära göras beroende av fordonets såväl vikt som trafikintensitet. Ur dessa synpunkter kunde gummiring- och bensinskatterna anses rättvisa. Fordonsskatten åter utginge proportionellt efter enbart vikten och kunde icke lämpligen göras direkt beroende av trafikerad väglängd. Med antagande att vägförstöringen ökades snarare progressivt än proportionellt med fordonets vikt, ifrågasatte länsstyrelsen, om icke en närmare undersökning av dessa förhållanden kunde giva skäl för omläggning av fordonsskatten till progressiv i stället för proportionell skatteskala efter fordonets vikt. En sådan omläggning borde icke öka fordonsskattens totala summa i förhållande till de båda andra bilskatterna.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län:*

Beträffande nuvarande former för automobilskattens utgörande ansåge länsstyrelsen, att några starkare skäl knappast förebragts för rubbande av den kompromiss, som vid skattens införande ledde till skattebördans fördelning å fordonet och förbrukningsartiklarna vid körning. En hög fordonsskatt och låg skatt å bensin och gummi gynnade i främsta rummet den yrkesmässiga trafiken. Efter automobilskattens införande hade visserligen denna trafik kvantitativt starkt ökats, men huruvida dess relativa styrka att bära en tyngre beskattning tilltagit, vore tvivelaktigt. Inverkande på frågan om en förskjutning av automobilskatten från fordonet till förbrukningsartiklarna ansåge länsstyrelsen även det förhållandet böra vara, att ej heller skatt å förbrukningsartiklar kunde anses vara fullt så rättvis, som den vid ett första övervägande syntes vara. Skatten bleve nämligen starkt beroende av vägens beskaffenhet, vilken i ett trafikområde kunde vara mycket olika den i ett annat.

*Länsstyrelsen i Örebro län:*

Den till grund för automobilbeskattningen liggande huvudprincipen, att motortrafiken borde bära de merkostnader för vägväsendet, som trafiken förorsakade, kunde icke anses fullt tillämplad beträffande fordonsskatten. Dess storlek bestämdes för varje fordon efter fordonets tjänstevikt (för släpvagn efter dess maximilast) utan att hänsyn toges till den väglängd,

som tillryggalades med fordonet. I detta avseende beräknades sålunda fordonsskatten icke efter den av fordonet förorsakade vägslitningen. Storleken av bensinskatten och skatten å gummiringar bleve däremot beroende av, i vad mån fordonet brukades och stode sålunda i närmare överensstämmelse med förenämnda huvudprincip. Nuvarande skattesatser för motorfordon torde icke heller, med hänsyn till de avsevärt större kostnader för anläggning och underhåll av vägar, som de tyngre fordonen framtvingade i jämförelse med lättare fordon, vara avvägda i full enlighet med berörda princip. Då det torde få anses uppenbart, att samma princip fortfarande borde läggas till grund för automobilbeskattningen, syntes det länsstyrelsen angeläget, att sådana jämkningar företoges i dels förhållandet mellan fordonsskatt å ena, samt bensinskatt och skatt å gummiringar, å andra sidan, och dels förhållandet mellan skatt å tyngre fordon, å ena, samt lättare fordon, å andra sidan, att bättre överensstämmelse med förut angivna huvudgrunder uppnåddes, än vad för närvarande vore fallet. Det torde icke vara förenat med alltför avsevärda svårigheter att genom tekniska undersökningar angående de krav, användandet av olika fordon ställde å vägnas byggande och underhåll, fastslå approximativa jämförelsegrunder för sådana jämkningar.

#### *Länsstyrelsen i Västmanlands län:*

Med hänsyn till att automobilskattemedlen huvudsakligast vore avsedda för vägväsendet, borde skatten utgå efter den principen, att motorfordon, som åstadkomme större förslitning å vägbanan, skulle bidra med högre belopp än de, som åstadkomme mindre slitning. Gällande bestämmelser för automobilskatten torde i detta avseende icke vara väl avvägda.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* har åberopat ett av vägingenjören i länet avgivet yttrande, vari denne framhållit:

Genom automobilbeskattningen skulle i första hand väghållningen finansieras. Utginge man härifrån, kunde det icke vara annat än rimligt, att skatten utmättes efter vägförslitningen. Någon tvekan kunde härvidlag icke råda om, att vägförstöringen vore större för tyngre än för lättare fordon. Svårigheten bestode uti att avväga skattesatserna rättvist. Det mest betänkliga med nuvarande skattesystem vore, att därigenom ohejdad spekulation i uppdrivande av hjultrycken gynnades. Skattesystemet syntes därför böra avvägas så, att anlitande av lättare fordon för godstransporter komme till stånd i större omfattning än hittills.

*Länsstyrelsen i Västerbottens län* har åberopat följande yttrande av vägingenjören i länet:

Med avseende på de grunder, efter vilka automobilbeskattningen borde utgå, syntes i anslutning till beskattningens syftemål en lämplig grund här för utgöra de vägunderhållskostnader, som motorfordonstrafiken vållade. Vägunderhållskostnaderna eller vägslitningen åter vore beroende ej blott av motorfordonstrafikens omfattning utan även av dess tyngd och beskaffenhet i övrigt. Som mätare för motorfordonstrafikens omfattning tjänade bensin- (brännolja-) och gummiringförbrukningen. I anslutning härtill syntes ifråga om motorcyklar och personbilar beskattningen av bensin (brännolja) och av gummiringar böra utgöra det väsentliga. För dylika lättare motorfordon borde därför fordonsskatten antingen helt bortfalla eller minskas högst väsentligt. En avsevärd beskattning av fordonen, som grundade sig enbart på deras existens, kunde nämligen ej verka rättvist fordonsägarna emellan. I fråga om tyngre motorfordon, dit lastbilar och omnibussar vore



att hänföra, vore däremot bensin- (brännolja-) och gummiringsförbrukningen enbart ej någon direkt mätare av vägslitningen utan här tillkomme fordonens tyngd med mera. För tyngre motorfordon fordrades därför en fordonsskatt, som med hänsyn till den betydande vägslitningen och de avsevärda skador å vägarna, dylika fordon vanligen vållade, borde vara jämförelsevis hög. På grund härav ansåge vägvingenjören, att enligt nu gällande bestämmelser skatten å tyngre motorfordon, inberäknat släpvagnar med större maximilast, vore för låg i förhållande till skatten å lättare motorfordon. En rättvisare beskattning av bilarna syntes kunna erhållas genom att *dels* högst väsentligt öka den tjänstevikt av 600 kilogram, som nu vore skattefri, och *dels* avsevärt öka gällande skattesats. För släpvagnar borde med maximilasten som grund sådana skattesatser, som jämväl vore tillämpliga å maximilaster över 800 kilogram, införas.

*Sveriges droskbilägares, lasttrafikbilägares, omnibusägares och trafikbilägares riksförbund:*

Riksförbunden, som icke ville bestrida lämpligheten av att den vägslitning, som varje fordon åstadkomme, lades till grund för beräkningen av skattebeloppen, har framhållit, att erforderlig utredning för närvarande saknades om olika fordons vägförstörande inverkan. Med anledning därav funne riksförbunden det oundgängligen nödvändigt, att en opartisk och sakkunnig teknisk undersökning i detta hänseende verkställdes — lämpligen genom Statens väginstitut — innan frågan om skattesatsernas avvägande upptoges till bedömande.

Den uppfattning, som framskymtade i bevillningsutskottets betänkande, att särskilt lastbilarna och omnibussarna ej skulle drabbas av den nuvarande beskattningen i en grad, som motsvarade deras vägslitning, syntes bero på ett ensidigt beaktande av nämnda fordons jämförelsevis stora tyngd med bortseende från en annan i detta sammanhang synnerligen avgörande omständighet, nämligen den hastighet, varmed fordonen framfördes. Även bortsett från det förhållandet, att lastbilar och omnibussar enligt gällande lag finge framföras med högst 50 kilometers hastighet, medan personbilarnas hastighet ej vore siffermässigt begränsad, låge det i sakens natur, att tyngre fordon i många — kanske de flesta — situationer framfördes med lägre hastighet än lättare sådana. Vidare användes numera å fordon i yrkesmässig trafik i stor utsträckning lågtrycksringar av stora dimensioner, vilka vore ägnade att betydligt nedbringa vägslitningen under i övrigt oförändrade förhållanden. En med beaktande av bland annat de nu nämnda omständigheterna företagen allsidig undersökning av frågan om fordonens vägslitning komme med säkerhet att leda till ett helt annat resultat än det av bevillningsutskottet antagna.

Om riksförbunden för sin del ansåge vägslitningen kunna godtagas som grundläggande princip för bilbeskattningen, måste emellertid samtidigt framhållas, att denna princip skäligen borde tillämpas med vissa modifikationer. Det vore sålunda uppenbart, att även ägaren av ett fordon, som användes i jämförelsevis ringa utsträckning, hade ett betydande intresse av att landets vägnät såsom helhet betraktat vore av tillfredsställande utsträckning och beskaffenhet. Och även om ett fordon begagnades endast vissa månader av året, borde dess ägare bidraga till vägunderhållet i samma utsträckning som den, vars fordon begagnades året om, ty för vägnätets bibehållande i farbart skick tarvades underhåll under årets alla månader, oavsett om de användes mer eller mindre. Genom beskattning av allenast förbrukningsartiklarna bensin och gummi syntes sådana fordonsägare som de nu omnämnda ej komma att lämna ett mot deras intresse svarande bidrag till vägväsendet.

Det framstode därför för riksförbunden såsom skäligt, att automobilbeskattningen i framtiden komme att till åtminstone lika stor del som nu uttagas i form av fordonsskatt. Då det på alla områden inom affärlivet vore vanligt, att större avnämare erhöle ett lägre pris per enhet vid sina inköp, men en rabatteringsanordning beträffande bensin- och gummiskatterna svårigen torde kunna genomföras, vore fordonsskatten motiverad även ur den synpunkten, att den i viss mån beredde en indirekt lättnad i pålagorna för den yrkesmässiga trafikens utövare, vilka i flertalet fall vore stora förbrukare och vilkas bensin- och gummiskatter därför uppginge till synnerligen betydande belopp.

*Svenska automobilhandlareföreningen* har framhållit, att med hänsyn till automobilbeskattningens ändamål skatten så långt möjligt borde utgå i direkt proportion till den effektiva vägslitningen. Bilbeskattningens nuvarande uppdelning på fordons-, gummiring- och bränsleskatt syntes därför föreningen i stort sett vara riktig.

#### *Aktiebolaget Scania-Vabis:*

Automobilskatten för olika fordon borde avpassas så, att den i möjligaste mån svarade mot respektive fordons åverkan å vägen. Om denna princip godtoges, måste varje tanke på användandet av automobilskatten såsom någon sorts regulator på bilarnas konkurrensförmåga avvisas såsom orimlig. Bolagets mångåriga erfarenhet inom området för stora fordon, såväl lastbilar som omnibussar, hade bibragt bolaget den kunskapen, att automobilens hastighet hade ett större inflytande på vägslitaget än dess tyngd. Enligt bolagets åsikt kunde man säga, att en jämförelsevis lätt vagn med enkla, relativt smala gummiringar och hög hastighet såsom regel gjorde större åverkan å vägbanan än en stor, tung omnibuss med dubbla jätteballongringar, vilka vid omnibussens mera måttliga hastighet snarare vältade vägbanan jämn.

Till belysande av frågan, i vilken mån de stora fordonen »göra rätt för sig» i skattehänseende, har bolaget åberopat en år 1933 verkställd utredning, varav framginge, att omnibusstrafiken å sträckan Stockholm—Roslagsnäsby (13,000 meter hårdgjord väg) under ett år erlade: viktskatt 11,813<sup>34</sup> kronor, gummiskatt 13,160 kronor och bensinskatt 44,896<sup>43</sup> kronor. Summan bilskatt, 69,869<sup>77</sup> kronor, motsvarade 5,375 kronor per löpmeter av vägen respektive 0<sup>575</sup> kronor per körd mil. Bolaget har i anslutning härtill ytterligare anfört:

Då en väg av ifrågavarande slag i amortering, ränta och underhåll enligt uppgift från en av våra främsta vägfackmän kunde anses kosta cirka 4 kronor per löpmeter och år, framginge härav, att hela kostnaden för vägen i fråga, vilken utnyttjades även för en mängd annan trafik, mer än rikligt täcktes enbart av omnibusstrafiken å vägen.

På grund av det anförda, och då bolaget ansåge den nuvarande automobilbeskattningen vara väsentligen rättvist avvägd, borde ingen sådan ändring av beskattningen genomföras, att en förskjutning till nackdel för de större fordonen gjordes, då dessa kunde anses fullt betala sin andel av vägstkostnaden.

#### *Aktiebolaget Volvo:*

Den tidigare godtagna principen, att skatten borde läggas så, att den så vitt möjligt svarade mot den skada, som fordonen gjorde på vägen, ansåge bolaget vara den enda hållbara för en rättvis beskattning. Den stora svårigheten vore att komma fram till en riktig uppfattning om, i vad mån olika vägnar slete vägarna mer eller mindre. Enligt bolagets mening förefunnes

ett samband mellan vägslitning och fordonsslitning. För bedömandet av frågan, i vad mån vagnarna slete vägarna olika, vore av viss vikt att hava kännedom om, huru konstruktören-fabrikanten såge på de olika faktorer — hastighet och belastning — som påverkade vagnarnas hållbarhet. Bolagets uppfattning härutinnan vore att, när det gällde vagnslitningen, en ökad hastighet inverkade progressivt, under det att en ökad belastning icke inverkade progressivt. Om detta förhållande vore bolaget så övertygat, att bolaget lade detsamma till grund för sitt konstruktionsarbete. Vid överbäggande av de olika faktorer, som bolaget ansåge utöva inflytande på vägslitningen, komme bolaget till den slutsatsen, att den nuvarande skattebelastningen i stort sett vore väl avvägd mellan olika vagntyper och något så när rättvis. De förslag till ändringar, som bolaget ville framkomma med avsåge dels beräkningen av fordonsskatten dels avvägningen mellan gummi-skatt och bensinskatt.

### Fordonsskatten.

Beträffande fordonsskattens avvägning har i vissa av de avgivna yttrandena framhållits, att det icke vore möjligt att uttala sig därom, innan en närmare utredning verkställdes om de olika fordonsslagens vägslitande verkningar. Från vissa håll har uttalats tveksamhet om riktigheten av en ökning av den nuvarande fordonsskatten för de tyngre fordonen, medan åter från andra håll anförts, att större rättvisa i beskattningen skulle åstadkommas, därest skatten minskades för de lättare och ökades för de tyngre fordonen. Mot fordonsskattens beräkning efter tjänstevikt har från vissa håll anmärkts, att detta icke vore en rättvis grund för beräkningen, utan att skatten i stället borde bestämmas efter fordonens totala vikt eller största hjultryck. För fordon, som användes endast i ringa utsträckning, borde skattelindring medgivas.

I det följande lämnas en kortfattad redogörelse för de synpunkter, som i yttrandena framförts beträffande fordonsskatten och dess avvägning.

*Överståthållarämbetet* har vid sitt yttrande fogat yttranden av andre polisintendenten i Stockholm samt Stockholms stads gatukontor.

#### *Andre polisintendenten:*

Ur vägförstöringssynpunkt borde fordon av samma slag ofta skattläggas helt olika beroende på den större eller mindre omfattning, i vilken fordonen faktiskt brukades i trafik. En privat personbil kunde stundom användas i mycket ringa utsträckning, under det att till exempel en droskbil i regel utnyttjades mera intensivt. Samma vore förhållandet mellan exempelvis en lastbil, avsedd för ett mindre affärs- eller industriföretag, å ena sidan, och en lastbil eller en omnibuss tillhörande ett yrkesmässigt trafikföretag, å andra sidan. I stort sett torde man kunna säga, att fordon i den yrkesmässiga trafiken i särskilt hög grad förstörde vägarna. Att på grund härav utsöndra dessa till högre fordonsskatt torde dock icke kunna ifrågakomma utan att medtaga en hel mängd andra fordon i icke yrkesmässig drift, vilka stundom kunde brukas i lika stor omfattning som de yrkesmässiga fordonen; detta gällde både person- och lastbilar. Fordonsskatten syntes böra förbliva en grundskatt på fordonen, under det att bensin- och gummiskatterna borde avvägas så, att de mera direkt komme att motsvara det allmännas

krav på ersättning från de enskilda fordonen för deras vägförstöring. Möjlig förtjänade utredas, huruvida en rättvisare skattläggning kunde ske därigenom, att till grund för skattens bestämmande toges fordonens totalvikt i stället för tjänstevikt.

*Stockholms stads gatukontor:*

Några undersökningar för bedömande av frågan, huruvida den för närvarande utgående bilskatten kunde anses väl avvägd med hänsyn till den åverkan, som olika slag av fordon utövade å gator och vägar hade, så vitt gatukontoret hade sig bekant, icke blivit utförda i vårt land. Däremot hade i Tyskland verkställts omfattande undersökningar för att utröna inverkan av motorfordonens tyngd och hastighet på olika slag av beläggningar. Sålunda hade å en stor provväg vid Braunschweig utförts sådana undersökningar. Av undersökningarna hade framgått, att åverkan från lastbilar av de använda typerna på olika beläggningar växte med ökad vikt hos fordonet, men att denna åverkan i hög grad berodde på fordonets hastighet. Åverkan från ett tyngre fordon kunde i viss grad kompenseras genom lägre hastighet. Vid mycket tunga fordon fordrades dock härför en onormalt låg hastighet.

Inom Stockholm hade man i viss mån kunnat konstatera en starkare åverkan av den tyngre trafiken. Vissa trafikleder, vilka i stor utsträckning trafikerades av tunga lastbilar, hade uppvisat betydligt större åverkan än sådana, som huvudsakligen trafikerats av de lättare personbilarna. Särskilt de stora och tunga bussarna hade visat sig medföra stark åverkan, varvid i synnerhet hållplatserna, där bussarna bromsade in och åter sattes igång, varit hårt utsatta. Likaså hade vid trånga gathörn med svängande busstrafik beläggningen visat sig utsatt för stark förstörelse.

Med hänsyn till att avfjädringen av de tunga fordonen och även ringarnas konstruktion ständigt förbättrades, syntes man kunna förvänta en minskning av deras åverkan på beläggningen. Denna förbättring torde emellertid mer än väl motverkas av den större hastighet, som redan nu medgäves, och som sannolikt komme att ytterligare stegras. Med hänsyn härtill funne gatukontoret, att de tyngre lastbilarna och framför allt de tunga och med stor hastighet framförda bussarna utövade en väsentligt större åverkan än som stode i proportion till deras vikt.

*Överståthållarämbetet* har för egen del anfört:

Då den nuvarande fordonsskatten icke beräknades på 600 kilogram av tjänstevikten, komme för fordon intill 1 000 kilograms vikt skatten att utgå med samma belopp, medan för fordon av högre vikt, skatten stege efter en svagt progressiv skala allteftersom fordonsvikten ökades. Med hänsyn till den i förhållande till vägslitningen dryga andel i vägunderhållet, som i form av bensin- och gummiringsskatt redan åvilade de lättare fordonen, borde övervägas, huruvida icke dessa intill en viss lägre vikt borde helt befrias från fordonsskatt. Genom en dylik åtgärd skulle anskaffningen av mindre personbilar komma att uppmuntras, vilket obestriddligen ur såväl trafik- som väghållningssynpunkt måste anses önskvärt. För övriga bilar borde skatten, på de skäl ämbetet angivit, utgå efter en i förhållande till vikten starkt progressiv skala.

För närvarande beräknades skatten efter fordonets tjänstevikt. Det vore uppenbart, att genom denna anordning lastbilarna och omnibussarna erhöle en alldeles omotiverad skattelättnad i förhållande till personbilarna. Medan för de senare viktökningen vid full last näppeligen torde överstiga 30 procent av tjänstevikten, uppginge ofta lastförmågan för en lastbil eller omnibuss till

100 procent eller mera av tjänstevikten. Beaktade man därjämte, att vägförstörelsen på icke högvärdiga vägbanor ökade progressivt i förhållande till viktstegringen samt att således schematiskt sett varje viktsenhet av lasten medförde en icke obetydligt större vägslitning än varje motsvarande viktsenhet av fordonets tjänstevikt, syntes man icke längre kunna avvisa kravet på att vid fordonsskattens beräkning vikten av fordonets maximilast åtminstone delvis inräknades i den skattepliktiga vikten.

Därest fordonsskatten avsevärt ökades för de tyngre fordonen, torde för dessa fordons vidkommande ett konsekvent fasthållande vid principen om automobilskattens beräkning efter graden av vägförstörelsen nödvändiggöra, att fordonsskatten ställdes i direkt relation till den tillryggalagda vägsträckan. Särskilt för de allra högst beskattade fordonen skulle ett ensidigt fasthållande vid fordonets vikt såsom enda skattenorm kunna medföra betydande orättvisor ur beskattningssynpunkt. Därest skatten ställdes i beroende av de av fordonen tillryggalagda vägsträckorna, erfordrades självfallet, att fordonen försåges med plomberade distansmätare.

Beträffande frågan om skattelindring för sådana bilar, som begagnades under endast en kortare del av året, funne ämbetet skäl icke föreligga för att nu ifrågavarande säsongmässiga automobiltrafik uppmuntrades genom skattelättnader. Här avsedda fordon tillgodosåge nämligen trafikbehov, som i regel skulle kunna fyllas lika väl genom anlåtande av den yrkesmässiga trafikutövningen. Däremot medförde det säsongmässiga begagnandet av dessa fordon under den varma årstiden trafik- och parkeringssvårigheter, som åtminstone för huvudstadens vidkommande vore högst betydande. I de fall, där det säsongmässiga utnyttjandet av bilen nått sådan omfattning, att det ej kunde ersättas genom förhyrande av taxebil eller lastbil, syntes ej heller något skäl för särskild skattelättnad föreligga.

#### *Länsstyrelsen i Stockholms län:*

Sådan ändring i skattesatserna borde ej företagas, att motorfordonsbeståndet komme att i sin helhet drabbas av större beskattning än under nuvarande förhållanden. Därest överhuvud taget en ändring i beskattningen av motorfordonsbeståndet borde ske, syntes en förskjutning av beskattningen böra äga rum så, att skatten minskades på lättare fordon och ökades på tyngre.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* har överlämnat ett yttrande från vägingenjören i länet, däri denne anfört:

Om man bortsåge från släpvagnar och motorcyklar, vilkas förstörande inverkan på vägarna torde vara av mindre betydelse, och toge hänsyn blott till person- och lastbilar, vilka med säkerhet vållade den största åverkan å vägarna, kunde konstateras, att den nuvarande skatten i det närmaste stode i direkt proportion till tjänstevikten, åtminstone när det gällde medelstora och större bilar. Antoges förhållandet mellan dessa fordons totalvikt och tjänstevikt vara ungefär konstant, kunde man påstå, att beskattningen av medelstora och större bilar för närvarande skedde ungefär i direkt proportion till deras totalvikt. Vore det nuvarande beskattningssystemet för dessa bilar rättvist, skulle följaktligen bilarnas åverkan å vägbanan stå i ungefär direkt proportion till deras totalvikt. Frågan härom vore synnerligen komplicerad och borde därför utredas av på området särskilt sakkunniga.

#### *Länsstyrelsen i Östergötlands län:*

Utvecklingen på bilväsendets område hade under de senare åren kännetecknats av ett allt större antal tyngre bilar. Med hänsyn till, att dessa fordon vanligen brukades i mera intensiv trafik än de lättare personbilarna, kunde

starkt ifrågasättas, huruvida fordonsskatten för de tyngre fordonen täckte den del av merkostnaden för vägväsendet, som i förhållande till de lättare bilarna förorsakades av de tyngre fordonen. För avhjälpande av en eventuell disproportion i berörda avseende syntes närmast två alternativ böra komma i fråga under förutsättning, att nu gällande beskattningsgrunder skulle bibehållas. Antingen finge man tillgripa en progressiv höjning av fordonsskatten beträffande de största fordonen, exempelvis med tjänstevikt från och med 3 000 kilogram, eller nödgas ytterligare höja skatten på förbrukningsartiklarna. I sistnämnda fall syntes emellertid, för att icke denna skattehöjning även skulle drabba de mindre bilarna, en däremot svarande sänkning böra ske av skatten å sistnämnda fordon.

#### *Länsstyrelsen i Jönköpings län:*

Beträffande beräkningen av fordonsskatten syntes praktiskt uteslutet att anlägga annan synpunkt än den nu gällande eller tjänstevikten. Länsstyrelsen ville emellertid icke påstå, att detta sätt för skattens utgörande innefattade uttryck för full rättvisa. Skulle sådan skipas, torde annat ej återstå än att, med slopande av fordonsskatten, höja skatten för gummi och bensin, men länsstyrelsen ville icke framställa förslag därom.

*Länsstyrelserna i Kalmar, Kristianstads och Hallands län* ha ansett, att tyngre fordon borde beskattas hårdare än för närvarande vore fallet. *Länsstyrelsen i Kalmar län* har därvid ifrågasatt införande av en på lämpligt sätt avvägd progressiv höjning av skatten å fordon med tjänstevikt från och med 3 000 kilogram.

#### *Länsstyrelsen i Älvsborgs län:*

Vad beträffar skattens differentiering i riktning mot ökad beskattning av de tyngre motorfordonen vore detta, om nuvarande princip för bilskatten, d. v. s. att skatten motiverades av vägslitningen, skulle upprätthållas, en rent teknisk fråga, som undandrog sig länsstyrelsens bedömande. Den vore vidare en så pass svår teknisk fråga, att, ehuru ett svar på frågan länge söktes, såvitt länsstyrelsen visste, vägteknicer ej vågat sig på densamma. Skulle på tyngre bilar läggas hela kostnaden för en vägs utbyggande att tåla högre belastning, syntes sannolikt, att beskattningen komme att verka prohibitiv på användningen av tyngre bilar.

*Länsstyrelsen i Skaraborgs län* har överlämnat yttrande av vägingenjören i länet, vilken anfört:

Vägförstöringen ökades med fordonets tyngd och hastighet. Fordonstyngden utjämnades på vägbanan genom hjulen och för vägarnas bärighet vore hjultrycket avgörande såtillvida, att ju högre hjultryck man ville tillåta på en väg, desto stabilare måste den utbyggas. Vad däremot slitningen på vägbanan beträffade, så bleve givetvis slitningen dubbelt så stor för fyra hjul som för två, om hjultrycket därvid vore konstant. Hade bilen dubbla hjulringar, bleve visserligen specifika trycket på vägbanan mindre för samma hjultryck och således vägens bärighet i förhållande till fordonet större, men den sugning i vägbanan, som åstadkommes med dubbla hjulringar, bleve avsevärt större än vid enkla ringar, och följden bleve då, att vägbanan sletes hårdare av dubbla ringar än av enkla. Ökades hastigheten, ökades även sugningen och således även vägslitningen. Rätta utgångspunkten för beskattningen vore därför icke tjänstevikten, utan tjänstevikten med tillägg av totala belastningen. Personvagnar borde följaktligen beskattas i förhållande till tjänstevikt och det antal personer, för vilket vagnen vore avsedd,

därvid varje persons vikt beräknades till 75 kilogram. Omnibussar borde beskattas efter enahanda grunder. Lastbilar borde beskattas efter tjänstevikt med tillägg av tillåten maximibelastning. Då hastigheten även inverkade på vägslitningen, borde tariffen för personbilar sättas något högre än tariffen för omnibussar och lastbilar.

*Länsstyrelsen i Skaraborgs län* har för egen del anfört:

Frågan om olika motorfordons egenskaper i fråga om slitage å vägarna borde utredas genom speciella sakkunniga, därvid de i vägingenjörrens yttrande anförda synpunkterna torde förtjäna beaktande. Länsstyrelsen ville för egen del icke göra något slutligt uttalande, men hölle för högst sannolikt, att vad bevillningsutskottet vid 1936 års riksdag anfört beträffande de tyngre lastbilarna i och för sig vore befogat. Dock ville länsstyrelsen framhålla, att den gradering i avseende å vägförslitningsegenskaper, som kunde påvisas för olika motorfordon, ej ensamt borde få vara vägledande vid deras beläggande med skatt utan borde viss hänsyn även tagas till de olika fordonens betydelse och nytta ur allmän synpunkt.

*Länsstyrelsen i Västmanlands län:*

Beträffande fordonsskattens beräkning efter tjänstevikt torde delade meningar råda i fråga om rättvisan i denna beskattningsgrund. Om man utginge från, att slitningen av vägbanan stode i visst förhållande till den rullande vikten och den vägsträcka, fordonet tillryggalade, syntes fordonets tjänstevikt icke vara den rätta faktor, varmed i detta sammanhang borde räknas. Den rullande motordrivna fordonsparken framfördes givetvis i mycket ringa omfattning med enbart tjänstevikten. Till åtminstone 75 procent torde fordonens lastkapacitet vara tillfullo utnyttjad. Vid sådant förhållande och då det torde vara ofrånkomligt, att fordonets verkliga tyngd vore utslagsgivande för vägslitningen, torde det icke innebära någon orättvisa, om skatten beräknades i lämpligt förhållande till fordonets totalvikt. Med en sådan beräkningsgrund skulle visserligen de fordonsägare, som nyttjade sina motorfordon endast någon del av året — en stor del personbilar — bliva hårdare beskattade än de, som nyttjade fordonen i trafik året runt. Detta missförhållande kunde till stor del bortelimineras genom lättnader, exempelvis vid fordonets avförande för viss tid ur registret genom borttagande av den föreskrivna, mot tre månaders skatt svarande särskilda avgiften. Med en sådan anordning skulle skatten komma att utgå för den tid, fordonet verkligen vore i bruk. För åstadkommande i görligaste mån av en utjämning av skattebördan olika fordonskategorier emellan, något som givetvis förutsatte en lättnad för de minsta vagnarna, kunde man möjligen tänka sig en sänkning för dessas vidkommande av fordonsskattens minimibelopp.

*Länsstyrelsen i Kopparbergs län:*

För en rättvis bedömning av spörsmålet, huruvida de merkostnader för vägväsendet, som i förhållande till de lättare motorfordonen förorsakades av lastbilarna och omnibussarna, täcktes genom den nuvarande beskattningen av dessa fordon, måste enligt länsstyrelsens förmenande tagas hänsyn till, i vad mån dessa fordon i förhållande till övriga motorfordon genom bensin- och gummiringsskatt bidroge till vägunderhållet. Då någon statistik i denna sak, länsstyrelsen veterligt, icke föreläge, funne länsstyrelsen svårigheter möta för frågans rättvisa bedömning. Uppenbart torde emellertid vara, att av den för staten utan jämförelse största inkomstkällan av bilskattemedlen, nämligen bensinskatten, huvudparten inflöte från omnibuss- och lastbilstra-

fiken. Hänsyn borde vid frågans bedömande även tagas till den stora betydelse för samfärdseln, som nämnda trafikmedel ägde och till det därmed förknippade intresset, att man icke genom för hård skattebelastning hämmade trafikföretagens utveckling. Länsstyrelsen funne sig med hänsyn till vad sålunda anförts icke kunna taga ställning till frågan om strängare beskattning å förberörda fordonsslag förrän en utredning föreläge i förut omförmälda hänseenden ävensom beträffande trafikföretagens förmåga att utan men för samfärdseln tåla högre skattebördor.

Vad anginge frågan om skattelindring för motorfordon, vilka i allmänhet användes endast i ringa utsträckning, syntes det länsstyrelsen, att någon hänsyn till denna omständighet ej kunde tagas, då fordonsskatten utginge i förskott och någon kontroll å berörda förhållande ej rimligen kunde utövas. Möjligen skulle man kunna taga hänsyn till denna omständighet i den yrkesmässiga trafiken, då reservfordon komme till användning. Äsyftades skattelindring, därest fordon under viss tid icke vore i bruk, vore bestämmelser härom meddelade i 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen. Av anförda skäl funne länsstyrelsen någon ändring av denna bestämmelse icke vara av behovet påkallad.

*Länsstyrelsen i Gävleborgs län* har åberopat följande yttrande av bilbesiktningsmannen i Gävle:

Beträffande skattesatserna torde starka skäl tala för, att en lägre skatt uttoges för personbilar än för lastbilar. En lastbils totalvikt i trafik uppginge vid de allmännast förekommande biltyperna till 2 å 2½ gånger tjänstevikten, medan en personbils motsvarande vikt vore 1:2 å 1:4. Visserligen torde medelhastigheten för personbilar ligga 15 å 20 kilometer högre än för lastbilar, men ändå kunde de senare på grund av den väsentligt högre totalvikten antagas slita mer på vägbanan än de förra. En ytterligare omständighet vore den, att lastbilarna utnyttjades mera, varför fordonsskatten utgjorde en mindre del av den totala bilskatten än för personbilar. Genomsnittliga bensinförbrukningen för personbilar, med undantag för de yrkesmässiga, torde uppgå till 1 500 å 2 000 liter per år, varför fordonsskatten för dessa vagnar torde utgöra c:a 35 procent av den totala automobilskatten, medan för lastbilar samma siffra, med en årlig bensinförbrukning av 6 000 å 7 000 liter och större ringslitage, kunde antagas vara cirka 20 procent. För personbilar och omnibussar i yrkesmässig trafik torde motsvarande siffra ligga mellan förenämnda. En åtskillnad mellan privata och yrkesmässiga fordon inom denna kategori skulle emellertid säkerligen framkalla liknande krav beträffande lastbilarna, och den skulle dessutom innebära en orättvisa så till vida, att privata bilar, som användes vid utövandet av eget yrke, skulle bliva gynnade framför de yrkesmässigt nyttjade bilarna.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* har åberopat följande yttrande av vägingenjören i länet:

Att helt borttaga fordonsskatten torde för närvarande icke vara möjligt, så pass ofullständigt som landets vägnät ännu vore utbyggt. De nuvarande skattesatserna torde därför böra bibehållas för lättare fordon upp till 1 500 kilogram största hjultryck. För hjultryck mellan 1 500 och 2 000 kilogram torde skälig höjning av skattesatsen vara befogad, men för hjultryck över 2 000 kilogram borde helst skatten hållas progressivt så hög, att nyttjandet av alltför tunga vagnar bleve inskränkt till det oundgängliga för ekonomisering av masstransporter i större skala.



*Länsstyrelsen i Norrbottens län:*

I betraktande av fordonsskattens nuvarande höjd syntes det knappast tillräddigt att ytterligare öka densamma för omnibussar och lastbilar i de tyngre viktclasserna, särskilt som det torde kunna befaras, att en dylik höjning skulle verka hämmande på utvecklingen av fordonsbeståndet i dessa klasser, kanske till och med i sådan grad att den väntade ökningen av skatteintäkten från dessa klasser helt komme att utebliva. Med hänsyn härtill och till den ofta påtalade »orättvisan» i fordonsskattens karaktär (saknaden av relation mellan skattebeloppet och graden av fordonets användande) förefölle varje höjning av fordonsskatten olämplig. Därest ökat behov av automobilskattemedel yppades, syntes detta böra i första hand täckas på annat sätt, till exempel genom höjning av skatten på drivmedel.

*Svenska automobilhandlareföreningen:*

Den nuvarande principen, att fordonsskatten beräknades enbart efter fordonets tjänstevikt utan hänsyn till den last, för vilken fordonet vore avsett, hade otvivelaktigt haft till följd, att personbilar beskattades proportionsvis högre än lastbilar och omnibussar. Föreningen önskade visserligen icke en omläggning av fordonsskatten så, att en fordonstyp gynnades på en annans bekostnad, men föreningen förmenade, att fordonsskatten för alla slag av bilar skulle läggas på en rättvisare grund, om den komme att beräknas på en fordonsvikt, som utgjorde medeltalet mellan fordonets tjänste- och totalvikt. Denna medelvikt måste nämligen anses vara ett riktigare uttryck för den vikt, som verkligen rullade på vägen än den nu använda skattevikten. I följd av föreningens principiella åsikt, att skatteberäkningen icke skulle gynna viss fordonstyp, ansåge föreningen, att det nuvarande skattefria viktavdraget borde bortfalla. Föreningen förutsatte givetvis en samtidig sänkning av skattekronor för 100 kilogram så, att den totala fordonsskatteintäkten motsvarade den, som efter nuvarande bestämmelser erhöles. Fordonets vikt vore emellertid ej allena avgörande på vägslitaget. Den hastighet, varmed fordonet framfördes, spelade en betydande roll för vägslitningen. Föreningen motsatte sig därför bestämt varje ökning av fordonsskatten utöver den av förberörda ändring förorsakade, i all synnerhet som en högre hastighet direkt beskattades genom större bränsleförbrukning och större ring-  
slitage.

*Aktiebolaget Volvo:*

Den nuvarande beräkningen av fordonsskatten ansåge bolaget giva rum för berättigade anmärkningar, emedan densamma verkade ojämnt mellan olika slag av vagnar. Enligt bolagets mening borde fordonsskatten utgå på person- och lastvagnars samt omnibussars totala maximivikt inklusive belastning utan något skattefritt avdrag. Bolaget hölle för sannolikt, att fordonsskatten, för att giva samma belopp som för närvarande, i sådant fall skulle kunna sänkas från 14 till 6 kronor för 100 kilogram.

*Svenska elektrobil aktiebolaget:*

För elektriska bilar, som dreves medelst en elektrisk motor, vilken erhöles sin energi från en å fordonet anbragt elektrisk ackumulator, borde fordonsskatten utgå efter samma skattesats, som för närvarande gällde i fråga om bilar inrättade för och drivna med tråkolgas, eller sålunda med endast halv fordonsskatt.

## Gummiringsskatten.

Vad beträffar skatten å automobilgummiringar har i det föregående redogjorts för länsstyrelsernas synpunkter på denna fråga. Här lämnas en kortfattad översikt över de uttalanden i övrigt, som gjorts i detta ämne. För frågan om skattefrihet för gummiringar, som användas å icke motordrivna fordon, kommer att lämnas särskild redogörelse.

### *Svenska automobilhandlareföreningen:*

Genom gummiringsskattens ökning från 2 kronor till 3 kronor 50 öre för kilogram hade inköpspriset å bilringar i hög grad ökats. I följd härav nyttjade fordonsägarna sina ringar i det längsta samt frestades, att på fordonet montera ringar av mindre och klenare dimensioner än belastningen egentligen skulle kräva. På grund av dessa förhållanden äventyrades trafiksäkerheten. Föreningen förordade därför en återgång till en gummiringsskatt av 2 kronor för kilogram. Den minskade skatteintäkt, som bleve följd av den föreslagna nedsättningen av skatten, borde staten åtminstone delvis kunna taga igen genom införande av skatt å regummeringsgummi. Såsom en naturlig följd av den höjda gummiringsskatten och de ökade priserna å ringarna hade regummering av förslitna bildäck fått en allt större utbredning. Genom regummering komme en automobilring att rulla å vägarna avsevärt längre sträcka än som förutsatts, då den nuvarande skatten bestämdes. Det syntes därför både konsekvent och rättvist, att regummeringsgummi bleve beskattat.

### *Föreningen av fabrikanter och engrosfirmor inom gummiringssbranschen i Sverige:*

Då det vore obestriddigt, att varje form för skattens beräkning, som gjorde dess storlek proportionell mot bilens vägslitning, vore mera rättvis än andra beräkningsgrunder, kunde någon principiell invändning mot en skatt baserad på en bils ringslitage icke göras, enär detta slitage måste anses stå i proportion till bilens vägslitning. Mot storleken av den nuvarande skatten kunde ej heller någon välgående invändning göras. I ett hänseende verkade emellertid nuvarande bestämmelser orättvist. Föreningen åsyftade därvid den dubbelbeskattning, som nu ägde rum, genom att staten behölle hela det i förskott av fabrikanter (importören) erlagda skattebeloppet för sådana ringar, som efter kortare eller längre tids användning utbyttes på grund av fabriktionsfel och vilka, då desamma nedskrotades, icke längre slete vägarna. Då sådant utbyte skett, borde staten under kontroll av, att den utbytta ringen nedskrotades och sålunda icke efter reparation ånyo toges i bruk, endast behålla så stor procent av den erlagda skatten, som motsvarade ringens användning, och till fabrikanter (importören) återbetala återstoden. Denne finge nämligen betala full skatt även för den ring, som lämnades i utbyte mot den kasserade. Det måste anses vara orimligt, att staten, såsom nu skedde, toge skatt för båda ringarna.

### *Aktiebolaget Volvo:*

En av de olägenheter, som bolaget konstaterat av den höga gummiringsskatten, vore, att såväl fabrikanter som fordonsägare frestades att välja för klena gummiringar. Samtliga lastbilar här i landet ginge för närvarande med överbelastade gummiringar. Härigenom sletes de snabbare än eljest. Denna tendens till överbelastning av ringarna hade inträtt endast ett fåtal månader efter det gummiringsskatten höjts. Det förekomme ofta, att ringarna på last-

bilar sletes ned in på canvassen, beroende på att fordonsägarna droge sig för den stora utgift, som anskaffandet av nya ringar innebure. För den allmänna trafiksäkerheten medförde detta uppenbara risker. På grund av sitt material och sin konstruktion vore gummiringarna såtillvida säregna, att det för upptagande av en högre statisk belastning fordrades flera kilogram canvas och gummi än som svarade mot belastningshöjningen. För stora lastbilar och bussar bleve gummiringsskatten, sådan den nu utginge, progressiv. Detta vore så mycket mindre motiverat som de stora gummiringarna genom sin bredd och mjukhet verkade mindre slitande på vägbanan än smalare ringar. En verkligt stor och tung lastbil och en stor omnibuss påverkade vägen mera som vägvältare än som slitande fordon. Då i självkostnaden för bilringarna inginge skatten och vinstprocenten beräknades på nämnda kostnad, finge köpare av fordonen erlägga dels gummiskatt till staten dels ock ett vinstpålägg till fabrikanter och återförsäljare. Likartat vore förhållandet i fråga om de ersättningsringar, som såldes genom gummibolagen, återförsäljare och detaljister. Enligt en av bolaget verkställd överslagsberäkning syntes konsumenten få betala 5: 25—5: 50 kronor för kilogram gummi, varav staten erhöle 3 kronor 50 öre för kilogram. Med hänsyn till det anförda, borde gummiringsskatten helt borttagas eller åtminstone sänkas till tidigare gällande belopp, 2 kronor för kilogram. Det belopp, som skatten inbringade, borde i stället uttagas i form av ökad bensinskatt.

*Svenska gummifabriksaktiebolaget i Gislaved:*

Olägenheterna med gummiringsskatten hade med största tydlighet framträtt efter den år 1932 beslutade skattehöjningen. Skatten vore olämplig när ringarnas livslängd vore beroende av en mängd olika faktorer, som fordonsägaren icke kunde beräkna eller råda över och som i de flesta fall ej heller hade något direkt samband med vägslitningen. Skatten måste betraktas såsom direkt orättvis, när, såsom ofta inträffade, en ring ginge sönder förtid genom olyckshändelse och de, som huvudsakligen måste köra på dåliga vägar, utsattes för en ökad skattebelastning vid jämförelse med dem som körde på välbyggda och väl underhållna vägar. Då ringarnas livslängd vore högst växlande och beroende av ett flertal faktorer, som varken fordonsägaren eller fabrikanter kunde bemästra, drabbade skatten de enskilda bilägarna högst olika. Då skatten med sitt nuvarande belopp ökade nettopriset för bilägare till nästan det dubbla beloppet, fördyrades ringutrustningen på en vagn så avsevärt, att de flesta såväl personbilar som lastvagnar i vanliga fall utrustades med för små och för svaga ringar, varigenom risken för olycksfall avsevärt ökades. Den hårda beskattningen av bilringar hade under de senaste åren medfört en ökad regummering av använda ringar, varigenom försäljningen av nya ringar icke på långt när hållit jämna steg med automobiltrafikens ökning. Enligt bolagets mening vore riktigast att helt borttaga gummiringsskatten. Kunde automobilbeskattningen icke minska med det belopp, som nu inflöte för gummiringar, borde beloppet i stället uttagas genom ökad bensinskatt eller ock genom ökning av fordons- och bensinskattna.

*Trelleborgs gummifabriks aktiebolag* har anført enahanda synpunkter på gummiringsskattningen som Gislavedsbolaget samt ytterligare tillagt:

Ringarna förstördes dels vid användningen genom anvõtning och inre arbet och dels genom »åldring» så, att även en stillastående ring försämrades. Ringsskatten förorsakade i allmänhet stora svårigheter vid reglering av reklamationer särskilt av sådan art, som förorsakats genom ett olycksfall, såsom punktering och till följd därav tomkörning o. s. v., och som ej direk

kunde hänföras till fabrikationsfel. Restitution av skatt å ringar, som måste nedskrotas och ersättas på grund av fabrikationsfel eller olyckshändelse, vore fullt befogad. Ett sådant förfarande torde emellertid bliva alltför invecklat och tidsödande. Enligt bolagets mening borde gummiringsskatten helt avskaffas och ersättas med ökad bensinskatt. Skulle ringskatten trots alla dess olägenheter bibehållas, ansåge bolaget det vara nödvändigt att uppdraga åt en central myndighet att avgöra, huruvida vissa slag av ringtyper borde beskattas eller icke.

### **Om skattefrihet för gummiringar, som användas å icke motordrivna fordon.**

Länsstyrelsernas uttalanden beträffande frågan om skattefrihet för gummiringar, som användas å icke motordrivna fordon, gå i huvudsak ut på följande. *Två* länsstyrelser ha ansett ändring i gällande bestämmelser icke vara av behovet påkallad; *två* länsstyrelser ha förordat skattefrihet, under förutsättning att sådana föreskrifter införas, varigenom det blir möjligt att på ett ur kontrollsynpunkt tillfredsställande sätt skilja skattefria ringar från skattepliktiga; *en* länsstyrelse har uttalat sig för befrielse från skatt för gummiringar, som användas å vissa för militärt bruk avsedda fordon; *tolv* länsstyrelser ha förordat skattefrihet för gummiringar, som användas å icke motordrivna fordon; sju av dessa länsstyrelser ha såsom skäl för sitt ståndpunkttagande framhållit, att icke motordrivna fordon med gummiringar ej åstadkomme tillnärmelsevis den slitning av vägbanan, som uppstode genom vanliga järnbeslagna hjulringar å exempelvis tyngre arbetsfordon.

Hos Kungl. Maj:t hava *Dunlop rubber c:o aktiebolag, N. B. Eriksson* i Hörby samt firman *Bröderna Modin* i Uppsala i särskilda framställningar hemställt om skattefrihet för gummiringar till skottkärror. Dessa framställningar ha överlämnats till automobilskatteutredningen för att tagas under övervägande vid fullgörandet av dess uppdrag.

Frågan har jämväl berörts i vissa framställningar till automobilskatteutredningen. I det följande redogöres för det huvudsakliga innehållet i sistnämnda framställningar.

#### *Kungl. arméförvaltningens tygdepartement:*

Fordon tillhörande krigsmakten vore i regel icke i dagligt bruk på sätt vore fallet med civila fordon. Med undantag beträffande automobiler, brukades arméns tillhöriga fordon endast tillfälligtvis för förflyttningar och inskränkte sig förflyttningarna på vägar oftast till kortare körsträcka. En del av fordonen användes endast någon enstaka gång varje år eller stode i förråd för att tagas i bruk först vid krigstillfälle. Något egentligt vägsplitage åstadkommes sålunda icke av detta slag av fordon. Med hänsyn till såväl vägsplitaget som den högre hastighet, vilken behövde hållas, då exempelvis kanoner och ammunitionsvagnar kördes efter motorfordon, borde å kanoner och andra tunga militära fordon anbringas gummiringar. Detta försvårades emellertid genom de kostnader, som vore förenade med anskaffningen av gummiringar. Av nämnda kostnader utgjorde i vissa fall gummiringsskatten den övervägande delen. Då gummiringarna på militära fordon i många fall måste vara massiva eller halvmassiva för att bliva skott- och explosionsssäkra

eller tillräckligt stabila, verkade den höga gummiringsskatten å dylika ringar särskilt betungande. Därest av principiella skäl generell befrielse från skyldighet att erlægga gummiringsskatt för krigsmakten tillhöriga fordon icke kunde lämnas, syntes krigsmakten dock böra befrias från skatt för gummiringar av halvmassivt eller massivt slag, använda å fordon konstruerade för speciellt militärt ändamål.

*Alnarps lantbruksinstitut:*

Under de senaste åren hade i jordbruket börjat användas luftgummiringar på vagnar samt redskap och maskiner av olika slag. Dessa ringar hade visat sig besitta egenskaper, som i fråga om jordbrukets transporter i viss mån visat sig kompensera arbetstidens begränsning och ökade priser. Verkställda undersökningar såväl här i landet som utomlands hade beträffande vagnar visat i huvudsak följande resultat. Genom användandet av luftgummiringar minskades dragkraftbehovet vid lika tunga vagnar. Minskningen, som vore störst på torra, lätta jordar samt minst på våta, styva lerjordar, varierade från noll till 50—70 procent. Denna minskning av dragkraften möjliggjorde körning med tyngre lass än tidigare eller, vilket i vissa fall kunde vara att föredraga, minskning av anspannet. Vid undersökningar, som verkställdes vid Alnarp åren 1934—1935 med en vagn försedd med luftgummiringar, visade denna vagn upp till 60 procent högre transportkapacitet än vagnar av vanlig typ. En sådan ökning utövade ett avgörande inflytande på behovet av arbetskraft för transportarbetet.

Genom luftgummiringens egenskaper bleve densamma mindre beroende av hjuldiametern än vanliga hårda hjul, vilket i sin tur vore av betydelse för själva vagnstypen. Användningen av luftgummiringar möjliggjorde övergång från den vanliga höghjuliga vagnstypen (bolstervagn) till flakvagnstypen, varigenom framförallt avlastningsarbetet och i viss mån även lastningsarbetet underlättades. Vid avlastningen hade det visat sig, att arbetsförbrukningen ofta minskats till 50—75 procent av den vid tidigare vagnstyp erforderliga. I vissa fall kunde tippningsanordning användas, varigenom än större tidsvinster kunde erhållas. En ytterligare fördel vunnes genom övergång till flakvagnstypen, i det man erhöle en vagn, som utan omställning eller förändring lämpade sig för transport av de flesta slag av gods. Genom den mjukare gången komme vagnar försedda med gummiringar sannolikt att bliva mera hållbara än andra, i varje fall beträffande axlar och hjul. Tack vare den automatiska övergången till rullager minskades arbetet med smörjning och tillsyn av lager. Då luftgummiringen fördelade hjultrycket på en stor yta, till skillnad från de hårda hjulen, verkade gummiringen vägskonande. Gummiringar vore användbara ej endast på lantbrukets fordon utan även på vagnar för skogs körning.

Fördelarna med användning av gummiringar på lantbrukets fordon vore väsentliga och på grund av lantbrukstransporternas omfattning ofta av genomgripande ekonomisk betydelse för ett jordbruk. Man hade ock sökt nyttiggöra dessa goda egenskaper på flera andra områden. Gummiringar hade sålunda visat sig utomordentligt lämpliga på skottkärror använda för skilda ändamål. Vidare hade dylika ringar kommit till användning på traktorer, sånings-, spridnings- och skördemaskiner, transportabla tröskverk och rensningsmaskiner med mera. Luftgummiringar på självbindare, som provats vid Alnarp, hade visat sig medföra betydande fördelar, såsom cirka 20 procents minskning av dragkraftbehovet, minskad slirningsrisk o. s. v. Detsamma gällde sannolikt om ett stort antal andra maskiner försedda med gummihjul. Användningen av gummiringar på traktorer och andra jordbruksmaskiner och redskap hade utomlands fått stor omfattning. Här i landet hade dessa

ringar ej slagit igenom, emedan kostnaderna för ringarnas anskaffning vore synnerligen höga.

Trots gummiringens obestridliga tekniska överlägsenhet kvarstode emellertid problem, som motverkade eller hindrade dess fulla utnyttjande. Inköpspriset på nya däck vore så högt, att sådana endast i undantagsfall kunde anskaffas. Att övergången till vagnar med gummiringar likväl kunnat ske berodde därpå, att man använde bildäck, som icke längre hade tillräcklig styrka för användning på bilar. Ur driftsäkerhetssynpunkt vore emellertid önskvärt, att nya däck kunde erhållas för sådant pris, att vagnar i mån av behov kunde utrustas med sådana däck. Även ur andra synpunkter vore önskvärt, att nya däck kunde köpas för jordbruksändamål. Det nu tillämpade sättet att ombygga kasserade bilchassier till hästfordon gäve icke helt fullgoda fordon. Det vore önsvärt, att tekniskt välkonstruerade vagnar funnes att tillgå. Hämmande på en sådan utveckling vore emellertid för närvarande, att en komplett vagn med nytt gummi icke kunde levereras till säljbart pris. Då flertalet jordbruksmaskiner hade kort arbetsperiod, torde användningen av gummiringar på dem bliva möjlig i större omfattning endast om samma hjuluppsättning kunde monteras än på en maskin än på en annan. Ett sådant system hade redan införts av utländska tillverkare av lantbruksmaskiner.

Av det anförda framginge, att gummiringens egenskaper tekniskt och praktiskt visat sådan betydelse för lantbrukets vagnar och delvis jämväl för dess maskiner och redskap, att en nästan fullständig övergång därtill kunde förväntas inom rimlig tid beträffande vagnar. Möjligheten att anskaffa nytt gummi för detta ändamål bleve därför för jordbrukets transportarbeten en livsfråga.

*Föreningen av fabrikanter och engrosfirmor inom gummiringningsbranschen i Sverige:*

Utomlands hade gummiringar alltmera kommit till användning för andra ändamål än för motorfordon, såsom för åkerbruksmaskiner och redskap med mera. Gummiringsskatten i vårt land ställde emellertid bestämt hinder i vägen för gummiringars liknande användning här i landet. Med hänsyn till frågans vidsträckta betydelse förordade föreningen skattefrihet för sådana gummiringar, som icke vore avsedda för motorfordon och icke vore möjliga att montera å sådana fordon.

*Svenska gummifabriksaktiebolaget i Gislaved:*

Då gummiringar till skottkärror och hästfordon m. m. enligt gällande förordning måste beläggas med skatt, varigenom priset å ringarna ungefär fördubblades, hade bolaget ansett det icke vara lämpligt att upptaga tillverkning av sådana ringar. Frågan vore emellertid av mycket stort intresse, särskilt för jordbruket. Under årens lopp hade bolaget prövat flera olika förslag att skilja sådana ringar från ringar för motordrivna fordon. Det bästa vore, att konstruera dessa ringar för en sådan fälgdiameter, som icke användes på bilar. Någon fullt säker utväg vore icke detta, enär ett motor drivet fordon kunde omändras så, att hjulen passade för dessa specialbyggda ringar. Särskild färgning eller märkning ansåge bolaget ej vara möjlig att genomföra, enär slitbanan av tekniska skäl måste vara svart och man icke kunde erhålla en tillräckligt hållbar slitbana utan inblandning av carbon black (gassot). Det hjälpte ej heller att använda vitt eller färgat sidgummi, enär bilringar sedan flera år tillbaka tillverkades i stor utsträckning med sådant gummi. Vid prövning av frågan, om vissa slag av gummiringar skulle vara skattepliktiga eller icke, hade olika myndigheter tolkat gällande

bestämmelser i ämnet på olika sätt. Det vore fara värt att, därest man införde bestämmelser om, vilka slags gummiringar som skulle vara skattefria, detta skulle leda till ännu större svårigheter än som nu gällde vid tillämpning av förordningen om skatt å automobilgummiringar.

*Trelleborgs gummifabriks aktiebolag*, som beträffande denna fråga i hudsak anfört liknande synpunkter som Svenska gummifabriksaktiebolaget i Gislaved, har därutöver yttrat:

Bolaget tillverkade gummiringar till skottkärror och hade av Kungl. Maj:t erhållit befrielse från gummiringsskatt intill den 30 juni 1938 mot det att bolaget förebringade intyg på tro och heder av köparna angående användningen av nämnda slag av ringar. Dessa intyg vållade bolaget och myndigheterna mycket besvär och arbete. Köparna visade sig ofta misstänksamma mot intygen och hade svårt att förstå meningen med desamma. Nu berörda förhållande försvårade försäljningen av dylika ringar, ehuru allmänt erkändes, att dessa ringar hade ett avgjort företräde vid användningen framför de vanliga järnringarna.

### Skatterna å drivmedlen.

Vad beträffar skatterna å bensin och brännolja har redogörelse för länsstyrelsernas uttalanden härutinnan redan lämnats. I nu förevarande sammanhang må allenast rörande denna fråga omnämnas ett yttrande av *länsstyrelsen i Uppsala län*. En av bilbesiktningsmännen i länet har förordat, att fordonsskatten borttoges och att i dess ställe uttoges ökad skatt å drivmedlen samt härom anfört:

Genom en sådan omläggning vunnas en mera rättvis fördelning av beskattningen. Den, som mest trafikerade vägarna, finge betala det största bidraget till deras underhåll. Kontrollen över, att motorfordon körde med beskattat bränsle, kunde ordnas så, att det obeskattade drivmedlet tillsattes ett lämpligt färgämne, varigenom man kunde skilja det obeskattade drivmedlet från det beskattade.

Länsstyrelsen har för egen del beträffande höjning av bensinskatten framhållit, att andra drivmedel än bensin i stor utsträckning användes för motorfordon och att sålunda jämväl beskattning av dessa drivmedel under angiven förutsättning borde på motsvarande sätt effektiviseras.

*Svenska automobilhandlareföreningen* har anfört:

Bränslet vore framför andra förbrukningsartiklar ett rättvist skatteobjekt, då det gäve ett ovedersägligt utslag på fordonets användning och slitage. Utgiften för denna konsumtionsvara vore emellertid den för bilägare i allmänhet mest kännbara, varför bränslet ej borde påläggas avsevärt högre skatt än för närvarande. Skulle den av föreningen föreslagna sänkningen av gummiringsskatten medföra, att den totala bilskatteintäkten komme att understiga den enligt nuvarande bestämmelser inflytande, torde en ökning av bränsleskatten av högst ett öre för liter troligen vara tillräcklig. En motsvarande ökning av bränslepriset syntes icke medföra större olägenhet för bilägarna än att den väl motvägdes av fördelen med billigare inköp av gummiringar.

*Svenska teknologföreningen* har erinrat om, att frågan om relationen mellan skatten å bensin och motorbrännolja även hörde samman med frågan om

avvägning av skattebelastningen å olika slag av fordon. Föreningen har be-  
träffande detta spörsmål i huvudsak anfört följande:

Med fasthållande vid den enligt föreningens mening riktiga principen, att skattebelastningen å olika fordon i huvudsak borde stå i relation till den åverkan å vägen, som gjordes av fordonen, ville föreningen emellertid fram-  
hålla, att beträffande motorbrännoljan vissa andra vägande synpunkter bor-  
de beaktas vid skatteavvägningen. Importpriset per liter motorbrännolja  
uppginge till endast cirka 61 procent av motsvarande pris för bensin. Här-  
till komme, att en med motorbrännolja driven motor av system Hesselman  
respektive Diesel förbrukade i liter räknat endast cirka 75 å 65 procent av  
bensinförbrukningen för en motsvarande bensinmotor. Sammanräknades de  
anfödda siffrorna funne man, att genom användande av motorbrännolja i stäl-  
let för bensin i en automobil erhöles en besparing i importvärdet av för viss  
drift erforderlig bränslekvanitet av icke mindre än 55 å 60 procent. Det vore  
sålunda ett stort nationalekonomiskt intresse att söka främja en övergång från  
bensin till motorbrännolja i automobilerna, så långt detta av tekniska eller  
andra skäl kunde finnas vara lämpligt.

Man kunde sålunda vara benägen draga den slutsatsen, att en övergång  
till motorbrännolja vore för bilägaren så fördelaktig, att han tack vare den  
uppnådda besparingen kunde påläggas en väsentligt ökad skattebödda avsedd  
att motväga den minskning av bränsleskatten, som åstadkommes genom den  
minskade volymförbrukningen. En sådan slutsats vore förhastad och fel-  
aktig. Utrustandet av en automobil med brännoljemotor innebure nämligen  
en väsentligt större kapitalinvestering än vid användandet av bensinmotor,  
varför brännoljemotor kunde komma i fråga endast under vissa betingelser.  
Merkostnaden för en brännoljemotor ökades icke avsevärt med en ökning av  
motorstorleken, varav följde, att sagda merkostnad bleve allt mindre betun-  
gande, ju större motorn respektive bilen vore. Brännoljemotor kunde därför  
i första rummet komma i fråga i större automobiler, omnibussar och last-  
vagnar. Det vore vidare att märka, att brännoljemotorn medförde nettobe-  
sparing endast för vagnar, som tillryggalade 40,000 kilometer eller mer per år.

Av det sagda framginge, att på teknikens nuvarande ståndpunkt en mera  
allmän övergång till brännoljedrift av bilar icke kunde förväntas under en  
närmare framtid. Däremot kunde man räkna med en tendens till allmän  
övergång till brännoljedrift för större fordon med stor utnyttningstid, så-  
lunda i främsta rummet komma i fråga i större automobiler, omnibussar och last-  
bilar i yrkesmässig trafik, eller  
de s. k. rena nytthetsfordonen. Med denna begränsning av perspektivet för  
exempelvis de närmaste 5 å 10 åren följde, att den procentuella förbruknin-  
gen av motorbrännolja för automobildrift icke kunde förväntas bliva av så-  
dan storleksordning, att den i någon betänklig grad kunde komma att för-  
rycka beräkningarna av den inflytande bränsleskatten vid nuvarande förhål-  
lande mellan bensin- och motorbrännoljeskatten. När frågan om brännolje-  
skatt för cirka tre år sedan upptogs till diskussion, uppgick förbrukningen av  
motorbrännolja för automobildrift i Sverige till mindre än en procent av  
bensinförbrukningen för automobildrift. Denna siffra hade numera stigit  
till icke fullt tre procent och under de närmaste åren kunde siffran väntas  
stiga ytterligare. Det torde dock finnas grundad anledning antaga, att redan  
inom ett fåtal år stegringskurvans stigande tendens började minskas. Skulle  
man våga försöka sig på en gissning, komme det att dröja ännu ett flertal år,  
innan siffran fem procent nåddes. Någon fara för att bränsleskattens belopp  
skulle komma att avtaga på grund av att brännoljeskatten vore lägre än ben-  
sinskatten torde därför icke föreligga, i det att förbrukningen av bensin sam-  
tidigt kunde förväntas stiga.



Det i det föregående förda resonemanget baserade sig på antagandet, att proportionen mellan den nuvarande skatten å motorbrännolja och bensin hölles väsentligen oförändrad. »Skulle en ökad skattebelastning komma att träffa råoljan i förhållande till bensinen», kunde en sådan skatteökning komma att visa sig katastrofal för motorbrännoljans användande i automobil-drift. Enligt uppgifter inhämtade från fabrikanter av fordon drivna med motorbrännolja kunde man redan med den nuvarande skatten å motorbrännolja påstå, att densamma visat sig märkbart hämmande på försäljningen och att till och med kunder med stor vagnpark i alla avseenden lämplig för brännoljedrift tvekade och i vissa fall fasthölle vid bensinen.

Den i Sverige jämförelsevis unga tillverkningen av brännoljemotorer för automobil-drift vore väl i behov av det stöd, som låge uti en icke alltför stor skattebelastning. Finge tillverkningen ökas för såväl inhemsk förbrukning som export, kunde tillverkningskostnaden för motorerna komma ned, varigenom merpriset för brännoljemotorn kunde sänkas till förmån för ökad användning av motorbrännolja för automobil-drift. Ett ytterligare skäl för en viss moderation i beskattningen av motorbrännoljan låge i den omständigheten, att motorbrännoljan vore och säkerligen komme att förbliva i främsta rummet ett de egentliga s. k. nyttighetsfordonens bränsle. Billiga transporter av personer och gods måste anses vara ett samhällsintresse. Vid tidigare tillfällen hade hänsyn tagits till skäl analoga med de förut anförda vid avvägande av automobilskatten, såsom vid behandlingen i skattehänseende av kolgasen och sulfitspriten. Ur försvarssynpunkt vore av stor betydelse att hava tillgång till en jämförelsevis stor park av i landet befintliga brännoljedrivna fordon och en såväl kvalitativt som kvantitativt högt stående tillverkning av brännoljemotorer för automobil-drift. Beträffande såväl framställning som lagring och transport hade motorbrännolja under krigstid ett stort företräde framför bensin, vartill komme den med 25 å 35 procent minskade förbrukningen. Motorbrännolja för automobil-drift borde därför icke vid en eventuell omreglering av skattesatserna påläggas en i förhållande till bensinskatten ökad beskattning.

## Statens väginstituts undersökningar rörande olika automobiltypers vägslitning.

I vissa av de yttranden, vilka i det föregående återgivits, har behandlats frågan, huruvida den nuvarande automobilbeskattningen kan anses rättvist avvägd med hänsyn till den åverkan, olika slag av motorfordon utöva å vägarna. Därvid har bland annat framhållits, att i vårt land icke verkställts särskilda försök för utrönande av, vilken verkan fordonens vikt och hastighet hade i fråga om vägslitningen. Utomlands ha däremot omfattande undersökningar härutinnan företagits.

Sedan statsrådet och chefen för finansdepartementet på därom av automobilskatteutredningen gjord hemställan medgivit, att vissa undersökningar i syfte att vinna kännedom om olika motorfordons vägslitande verkan finge äga rum, har automobilskatteutredningen lämnat statens väginstitut i uppdrag att verkställa dessa undersökningar. Av kostnadsskäl ha de praktiska prov, som vid undersökningen utförts, icke kunnat företagas i samma omfattning som givits vissa i utlandet företagna prov. Proven ha nämligen måst begränsas till ett antal här i landet vanligen förekommande typer av person- och lastbilar samt omnibussar. Med undantag för omnibussarna ha samtliga automobiler, med vilka prov företagits, varit av nyare typ. Slutligen ha proven icke kunnat verkställas å vägar med beläggning av olika beskaffenhet utan måst företagas allenast å grusväg, vilken vägtyp dock motsvarar den större delen av vårt vägnät.

I ett yttrande, vilket bifogas detta betänkande såsom *Bilaga B*, har väginstitutet lämnat redogörelse för de verkställda proven och för de iakttagelser, som med stöd av proven kunnat göras. De slutsatser, som väginstitutet ansett sig kunna draga av de utförda proven och av på annat sätt vunnen erfarenhet, äro i korthet följande.

Vägbanan måste i första hand ha en tillräcklig *bärighet* för överförande av de vertikala krafterna till undergrunden. Vore bärigheten otillräcklig, uppstode av de stora hjultrycken sättningar, utskjutningar, spårbildningar samt i vissa fall sprickbildning hos slitlagret med åtföljande söndermalning och upprivning. Ju större hjultrycket vore, desto större bleve kravet på bärighet och den kostnad, som måste nedläggas å vägen i detta avseende.

Under förutsättning av en tillräckligt bärig vägbana bleve slitlagrets beskaffenhet av avgörande betydelse. Försöken jämte annan erfarenhet visade, att det vore möjligt att så sammansätta grusvägbanan, att den vid *torrt väglag* hade en god motståndskraft mot trafikens inverkan och icke vore korrugeringskänslig. Under dessa förhållanden vore slitningen av de hastiga personbilarna större än av de tyngre, mer långsamgående fordonen. Särskilt framträdande bleve den ökade slitningen för personbilar på sträckor, där hastigheten ökades eller inbromsades. Den höga hastigheten framkallade å väg-

banan en upprivning och därav följande sårbildning. Då våra vägar icke vore av den beskaffenhet, att en jämn, hög hastighet kunde hållas, bleve denna ofördelaktiga egenskap hos den snabba trafiken accentuerad. Därest den tyngre trafiken jämväl skulle framgå med lika hög hastighet, skulle slitningen av denna bli större på torr, väl sammansatt vägbana.

Därest vägbanan icke vore väl sammansatt utan hade ett *löst, korrugerings-känsligt slitlager*, visade hastiga bilar en tendens att sopa undan det lösa gruset, medan andra fordon framkallade kraftig korrugering eller ingen alls, beroende på fordonets konstruktion.

De skador, som fordonen åstadkomme i torrt väglag, vore tämligen ringa. Långt svårare vore de skador, som uppstode på *genomfuktig vägbana*. Även om slitlaget vore motståndskraftigt vid torr väderlek, kunde detsamma fullständigt ödeläggas å genomfuktig vägbana redan efter relativt ringa trafikmängd. Vägbanans förhållande i sådan väderlek bleve därför av avgörande betydelse för bedömande av olika fordons vägslitande förmåga. Försöken visade därutinnan, att förstörelsen av de tyngre fordonen å genomfuktig väg framskrede långt snabbare än förstörelsen genom personbilarna. Efter samma antal bleve ödeläggelsen av de tyngre fordonen långt större än för de snabba och lättare fordonen. När de tyngre fordonen slutat sin körning och endast de lättare fortsatte att köra, framginge, att när det sammanlagda tonalet började bliva lika, jämväl slitningen började bliva lika. Ehuru iakttagelserna i detta avseende vore tämligen grova, vore emellertid tendensen fullt klar och man torde därför vara berättigad att antaga som en approximation, att *tunga och lätta fordon vid genomfuktig vägbana gäve ungefärligen samma slitning vid samma tontal av den transporterade bruttovikten*. Möjligen vore detta något ogynnsamt för personbilarna.

Av försöken framginge, att fordonets *konstruktion* hade stor betydelse i fråga om den åverkan, som fordonet utövade mot vägbanan. Sålunda inverkade fordonets konstruktion i hög grad på korrugeringen. På slitningen i fuktigt väglag kunde jämväl sådan inverkan konstateras. Vilka faktorer, som härvid övade inflytande, kunde icke på grund av det otillräckliga försöksmaterialet klarläggas.

Väginstitutet har uttalat, att enär försöken ur flera synpunkter icke varit uttömmande, det vore vanskligt att av de utförda proven draga slutsatser rörande en rättvis avvägning av automobilbeskattningen mellan olika fordonslag. Institutet har emellertid ansett det vara riktigt att söka grunda en uppfattning om automobilbeskattningens avvägning på erhållna fakta, så långt de räckte. Vid ett bedömande av de erhållna resultaten har väginstitutet i huvudsak kommit till följande slutsatser, såvitt angår grusvägarna:

1) De tyngre fordonen borde bekosta den merutgift, som för dem uppstode genom behovet av en mer bärkraftig underbyggnad av vägen.

2) Å genomfuktig vägbana syntes med någon approximation samma tontal giva samma slitning, i stort sett oberoende av fordonstypen, varvid de tyngre fordonens åverkan motsvarades av sådan från ett större antal lättare fordon med större hastighet. — Avvägning av automobilskatten efter tonmital skulle därför i stort sett motsvara den verkliga vägslitningen.

3) Att olika fordonskonstruktioner med samma vikt slete vägbanan i olika grad skulle logiskt leda till ett premierande i skattehänseende av de konstruktioner, som minst slete vägen. — En sådan anordning funne institutet icke vara praktiskt möjligt att genomföra.

## Väginstitutets uppfattning rörande automobilskattebördans fördelning mellan de särskilda beskattningsföremålen.

I förenämnda yttrande (*Bilaga B*) över de av väginstitutet verkställda undersökningarna angående olika automobiltypers vägslitning har institutet jämväl framlagt sin uppfattning om automobilskattebördans fördelning mellan de särskilda beskattningsföremålen ävensom ett förslag till omläggning av denna beskattning. Ur yttrandet må i korthet återgivas följande sammandrag av vad väginstitutet härutinnan anført:

Ur *vägteknisk* synpunkt borde vägväsendets kostnader läggas till grund för ett bedömande av bilskattebördans skäliga fördelning mellan olika fordonskategorier med hänsyn till deras krav på vägarna. Automobilbeskattningen kunde lämpligen uppdelas i vissa tänkta former: grundavgift, extra viktavgift, extra hastighetsavgift och vägslitningsavgift.

*Grundavgiften.* Då en icke ringa del av vägväsendets utgifter utgjordes av en grundkostnad, som medförde samma nytta för varje fordon, som trafikerade vägen, borde en grundavgift uttagas av alla motorfordon i form av en enhetsskatt, oberoende av fordonets vikt och beskaffenhet i övrigt. Storleken av denna avgift kunde diskuteras, enär skäl kunde anföras för, att en del av grundkostnaderna uttoges efter den nytta, som fordonen hade av vägarna eller med andra ord efter transportarbetets storlek.

*Extra viktavgift.* De tyngre fordonen krävde större anläggningskostnader med hänsyn till vägens bärighet än de lättare fordonen. Utom den grundkostnad, som erfordrades för att göra vägen framkomlig för fordon i allmänhet, erfordrades ytterligare kostnader — exempelvis för tjockare här-lager, något större bredd av vägen, starkare broar med mera — om vägen skulle göras bärig för tyngre fordon. Ur vägteknisk synpunkt ansåges skäligt, att den sålunda uppkomna merkostnaden ersattes av de tyngre fordonen i form av en extra viktavgift. Efter en summarisk beräkning hade väginstitutet uppskattat merkostnaden för de tyngre fordonens större krav på bärigheten till 5—6 milj. kronor för år.

*Extra hastighetsavgift.* Då stor hastighet hos fordonen medförde ökad anläggningskostnad utöver den grundkostnad, som erfordrades för fordon med mindre hastighet, borde de särskilda kostnader, som på grund av den större hastigheten måste nedläggas på vägen, ersättas av de hastiga fordonen i form av en extra hastighetsavgift. Större hastighet medförde emellertid ökad åtgång av drivmedel och sålunda större skatteutgift härför. Av verkställda utredningar framginge, att den merbeskattning, som utginge genom ökad åtgång av drivmedel, väl motsvarade de ökade kostnader, som behövde nedläggas på vägarna med hänsyn till hastighetskravet. Då väginstitutet ansett kravet på extra hastighetsavgift bliva helt tillgodosett genom den automatiska ökningen av skatterna å drivmedel vid fordonens större hastigheter, hade ingen särskild sådan avgift ansetts vara befogad.

*Vägslitningsavgift.* Den del av vägunderhållskostnaden, som vore beroende av trafikens mängd och beskaffenhet, borde utgå i form av en vägslitningsavgift, beräknad i förhållande till fordonens vägslitning. Då denna ökade med fordonens tyngd och körlängd och då den med en sannolik approximativ beräkning kunde anses vara proportionell mot det utförda

transportarbetet av fordonens totala vikt i genomsnitt, borde denna avgift utgå efter tonmålet. Vid beräkning av detta borde fordonens egen vikt och genomsnittliga last vara bestämmande.

Väginstitutet har på nu anförda skäl kommit till den slutsatsen, att automobilbeskattningen borde uppdelas å följande avgifter, nämligen: *grundavgift*, *extra viktavgift* och *vägslitningsavgift*. Sedan grundavgiften uttagits såsom en enhetsskatt av samtliga fordon och en extra viktavgift uttagits av de tyngre fordonen, borde återstoden av det erforderliga totala skattebeloppet utgå av samtliga fordon i form av en vägslitningsavgift, proportionell mot tonmålet. Av praktiska skäl borde emellertid dessa tre avgifter, vilka endast vore tänkta former av beskattningen, liksom hittills utgå i form av skatter å de olika beskattningsföremålen. Väginstitutet, som under hand inhämtat, att automobilskatteutredningen ämnade föreslå upphävande av skatten å automobilgummiringar, föresloge, att automobilskatten borde utgå dels såsom fordonsskatt och dels såsom skatt å drivmedlen. Under förutsättning, att samma totala belopp av automobilskatt, som för närvarande utginge, alltjämt skulle uttagas, föresloge institutet, att av det mot gummiringskatten svarande beloppet, cirka 16 milj. kronor, en tredjedel borde läggas å fordonsskatten och två tredjedelar å skatterna för drivmedlen.

Väginstitutets enligt nu angivna grunder upprättade förslag till omläggning av automobilbeskattningen innefattade:

*Skatten å drivmedel* skulle utgå för bensin med 12 öre för liter.

*Fordonsskatten* skulle utgå med:

för personbilar: 50 kronor i grundavgift och 8 kronor per 100 kilogram av tjänstevikten, med 600 kilograms skattefritt avdrag.

för lastbilar: 50 kronor i grundavgift och 30 kronor per 100 kilogram av tjänstevikten, med 1 200 kilograms skattefritt avdrag,

för omnibussar: 50 kronor i grundavgift och 18 kronor per 100 kilogram av tjänstevikten, med 600 kilograms skattefritt avdrag.

För lastbilar med upp till 1 400 kilograms tjänstevikt skulle skatten beräknas på samma sätt som för personbilar.

Skillnaden i fordonsskatten för lastbilar och omnibussar motiverade väginstitutet med dessa fordonskategoriers olika lastförmåga i förhållande till tjänstevikten. Skattesatserna hade avvägs så, att vid samma tjänstevikt och halv last den totala fordonsskatten skulle bli ungefär densamma. Skillnaden i fordonsskatten för person- och lastbilar vore föranledd av samma skäl som mellan lastbilar och omnibussar. Härtill komme, att personbilarna hade en högre bränsleförbrukning per tonmil, varför fordonsskatten vid samma tjänstevikt med tillägg av halv last borde vara lägre för personbilar-  
na än för övriga automobiler.

## Förslag till omläggning av automobilbeskattningen.

### Allmänna synpunkter.

Av den förut lämnade redogörelsen för motorfordonsbeståndets utveckling från år 1923 till den 30 juni 1937 framgår, att med undantag för krisåren 1932 och 1933 det totala beståndet av person- och lastbilar samt omnibussar årligen ökat ävensom att en förskjutning från lättare till tyngre fordon ägt rum. Sannolika skäl tala för, att fordonsbeståndets ökning kommer att fortgå. Huruvida förändringarna inom de olika fordonskategorierna, personbilar, lastbilar och omnibussar, alltjämt komma att gå i samma riktning som hittills, alltså från lättare till tyngre fordon, är däremot ovisst. För frågan om fordonens beskattning har fordonsbeståndets utveckling i olika hänseenden visserligen stor betydelse, men i saknad av möjlighet att för närvarande överblicka, i vilken riktning förändringarna kunna komma att gå, lärer man vid uppgörande av förslag till ändrade beskattningsregler få utgå från nu rådande förhållanden.

Utredningen finner ej heller anledning att ingå på frågan om orsakerna till den snabba utvecklingen på motorfordonstrafikens område i vidare mån än som kan vara av betydelse för åstadkommande av en så vitt möjligt rättvis avvägning av beskattningen mellan olika fordonsslag. Visserligen kan iakttagas, att tillväxten av fordonsbeståndet i stort sett följt den ekonomiska konjunkturutvecklingen. Men omständigheter av annan art ha säkerligen jämväl utövat ett ej ringa inflytande. Sålunda har den tekniska utvecklingen genom förbättrad konstruktion och ökad hållbarhet hos fordonen medverkat till den ökade anskaffningen. Genom ytterligare användning av lätta metaller har det blivit möjligt att med tillgodoseende av fordonens ändamålsenlighet minska fordonens tjänstevikt. Förbättring av gummiringarnas kvalitet jämte utsträckt användning av regummering av skadade ringar har ökat den genomsnittliga slitstyrkan hos gummiringarna. Nya konstruktioner av motorerna ha möjliggjort minskad åtgång av drivmedel.

De motorfordon, som under de senare åren måhända undergått de största förändringarna och som tillika fått allt större betydelse såsom kommunikationsmedel, äro otvivelaktigt omnibussarna. Vad detta kommunikationsmedel numera betyder för landet i dess helhet har i det föregående påvisats å sid. 30 och ff. Här må endast erinras om, att de trafikerade omnibusslinjernas sammanlagda längd under tidsperioden 1929—1937 i det närmaste fördubblats, att den väglängd, som linjerna omfatta, under åren 1931—1937 ökats

med närmare 50 procent samt att av de allmänna vägarnas längd mer än hälften trafikeras av omnibussar. Bortsett från den mera lokala omnibuss-trafiken inom tätbebyggda orter, vilken av naturliga skäl nått en snabb utveckling, är det påfallande, vilken förhållandevis stor omfattning omnibuss-trafiken ernått särskilt i de fyra nordligaste länen. Antalet omnibusslinjer utgör sålunda för närvarande i dessa fyra län nära 25 procent av samtliga linjer i riket. Linjernas sammanlagda längd inom dessa län motsvarar ungefär 38 procent av hela linjelängden i riket, vilken vid 1937 års ingång utgjorde 110 798 kilometer. Nämnas må att i förenämnda uppgifter rörande omnibusstrafiken i de fyra nordligaste länen ingår den där bedrivna postdiligenstrafiken, vilken i dessa län omfattar 33 linjer med en sammanlagd längd av 3 820 kilometer.

Med den omfattning omnibusstrafiken och jämväl den yrkesmässiga personbilstrafiken ernått, torde det privata innehavet av personbil numera knappast i samma utsträckning som tidigare kunna anses motiverat därmed att tillgång till annat bekvämt kommunikationsmedel icke finnes. I fråga om det stora flertalet personbilar i privat ägo torde väl dock alltjämt gälla, att de övertägnade fullgöra en uppgift såsom nyttighetsfordon. Särskilt för personer, boende mera avlägset i förhållande till befolkningscentra, utgöra dessa fordon ett värdefullt färdemedel. Lastbilarna fullgöra såväl i städerna som å landsbygden en viktig uppgift för förmedlingen av varu-transporter av olika slag. Detta fordonsslag är därför för näringslivet i allmänhet men indirekt jämväl för de enskilda medborgarna av stor betydelse.

Om sålunda fordonssbeståndet av skilda anledningar, bland dem teknikens utveckling, varit föremål för en fortgående förbättring och utökning, har å andra sidan den tekniska utvecklingen föranlett, att i förhållande till tjänstevikt och körlängd den per fordon belöpande intäkten av automobilskatteerna minskat. Emellertid har ökningen av fordonens antal och trafikens omfattning verkat i motsatt riktning och sålunda lett till att inkomsterna av såväl fordonsskatten som skatteerna å gummiringar och drivmedel alltjämt årligen stegrats.

Slutligen bör framhållas, att vidtagna förbättringar å befintliga och tillkomsten av nya vägar medverkat till fordonssbeståndets ökning och möjliggjort utvecklingen av beståndet i riktning mot större fordon. I den mån motorfordonstrafiken koncentrerats å större fordonsenheter, har detta, å ena sidan, ställt större anspråk å vägväsendet, men å andra sidan, med hänsyn till det sätt på vilket skattebelastningen för närvarande är fördelad å lättare och tyngre trafik, föranlett att motorfordonstrafiken mindre hårt träffats av automobilbeskattningen. Vägväsendets beskaffenhet och behov av förbättring innefatta därför jämväl faktorer till vilka hänsyn bör tagas vid avvägningen av beskattningen mellan de olika fordonsslagen.

I bevillningsutskottets betänkande nr 24 vid 1936 års riksdag anförde utskottet bland annat, att med automobilbeskattningen avsåges att erhålla täckning för de kostnader, som motorfordonstrafiken förorsakade vägväsendet, samt att tillförlitlig utredning saknades om det belopp, varmed automobil-

skattemedel behövde uttagas för att täcka den andel av kostnaderna för vägväsendet, som skäligen borde belöpa å denna trafik. En dylik utredning måste förutsätta ingående undersökningar angående bland annat förhållandet mellan motorfordonstrafik och annan trafik samt angående den av motorfordonstrafiken förorsakade vägslitningen jämförd med den vägslitning, som härleder sig av annan trafik. Vissa undersökningar i nu angivet syfte ha verkställts i samband med tidigare utredningar angående vägväsendet. Det torde dock kunna ifrågasättas, om det över huvud är möjligt att med stöd av än så noggranna och ingående undersökningar verkställa en något så när exakt beräkning av de genom motorfordonstrafiken orsakade merkostnaderna för vägväsendet. Även om sålunda vissa ytterligare undersökningar av i det föregående antytt slag skulle bliva verkställda, torde man i allt fall slutligen bliva hänvisad att låta sig nöja med en approximativ uppskattning av sagda merkostnad.

Utredningen har ansett det icke falla inom ramen för dess uppdrag att företaga undersökning vare sig rörande de av motorfordonstrafiken förorsakade merkostnaderna för vägväsendet eller i fråga om sättet för automobilskattemedlens användning. Utredningen har därför vid upprättandet av förslag till viss omläggning av automobilbeskattningen utgått från att av motorfordonstrafiken skall i automobilskattemedel å enahanda fordonsbestånd och vid lika trafikintensitet som för närvarande uttagas lika stort totalbelopp, som utgår enligt gällande bestämmelser.

### **Principerna för beskattningens avvägning mellan olika fordonskategorier.**

Den grundläggande regeln för avvägningen av automobilbeskattningen mellan olika slag av fordon har varit, att skatten borde drabba de olika fordonskategorierna så vitt möjligt i förhållande till den vägslitning de förorsakade. Beskattningsreglerna ha emellertid hittills icke, vare sig vid automobilbeskattningens införande eller vid senare företagna omläggningar, kunnat så avpassas, att det angivna syftemålet helt uppnåtts.

I allmänhet har rörande beskattningens avvägning gjorts gällande, att beskattningen träffade den lättare trafiken, särskilt personbilstrafiken, avsevärt hårdare än trafiken med de tyngre fordonen, lastbilarna och omnibussarna. Redan vid föregående omläggningar av beskattningen ha — efter undersökningar, som visat det berättigade i de framförda erinringarna — beskattningsreglerna i viss mån modifierats med hänsyn härtill. Sålunda har, med bibehållande av beskattningssystemet i övrigt, fordonskatten — den enda hittills tillämpade skatteform, som medgivit justering av skattebelastningen olika fordonskategorier emellan — beräknats så, att en viss utjämning av det totala skattetrycket i åsyftad riktning åstadkommits. I detta avseende må erinras om, att vid den år 1927 företagna höjningen av fordonskatten denna skatt ökades för omnibussarna med i genomsnitt 19 procent och för



lastbilarna med 16·1 procent av förut utgående skatt, under det att ökningen för personbilarna motsvarade 14·2 procent. I samma riktning men ytterligare accentuerad gick den år 1932 företagna omläggningen av fordonsskatten. Under det att därvid personbilarnas fordonsskatt ökades med allenast 6·6 procent, höjdes samma skatt för omnibussarna med 30·1 och för lastbilarna med 17·6 procent.

Emellertid har jämväl efter sistberörda omläggning ansetts, att automobilbeskattningen alltjämt icke vore rättvist och lämpligt avvägd. I motioner till 1936 års riksdag påyrkades sålunda, bland annat, en förändrad avvägning av beskattningen till förmån särskilt för den icke yrkesmässiga personbilstrafiken, vilken ansågs bliva allt för tungt beskattad enligt 1932 års beskattningsregler. Med anledning av motionerna anförde bevillningsutskottet i sitt förenämnda betänkande bland annat följande:

I överensstämmelse med beskattningens syfte borde skatten beräknas i förhållande till den vägförstöring, varje fordon kunde antagas utöva. Mot skatterna å bensin och gummiringar kunde ur denna synpunkt några mera principiella invändningar icke göras, då bensinskatten och i regel även gummiringsskatten uttoges av fordonsägaren i förhållande till den utsträckning, i vilken fordonet nyttjades. Däremot funne utskottet, att fordonsskatten icke syntes i samma mån som de båda övriga skatterna överensstämma med principen för ifrågasvarande skattesystem. För sådana fordon, vilka endast nyttjades i ringa utsträckning, syntes fordonsskatten för ägaren utgöra en rätt så stor börda samt motsvara en icke oväsentlig del av den totala automobilskatten. Det kunde vidare ifrågasättas, huruvida de merkostnader för vägväsendet, som i förhållande till de lättare motorfordonen förorsakades av lastautomobilerna och omnibussarna, täcktes genom den nuvarande beskattningen av dessa fordon.

I de till automobilskatteutredningen inkomna yttranden, vilka i det föregående återgivits, ha liknande synpunkter framförts, ehuru delade meningar kommit till uttryck beträffande de faktorer, som anses åstadkomma vägslitningen, ävensom rörande graden av dessa faktorerers vägslitande verkningar.

Med hänsyn till de erinringar, som sålunda gjorts mot den nuvarande avvägningen av beskattningen mellan de olika slagen av motorfordon, har det syntts automobilskatteutredningen angeläget att få spörsmålet om beskattningens förhållande till vägslitningen vid olika trafik i möjligaste mån klarlagt. På utredningens föranstaltande har därför statens väginstitut verkställt de undersökningar, för vilkas resultat i det föregående redogjorts. Ehuru det synes vanskligt att av de utförda undersökningarna draga vittgående slutsatser rörande automobilbeskattningens avvägning, torde dock genom undersökningarna få anses ådagalagt, att beskattningen, vid hänsyn tagen till den vägslitning olika fordonsslag åstadkomma, i skilda avseenden drabbar ojämnt i sådan omfattning, att en justering av beskattningsreglerna är påkallad. Väginstitutet har sålunda kommit till den slutsatsen, att de tyngre fordonen borde bekosta den merutgift, som för dem uppstode genom behovet av en mer bärkraftig underbyggnad hos vägar-

na. I övrigt syntes en avvägning av automobilskatten efter tonmiltal i stort sett motsvara vägslitningen. I anslutning till undersökningens resultat har institutet avgivit ett på vägtekniska synpunkter grundat förslag till beskattningens anordnande. Enligt detta förslag skulle en avsevärt högre fordonsskatt uttagas av lastbilar och omnibussar än av personbilar.

Det torde emellertid enligt automobilskatteutredningens uppfattning icke vara möjligt och lämpligt att vid fastställandet av beskattningsregler på förevarande område uteslutande taga hänsyn till vad som kan anses påkallat för att de vägtekniska intressena skola bliva till fullo beaktade. Utredningen håller före, att även näringspolitiska och sociala synpunkter i viss mån måste anläggas å detta spörsmål. Så torde ock ha skett vid tidigare beslut angående avvägningen av skattebelastningen mellan olika fordonsslag, låt vara att detta icke särskilt uttalats. I varje fall har avsteg från principen om vägslitningen såsom allena avgörande faktor för beskattningens anordnande skett beträffande fordon drivna med råolja och träkolsgas samt beträffande fordon, som fylla vissa allmännyttiga ändamål. Ett hänsynstagande uteslutande till den vägtekniska sidan av problemet skulle för en stor del av den yrkesmässiga trafiken och för åtskilliga näringsföretag medföra icke önskvärda ekonomiska verkningar, vilka i sista hand komme att i en eller annan form drabba de enskilda medborgarna. Vid skattens avvägning olika fordonsslag emellan har utredningen därför, med fasthållande vid vägslitningen såsom grundprincip för fordonsskattens differentiering, ansett sig böra i viss mån beakta den s. k. nyttotrafikens intressen.

Automobilskatteutredningen finner sig vidare böra erinra därom, att åstadskommandet av en för de enskilda fallen med hänsyn till den faktiska vägslitningen under alla omständigheter fullt rättvis beskattning — även efter synnerligen omfattande och tidskrävande undersökningar beträffande hela motorfordonstrafiken — innefattar ett olösligt problem. Man har härvid att räkna med icke allenast fordonens och vägarnas beskaffenhet och olika utnyttjande utan jämväl det mänskliga momentet, förarnas kvalifikationer och det sätt, varpå fordonen framföras på vägen. Den ständigt fortgående utvecklingen inom motor- och automobilteknikens områden ävensom inom vägväsendet inverkar ock på möjligheterna att på ett i allo rättvist och tillfredsställande sätt anordna motorfordonsbeskattningen.

Efter förestående redogörelse för nu gällande principer för automobilbeskattningens avvägning samt för utredningens egen uppfattning rörande dessa spörsmål får utredningen, innan den framlägger sitt förslag till omläggning av beskattningen, angiva sitt ställningstagande till gummiringsskatten och vissa därmed sammanhängande frågor.

### **Gummiringsskatten.**

Mot den nuvarande beskattningen av automobilgummiringar ha framförts invändningar i flera olika hänseenden. Sålunda ha framhållits de mindre gynnsamma verkningar denna skatteform finge befaras medföra i avseende på *trafiksäkerheten*. Till följd av den höga skatten och därav föranledda

höga anskaffningskostnader för nya ringar sletes ringarna numera hårdare än som med hänsyn till trafiksäkerhetens krav vore önskligt. Utredningen är visserligen icke i tillfälle att framlägga några siffror rörande frågan, i vilken omfattning bristfälligt ringmaterial kan ha medverkat till inträffade trafikolyckor. Såvitt kunnat utrönas, föreligger för närvarande ej tillförlitligt material för bedömande av denna fråga. En regel för anordnande av statens beskattningssystem bör emellertid vara, att sådana skatteformer icke tillskapas eller, om så skett, icke bibehållas, som kunna vara ägnade att motverka ett samhällsintresse av den betydelse, uppehållet av trafiksäkerheten å våra vägar måste anses innefatta. Redan av denna anledning finner utredningen gummiringsskatten utgöra en numera icke önskvärd skatteform.

Vidare har anmärkts, att gummiringsskatten *drabbar ojämnt* såväl i förhållande till de olika fordonsslagen som med avseende å fordon av samma slag. De av utredningen företagna undersökningarna rörande skattebelastningen å olika slag av fordon ha utvisat, att gummiringsskatten per tonmil räknat drabbar personbilarna hårdast, därefter lastbilarna och att omnibussarna träffas lindrigast av denna skatt. För omnibussarna utgör sålunda gummiringsskatten per tonmil mindre än hälften av gummiringsskatten för personbilar. Att skatten träffar fordon av samma slag ojämnt i den omfattning som är fallet, torde bero på flera omständigheter. Sålunda är ringarnas hållbarhet växlande. Vidare inverkar den omständigheten, huruvida regummeringsförfarande tillämpas och vilket resultat detta giver. Slitstyrkan hos ringar tillverkade av samma material och under enahanda förhållanden kan växla från något hundratal till mer än tiotusen mil. Att en ring blir obrukbar innan den förslitits, kan bero på fabriktionsfel, men anses i regel vara att hänföra till andra orsaker. Såsom exempel härpå må nämnas, att gummiringarna å äldre vagnar slitas snabbare än å nya, att felaktigheter å fordonen, såsom beträffande deras avvägning, kunna bidraga till snabbare förslitning av ringarna, att förarens sätt att föra fordonet påverkar ringslitningen, att dåliga vägar slita ringarna mera än goda samt att användning av snökedjor medför ökad ringslitning. Vad nu anförts utvisar tillika, att ringslitningen jämväl påverkas av omständigheter, varöver fordonsägaren ej själv råder.

Mot gummiringsskatten har ytterligare anförts, att särskilt vid dess nuvarande höjd, den medförde en avsevärd *fördyring av gummiringarna*; skatter motsvarade sålunda i vissa fall upp till 40 procent av ringarnas försäljningspris. Då skatten uttoges, beträffande här i riket tillverkade ringar hos tillverkaren och beträffande hit införda ringar hos importören, ägde dessa ävensom deras återförsäljare möjlighet att tillgodogöra sig vinst jämväl å den del av ringpriset, som motsvarade skatten. Man anser sig inom handeln å detta område äga fog för en sådan vinstberäkning dels enär tillverkare, importörer och återförsäljare i förhållande till konsumenten förskotta skatten, dels ock för att täcka sig för den risk, som föreligger att nödgas lämna rabatt å försäljningspriset för ringar, som blivit obrukbara, innan de för

slitits. Till utredningen har uppgivits att, medan staten i skatt uppbyure 3·50 kronor per kilogram gummi, kunde beräknas, att för konsumenten skatten, efter det dels tillverkare respektive importör dels ock återförsäljare tillagt vinst och omkostnader, motsvarade 5·25 till 5·50 kronor per kilogram.

Det har ock gjorts gällande, att de höga priserna å gummiringarna frestade till användande av för klena ringar. Sålunda har för utredningen framhållits, att i stort sett hela lastbilsbeståndet i Sverige för närvarande ginge med överbelastade ringar och att åtminstone en bidragande orsak härtill vore nu rådande ringpriser.

Ett bibehållande av gummiringsskatten har ansetts förutsätta särskilda åtgärder i tre olika hänseenden, nämligen införande av skatt å regummeringsgummi, medgivande av restitution av skatt för ringar, som utsatts för svårare skada, innan deras förslitning nått viss större omfattning, samt medgivande av skattefrihet för ringar, som användas å transportvagnar, maskiner och redskap särskilt inom jord- och skogsbruket.

Vad till en början angår frågan om *skatt å regummeringsgummi* må erinras därom, att vid den år 1932 beslutade höjningen av gummiringsskatten från 2 kronor till 3 kronor 50 öre per kilogram, vilken höjning till väsentlig del motiverades av den ökning av slitstyrkan hos ringarna, som ägt rum, regummeringsgummit ansågs ej böra beläggas med skatt. Regummeringen betraktades då förtjänt av den uppmuntran, som frihet från gummiringsskatt innebar. Vid denna tidpunkt, då jämväl personbilstrafiken i städer och tätbebyggda områden var underkastad begränsad hastighet, ansågs regummering av ringar ännu ej innefatta sådana risker, att hänsyn därtill borde tagas för tryggande av trafiksäkerheten. På grund av såväl den omfattning regummeringsförfarandet numera vunnit som motortrafikens snabba utveckling och tendens till allt större hastigheter har emellertid läget härutinnan förändrats. En följd härav bör ock bliva, att därest skatt å gummiringar skall bibehållas, jämväl regummeringsgummi bör beläggas med skatt. Hinder torde ej heller möta för införande av skatt å sådant gummi, som för regummeringsändamål tillhandahålles upprullat å väv i mantelprofiler, avpassade efter ringarnas slitbanor. För regummering läser dock kunna användas jämväl gummi i plattor. Gummi av sist angivet slag kan emellertid nyttjas även för andra ändamål. Anordnande av erforderlig kontroll över det gummi, som användes för regummering, komme därför att möta stora svårigheter och särskild skatt å regummeringsgummi torde på grund härav icke kunna på nöjaktigt sätt anordnas.

Medgivande av *restitution av skatt* å gummiring, som till följd av ågången skada eller fabriktionsfel blivit obrukbar, innan den förslitits, skulle förutsätta att ringen nedskrotades eller, i fråga om hit införd ring, återutfördes ur riket. Det läser dock knappast vara möjligt att med nödig tillförlitlighet fastställa orsaken till att en ring blivit i förtid obrukbar. Stor svårighet torde ock möta att bestämma storleken av det skattebelopp, som i varje särskilt fall borde restitueras. Kostnaderna för anordnande av nödig kontroll torde jämväl, särskilt beträffande importerade ringar, ställa sig alltför höga i för-

hållande till den nytta, som vore att påräkna av ett restitutionsförfarande. Utredningen har därför ansett medgivande av restitution av skatt för gummiringar, som på grund av skada blivit obrukbara, icke innefatta en framkomlig väg.

Vad slutligen angår frågan om *skattefrihet för gummiringar, använda å transportvagnar, maskiner och redskap särskilt inom jord- och skogsbruket* har framgått, att användandet av gummiringar för nu angivna ändamål skulle innefatta en stor besparing av dragkraft för dessa näringars behov. Denna åtgärd framstår därför såsom ett betydelsefullt led i en såsom önskvärd ansedd rationalisering av jord- och skogsbrukets driftsmetoder. Jämväl ur vägslitningssynpunkt vore av värde, att de nu för jord- och skogsbrukets transportvagnar brukliga hjulen med järnskenor ersattes med hjul, försedda med gummiringar. Förutsättning för att dylika ringar skola finna användning inom dessa näringar är emellertid, att ringarna kunna anskaffas till rimligt pris samt att de, åtminstone inom jordbruksnäringen, kunna i så stor omfattning som möjligt tagas i bruk å fordon av olika slag ävensom å maskiner och redskap. Erfarenheten har visat, att gummiringsskatten för närvarande utgör hinder för att gummiringarna skola i större omfattning komma till användning för nu angivna ändamål. Utredningen har därför låtit särskilt undersöka möjligheten att på tillförlitligt sätt skilja ringar, som skulle användas inom jord- och skogsbruket för dess icke motordrivna transportvagnar samt för dess maskiner och redskap, från ringar avsedda för motorfordon. Härvid har övervägts tre olika förslag. Det ena avser genomförande av den regeln, att gummiringar till icke motordrivna fordon skulle vara helt eller delvis tillverkade av gummi, färgat på sådant sätt som icke förekomme i fråga om automobilgummiringar. Det andra åsyftar sådan märkning av gummiringarna, att denna angäve ringens användning. Det tredje förslaget går ut på användandet av särskilda fälgdimensioner för ringarna för de fall, att de skulle brukas inom jord- och skogsbruket för i det föregående angivna ändamål. Samtliga dessa förslag ha funnits ur teknisk synpunkt kunna genomföras men av fiskaliska skäl icke kunna förordas. Det har nämligen framgått, att nöjaktig kontroll icke kan åstadkommas däröver att skattefria gummiringar icke, i synnerhet efter förstärkning genom regummering, komme till användning å motordrivna fordon.

Av vad nu anförts, anser utredningen framgå, att den nuvarande skatten å automobilgummiringar icke utgör en ändamålsenlig och rättvis skatteform. Särskilt finner utredningen starka skäl emot skattens bibehållande föreligga dels däri, att skatten är ägnad att motverka trafiksäkerheten, dels ock däri att den utgör ett hinder för tillkomsten av ett naturligt och ur rationaliserings-synpunkt önskvärt användningsområde för gummiringar inom jord- och skogsbruket. Det må i detta sammanhang nämnas, att av de länder, beträffande vilka utredningen låtit införskaffa upplysningar angående sättet för automobilbeskattningens ordnande, endast Norge numera har särskild skatt å automobilgummiringar.

Såsom skäl för den nuvarande gummiringsskattens bibehållande har till utredningen anförts, att skattens borttagande skulle komma att vålla arbets-

löshet bland de yrkesutövare, som nu äro sysselsatta med regummering. Utredningen, som finner samma skäl kunna anföras mot införande av skatt å regummeringsgummi, är emellertid icke övertygad om, att gummiringsskattens borttagande kommer att få nyssnämnda verkan. Enligt uppgift lär regummering i icke ringa omfattning alltjämt förekomma i länder, där gummiringsskatt ej finnes. Dessutom bör enligt utredningens mening nu anförda skäl för skattens bibehållande icke få inverka på frågan om borttagande av en skatt, som från såväl statens som näringslivets synpunkt visat sig icke lämplig och som befunnits icke rättvist drabba fordonsägarna.

På grund av det nu anförda föreslår automobilskatteutredningen, att *skatten å automobilgummiringar skall upphävas.*

### **Överflyttning av intäkten av gummiringsskatt till fordonsskatt och skatt å drivmedel.**

På sätt utredningen redan anført, förutsätter det förslag till omläggning av automobilbeskattningen, som utredningen kommer att framlägga, att av motorfordonstrafiken skall i automobilskatt, å enahanda fordonsbestånd och vid lika trafikintensitet som för närvarande, uttagas lika stort totalbelopp, som utgår med tillämpning av nu gällande beskattningsregler. Vid borttagande av gummiringsskatten måste följaktligen ett belopp, som motsvarar den årliga totalsumman av gummiringsskatten, i annan form uttagas av motorfordonstrafiken.

Under budgetåret 1936/1937 har avkastningen av automobilbeskattningen i avjämnat tal utgjort 107·1 miljoner kronor, därav 29·4 miljoner kronor fordonsskatt, 61·8 miljoner kronor skatt å drivmedel och 16·0 miljoner kronor gummiringsskatt. För täckande av det skattebelopp, som bortgår genom gummiringsskattens avskaffande, synas följande tre alternativ kunna övervägas. Beloppet uttages genom höjning uteslutande av fordonsskatten eller uteslutande av skatterna å drivmedel eller ock genom ökning av skatterna å båda dessa slag av beskattningsföremål. Därest hela beloppet skulle uttagas enbart genom höjning av fordonsskatten, komme detta att påfallande hårt drabba personbilar, som icke nyttjas i yrkesmässig trafik, och över huvud fordon, som nyttjas i ringa omfattning. Uttages beloppet åter enbart genom höjning av skatterna å drivmedlen, skulle härför erfordras en höjning av dessa skatter med 3 öre per liter. En sådan höjning skulle vid nuvarande drivmedelsförbrukning inbringa cirka 18·5 miljoner kronor eller 2·5 miljoner kronor mera än vad som skulle bortgå vid gummiringsskattens avskaffande. Mot en så avsevärd höjning av beskattningen av drivmedlen som med 3 öre per liter talar emellertid, att hela den yrkesmässiga motorfordonstrafiken skulle därav träffas hårt. En sådan höjning skulle jämväl bliva särskilt kännbar för motorfordonstrafiken över huvud i de delar av landet, där bensinpriset är jämförelsevis högt, d. v. s. företrädesvis i de norrländska länen.

Utredningen finner av anförda skäl intet av nu berörda två alternativ vara att förorda. Den utväg, som återstår, är då en lämplig fördelning av beloppet mellan båda titlarna, skatterna å drivmedlen och fordonsskatten.

## Höjning av skatterna å drivmedlen.

Av redogörelsen för yttrandena till automobilskatteutredningen framgår, att med utgångspunkt från automobilbeskattningens syfte i allmänhet icke riktats några mera principiella invändningar mot skatterna å drivmedlen.

Flertalet myndigheter och sammanslutningar, som yttrat sig i ämnet, ha ansett, att skatten å drivmedlen utgjorde en relativt lämplig form för beskattningen av motorfordonstrafiken. I synnerhet innebure erläggandet av skatten, vilket till skillnad från fordons- och gummiringsskatterna ägde rum i småposter i mån av förbrukningen av drivmedel, en fördel för fordonsägarna. Vidare har ansetts, att denna skatteform träffade trafiken förhållandevis rättvist, enär förbrukningen av drivmedel gäve ett i regel något så när rättvisande uttryck för fordonens vägslitage och för användningen av vägnätet. I ett yttrande har emellertid mot bensinskatten anmärkts, att, då denna drabbade de tyngsta fordonen lindrigare än de lättare, skatten ej vore tillfredsställande avvägd efter fordonens vägslitande verkan. Beträffande själva skattebeloppet har framhållits, att, då utgiften för drivmedel i allmänhet vore förhållandevis kännbar för fordonsägarna, drivmedlen icke borde påläggas avsevärt högre skatt än för närvarande.

I stort sett äger vad sålunda uttalats sin riktighet. Det bör dock framhållas, att en skatteform, för att densamma skall kunna anses träffa rättvist i förhållande till vägslitaget, principiellt sett bör vara så avvägd, att den för olika slag av fordon ger lika skatt per tonmil. Såväl väginstitutets undersökningar som de inom automobilskatteutredningen företagna beräkningarna rörande skattebelastningen å olika fordonsslag vid nuvarande skattesatser, för vilka beräkningar tidigare redogjorts, visa emellertid beträffande bensinskatten, att den för tonmil räknat träffar personbilarna avsevärt hårdare än lastbilar och omnibussar. De i tabellen å sid. 43 anförda, å vissa firmauppgifter grundade medeltalen för skattebelastningen vid olika trafik, visa sålunda, att drivmedelsskatten per tonmil uppgår till 8·6 öre för personbilar, 5·3 öre för lastbilar och 4·6 öre för omnibussar. Väginstitutets på ett större material grundade undersökningar utvisa i huvudsak enahanda resultat. Det torde få anses icke genomförbart att medelst en differentiering av skatterna å drivmedlen med hänsyn till olika fordonskategorier åstadkomma utjämning i ifrågavarande hänseende. Följaktligen kan vid en automobilbeskattning, grundad allenast å skatt å drivmedlen, en ur vägteknisk synpunkt för olika fordon rättvis skattebelastning icke åstadkommas.

Vid övervägande huru vid överflyttande av gummiringsskattens nuvarande totalbelopp — 16 miljoner kronor — å skatterna å drivmedlen samt å fordonsskatten fördelningen av beloppet mellan de två beskattningsobjekten lämpligast bör ske, har automobilskatteutredningen i första hand haft att taga ställning till spörsmålet, huruvida skatterna å drivmedlen böra höjas med ett eller två öre per liter. Höjning med brutet öretal, har utredningen ansett icke böra ifrågakomma.

En höjning av skatterna å drivmedlen kan vid nuvarande förbrukning beräknas medföra en merinkomst av dessa skatter av i runt tal 6·2 miljoner kronor för varje öre, varmed skatten höjes.

Vid höjning av drivmedelsskatterna med allenast ett öre för liter bleve sålunda erforderligt att, för utfyllandet av gummiringskattens totalbelopp, uttaga 9·8 miljoner kronor genom höjning av fordonsskatten. En dylik höjning skulle sålunda motsvara en genomsnittlig ökning av nu utgående fordonsskatt med en tredjedel. För den yrkesmässiga trafiken och över huvud taget för trafik, där ett mera intensivt utnyttjande av fordonen kan äga rum och sålunda fordonsskatten i förhållande till drivmedelsskatterna är av underordnad betydelse, vore detta alternativ uppenbarligen att föredraga. Där- emot komme för den icke yrkesmässiga personbilstrafiken samt över huvud taget för fordon, som nyttjas endast i mindre utsträckning, den starka höjningen av fordonsskatten att innebära ett avsevärt ökat skatte-tryck, detta jämväl med hänsyn tagen till att gummiringskatten bortfaller. Visserligen kan genom avvägning av fordonsskatten olika fordonsslag emellan skatte-trycket så fördelas, att personbilarna träffas lindrigare av höjningen av fordonsskatten än lastbilar och omnibussar. Den enligt detta alternativ erforderliga merinkomsten i fordonsskatt är emellertid av den storleksordning, att även om en förhållandevis betydande andel av beloppet kunde överflyttas å sistnämnda två fordonskategorier, fordonsskatten för personbilar likväl måste avsevärt höjas.

En höjning av skatterna å drivmedlen med två öre för liter kan, enligt vad redan anförts, beräknas medföra en merinkomst av omkring 12·4 miljoner kronor och skulle följaktligen vid en sådan höjning för kompensering av gummiringskatten en ökning av nu utgående fordonsskatt med ungefär 3·6 miljoner kronor vara erforderlig. Från den yrkesmässiga trafikens sida kunna visserligen erinringar mot en dylik höjning av drivmedelsskatterna göras. Det synes dock skäligt, att borttagande av skatten å en förbrukningsartikel till huvudsaklig del kompenseras genom höjning av den skatt, som utgår å en annan förbrukningsartikel. Invändning lär ej heller rimligen kunna göras däremot att då fordonssägaren slipper olägenheten av att på en gång nödgas gälda de belopp, vartill gummiringskatten för ett fordon för närvarande upp- går, han får vidkännas någon höjning av fordonsskatten. Utredningen finner stöd för en fördelning av beskattningen, på sätt nu antytts, jämväl däri att, såvitt utredningen kunnat finna, den företagna undersökningen icke åda- galagt brister i de gällande beskattningsreglerna av den beskaffenhet att de motivera ett frångående i mera avsevärd grad av de nuvarande grunderna för beskattningens fördelning å fordonen och förbrukningsartiklarna.

I fråga om skatten å *brännolja*, avsedd för drivande av motorfordon, har Svenska teknologföreningen i sitt i det föregående återgivna uttalande gjort gällande, att den nuvarande proportionen mellan skatten å *brännolja* och skatten å *bensin* borde bibehållas i huvudsak oförändrad. Föreningen har



på närmare angivna skäl givit uttryck åt den uppfattningen, att en ökad skattebelastning å brännolja i förhållande till skattebelastningen å bensin komme att medföra ödesdiga verkningar för brännoljans användande i automobildrift.

Till upplysning om storleken av det fordonsbestånd, som använder brännolja såsom drivmedel, må nämnas att medan antalet motorfordon, som voro försedda med råoljemotorer eller med förgasaranordningar för användande av fotogen och råolja, vid brännoljeskattens införande år 1935 beräknades uppgå till sammanlagt 464, redovisades den 30 juni 1937 986 brännoljedrivna fordon.

Beträffande frågan huru automobilbeskattningen träffar brännoljedrivna fordon vid jämförelse med bensindrivna fordon innehåller tab. 9 vissa uppgifter. Av dessa framgår, att drivmedelsskatten för den i tabellen åsyftade omnibusstrafiken per tonmil i medeltal motsvarar för brännoljedrivet fordon 3·2 öre och för bensindrivet fordon 7 öre. Den totala skattebelastningen uppgår i medeltal för det förra fordonslaget till 6·9 och för det senare till 11·2 öre per tonmil.

Av den såsom Bilaga A vid detta betänkande fogade redogörelsen för automobilbeskattningen i ett antal främmande länder framgår, att på vissa håll fordonsskatten är högre för brännoljedrivna än för bensindrivna fordon. Så är förhållandet i Norge, Danmark och Belgien. I Storbritannien och i vissa av Amerikas förenta stater uttages skatt eller tull för brännolja med samma belopp som för bensin. I en av sistberörda stater utgår till och med högre skatt å brännolja än å bensin.

Ett bibehållande av den nuvarande proportionen mellan skatten å bensin och skatten å brännolja skulle, vid en bensinskatt av 12 öre per liter, föranleda en skatt å brännolja av 8·4 öre per liter. Vid fastställande av skattesatser å förevarande område bör man emellertid icke röra sig med brutna tal. Enligt automobilskatteutredningens uppfattning finnes ej heller grundad anledning befara, att en skatt å brännolja av 9 öre per liter under angiven förutsättning, att skatten å bensin utgår med 12 öre per liter, kommer att verka hämmande på utvecklingen av det brännoljedrivna fordonsbeståndet. Skatten å brännolja, använd för drivande av automobil, torde följaktligen kunna och böra höjas med samma belopp som bensinskatten.

Automobilskatteutredningen har närmare undersökt huru skattebelastningen komme att te sig vid olika trafik och fordonslag under tillämpning av förenämnda alternativa förslag till fördelning å fordonsskatt och skatterna å drivmedlen av den skattesumma, som till följd av gummiringskattens avskaffande måste på annat sätt utvinnas. Denna undersökning giver vid handen, att skiljaktigheterna i den totala skattebelastningen vid tillämpning av de båda alternativen bliva jämförelsevis obetydliga. Alternativet med den högre skattesatsen å drivmedlen och mindre höjning av fordonsskatten bliver dock något mera gynnsamt för trafik med förhållandevis liten årlig körning, 1 000 mil och därunder, alltså i första hand den icke yrkesmässiga personbils-

trafiken. Detta alternativ träffar i gengäld omnibusstrafiken och annan yrkesmässig trafik något hårdare.

Med stöd av resultatet av de sålunda företagna jämförande undersökningarna och under hänsynstagande i den omfattning som varit möjligt till de i det föregående berörda skilda intressen, som vid skattesatsernas avvägning kräva beaktande, får utredningen föreslå, att *skatterna å bensin och brännolja höjas med två öre per liter*, eller för bensin från 10 till 12 öre och för brännolja från 7 till 9 öre per liter.

Enligt beslut av 1937 års riksdag har fortsatt uppskov medgivits beträffande ikraftträdandet av föreskriven skatt å *motorsprit*, så att bestämmelserna om denna skatt icke skola träda i kraft förr än den 1 juli 1940. Då utredningen förutsätter, att frågan om beskattningen av motorspriten dessförinnan kommer att upptagas till särskild omprövning, finner utredningen icke anledning att i nu förevarande sammanhang ingå på detta spörsmål.

### Fordonsskatten.

Fordonsskatten utgår för närvarande för automobiler med 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av tjänstevikten med avdrag av 600 kilogram, dock med minst 60 kronor. Nämnda minimibelopp utgår för fordon med tjänstevikt upp till 1 000 kilogram. För fordon med högre tjänstevikt stiger skatten progressivt, så att densamma för fordon med tjänstevikt av 2 000 kilogram utgör 196 kronor samt för fordon med tjänstevikt av 4 000 och 8 000 kilogram utgör respektive 476 och 1 036 kronor. Till belysande av skattens progression angives i följande sammanställning för nämnda tjänsteviktsskatter storlek för varje 100 kilogram av tjänstevikten:

Tjänstevikt	Skatt för varje 100 kilogram av tjänstevikten
1 000 kilogram .....	6 kronor
2 000 » .....	9 » 80 öre
4 000 » .....	11 » 90 »
8 000 » .....	12 » 95 »

En vägledande princip vid den nuvarande fordonsskattens anordnande har varit, att skatten skulle så vitt möjligt beräknas efter fordonets rullande vikt, d. v. s. vikten av fordonet i driftfärdigt skick, eller alltså tjänstevikten, ökad med vikten av det antal personer eller den last, fordonet kunde beräknas i medeltal föra. Då emellertid svårighet mött att, särskilt för lastbilar och omnibussar, på ett betryggande sätt bestämma den rullande vikten, har man fått åtnöjas med att låta tjänstevikten utgöra grund för skattens beräkning. Skatten har därvid utgått med enhetligt skattebelopp för samma tjänstevikt, oavsett om fordonet varit att hänföra till personbil, lastbil eller omnibuss. I syfte bland annat att skänka tillbörligt beaktande åt, att skatten bör an-

passas efter vikten av fordon och last, har skatteskalen gjorts progressiv genom införande av ett skattefritt avdrag å tjänstevikten.

Mot sättet för fordonsskattens konstruktion har framförts anmärkningar i skilda hänseenden. Sålunda har gjorts gällande, att motorfordon intill viss lägre tjänstevikt, förslagsvis har nämnts fordon med tjänstevikt upp till 1 000 kilogram, borde vara helt fria från fordonsskatt. Syftet härmed skulle vara att för de breda lagren av befolkningen underlätta innehavet av egen personbil. Häremot kan dock invändas, att beredandet av en dylik undantagsställning för en viss grupp av motorfordon skulle innebära ett allt för stort avsteg från en av de regler, som, enligt vad automobilskatteutredningen kommer att i det följande närmare utveckla, bör vara vägledande för automobilbeskattningens anordnande, nämligen att varje fordon skall erlægga skatt med hänsyn till det intresse fordonet har av ett allmänt vägnät.

Vidare må erinras, att personbilen vid jämförelse med omnibussen i förhållande till det antal passagerare vardera fordonet befordrar i allmänhet icke kan anses såsom något prisbilligt färdemedel. Ur nationalekonomisk synpunkt kan det därför icke vara av något intresse att genom beskattningsregler, som äro särskilt gynnsamma för personbilstrafiken, befordra uppkomsten av ett stort personbilsbestånd. Med den omfattning omnibuss- och järnvägsnätet i vårt land har, föreligger ej heller sådant behov av möjligheter att färdas med personbil, att ett dylikt färd sätt bör särskilt understödjas genom att beskattningen avväges på ett för personbilar fördelaktigt sätt. Vad nu anförts äger enligt utredningens uppfattning giltighet jämväl i fråga om de mindre personbilarna.

Beredandet av skattefrihet för en grupp av fordon måste dessutom leda till att vad som bortfaller för en grupp får tagas igen av en annan grupp inom fordonsbeståndet. Av tab. 1 framgår, att om personbilar med tjänstevikt upp till 1 000 kilogram skulle helt befrias från fordonsskatt, det skulle bliva erforderligt, för vinnande av samma intäkt av fordonsskatten å fordonsbeståndet den 30 juni 1937 som för närvarande, att öka fordonsskatten för personbilar över 1 000 kilogram med i runt tal 5 procent.

På grund av vad nu anförts kan utredningen icke förorda frihet från fordonsskatt för de mindre personbilarna eller ens lättnad i den fordonsskatt, som för närvarande utgår för dessa personbilar.

Förslag har ock framförts därom, att det å tjänstevikten medgivna skattefria avdraget skulle bortfalla. Utredningen har undersökt, huru en efter dylika grunder anordnad fordonsskatt skulle verka i förhållande till den nuvarande. Denna undersökning har utvisat, att förslaget, som innebär ett borttagande av den genom det skattefria viktavdraget införda progressionen i fordonsskatteskalen och återgående till den före år 1927 gällande proportionella skalan, skulle medföra en avsevärd höjning av fordonsskatten för fordon upp till 1 600 kilograms tjänstevikt, sålunda för huvudparten av personbilsbeståndet. För de tyngre vagnarna komme däremot en avsevärd minskning i fordonsskatten att äga rum. En åtgärd i förslagets riktning skulle följaktligen motverka en avvägning av skatten efter fordonens väg-

slitning. Utredningen har därför ansett nämnda förslag icke tarva närmare övervägande.

Vidare har gjorts gällande, att fordonsskatten borde så bestämmas, att den för varje fordon stode i direkt förhållande till den av fordonet tillryggalagda vägsträckan. Detta skulle emellertid förutsätta att möjlighet funnes att på ett enkelt, prisbilligt och tillförlitligt sätt under offentlig kontroll uppmäta den med fordon under viss tid körda väglängden. Väl ha försök vid skilda tillfällen gjorts för framställande av för ändamålet lämpliga vägmätare, avsedda att inmonteras å motorfordon. Så vitt utredningen kunnat inhämta, ha dock dessa försök hittills icke lämnat sådana resultat, att frågan om anordnande av offentlig kontroll medelst vägmätare å hela motorfordonstrafiken kan anses mogen för ett förverkligande. Lösningen av problemet om bästa sättet för avpassandet av fordonsskatten efter fordonens väglitande inverkan kan sålunda, i varje fall för närvarande, icke sökas i anordnandet av offentlig kontroll medelst vägmätare av fordonens körlängder.

Ytterligare har föreslagits, att fordonsskatten borde beräknas icke efter fordonens tjänstevikt utan efter deras totalvikt. Häremot må emellertid framhållas att, medan ett fordons tjänstevikt vid besiktning av fordonet fastställs efter direkt vägning av detsamma, ett fordons totalvikt i regel icke kan, i varje fall icke i fråga om lastbilar, på dylikt sätt fastställas av offentlig myndighet efter kontroll av de faktiska förhållandena. De i besiktningstrumentet förefintliga uppgifterna om fordons totalvikt grunda sig i allmänhet på vederbörande fabrikanter's uppgifter. På sätt förut framhållits, har vid fordonsskattens konstruktion hänsyn jämväl tagits till totalvikten sålunda, att till grund för fastställandet av progressiviteten i skatteskalen lagts tjänstevikten jämte den för varje fordon efter erfarenhetsmässiga grunder uppskattade lastförmågan. Vid nu angivna förhållanden synes det icke vara möjligt att vid fordonsskattens beräkning taga hänsyn till fordonens totalvikt i vidare mån än som hittills skett.

Det har vidare ifrågasatts, att fordonsägare, som endast under en del av året använda sina fordon, borde beredas lindring i fordonsskatten. Såsom skäl härför har anförts, att det ej vore rättvist att beskatta fordonen, då de ej nyttjades i trafik. Då gummiringarna dessutom toge skada av att fordonen ej användes, träffades nu berörda fordonsägare jämväl särskilt hårt av gummiringsskatten. Enligt gällande bestämmelser kan fordonsägare erhålla lindring i fordonsskatten genom att låta avföra fordonet ur automobilregistret. Med hänsyn härtill och till svårigheten att under annan förutsättning än fordonets avförande ur automobilregistret ordna en tillfredsställande kontroll över fordonens användning synes skäl ej föreligga för medgivande av ytterligare lättnader i fråga om skyldigheten att erlägga fordonsskatt. Genom gummiringsskattens borttagande kommer en icke oväsentlig skattelättnad att beredas sådana fordonsägare som nyttja sina fordon under endast viss del av året.

Till ledning för frågan om avvägningen av fordonsskatten mellan olika fordonsslag har automobilskatteutredningen verkställt vissa undersökningar

rörande den nuvarande skattebelastningen å olika fordon. Av dessa undersökningar, för vilka tidigare lämnats redogörelse, framgår bland annat att, därest ett fordon användes i ringa utsträckning, fordonsskatten utgör en betydande del av den totala automobilskatten, medan åter vid mera intensiv drift fordonsskatten spelar en relativt underordnad roll. På grund av progressionen i den nuvarande skatteskalen drabbas omnibussarna, per tonmil räknat, hårdare av fordonsskatten än person- och lastbilar, under det att lastbilarna med hänsyn till sin i förhållande till tjänstevikten betydligt större lastförmåga än de övriga fordonsslagen, ha lägre fordonsskatt per tonmil än personbilar och omnibussar.

Av det anförda torde framgå, att — med utgångspunkt från att fordonsskatten bör, så vitt möjligt, anpassas efter den vägslitning, olika fordon förorsaka — den nuvarande fordonsskatten i vissa hänseenden är mindre väl avvägd. Skatten drabbar väl hårt sådana fordon, som nyttjas i mindre omfattning. Till denna grupp hör särskilt ett stort antal personbilar i icke yrkesmässig trafik. För dessa kan dock fordonsskatten otvivelaktigt sägas innefatta ett visst moment av lyxbeskattning. Fordon i yrkesmässig trafik, vilka i allmänhet användas i intensiv drift, drabbas däremot mindre hårt av denna skatteform. Av de tyngre fordonen drabbas omnibussarna förhållandevis hårdare av fordonsskatten än lastbilarna.

Vid fordonsskattens avvägning mellan olika fordonsslag har automobilskatteutredningen i sitt förslag till beskattningens omläggning sökt så vitt möjligt taga hänsyn till nu berörda brister i den nuvarande fordonsskatten. I det följande återkommer utredningen till denna fråga.

Med det förslag till omläggning av fordonsskatten, som statens väginstitut — under förutsättning av gummiringskattens avskaffande och höjning av bensinskatten med 2 öre för liter — till automobilskatteutredningen avlämnat, har institutet angivit, huru fordonsskatten i kombination med en i nyssnämnda utsträckning höjd skatt å drivmedlen lämpligen bör vara konstruerad för att en ur *vägtekniska* synpunkter i möjligaste mån rättvis beskattning av olika fordonsslag skall åvägabringas. Förslaget innebär, såsom i det föregående nämnts, att i årlig skatt uttages en grundavgift av 50 kronor för samtliga fordon samt därutöver för personbilar 8 kronor, för lastbilar 30 kronor och för omnibussar 18 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av tjänstevikten med ett skattefritt avdrag av 600 kilogram för personbilar och omnibussar samt 1 200 kilogram för lastbilar. För lastbilar av högst 1 400 kilograms tjänstevikt skall enligt förslaget utgå samma skatt som för personbilar. Genom de höga skattesatserna för lastbilar av högre tjänstevikt än 1 400 kilogram samt för omnibussar har institutet sökt åstadkomma en utjämning av den stora skillnad olika fordonsslag emellan, som föreligger i fråga om den belastning per tonmil, som förorsakas av drivmedelsskatterna.

Huru fordonsskatten enligt ifrågavarande förslag komme att te sig vid olika tjänsteviktsslag, framgår av följande tabell, vari jämväl anges den

nuvarande fordonsskatten samt den sänkning respektive höjning i procent av nuvarande skatt, som enligt förslaget skulle inträda.

Tjänstevikt  kg	Nu- varande fordons- skatt  kr.	Fordonsskatt enligt väginstitutets förslag					
		personbilar		lastbilar		omnibussar	
		kr.	ökning (+) minskn.(-) %	kr.	ökning %	kr.	ökning %
801—900	60	74	+ 23·3	74	23·3	—	—
1 001—1 100	70	90	+ 28·6	90	28·6	—	—
1 201—1 300	98	106	+ 8·2	106	8·2	—	—
1 301—1 400	112	114	+ 1·8	114	1·8	—	—
1 401—1 500	126	122	— 3·2	140	11·1	—	—
1 501—1 600	140	130	— 7·1	170	21·4	230	64·3
1 801—1 900	182	154	— 15·4	260	42·9	284	56·0
2 001—2 100	210	170	— 19·0	320	52·4	320	52·4
2 501—2 600	280	210	— 25·0	470	67·9	410	46·4
3 001—3 100	350	—	—	620	77·1	500	42·9
4 001—4 100	490	—	—	920	87·8	680	38·8
5 001—5 100	630	—	—	1 220	93·7	860	36·5
6 001—6 100	770	—	—	—	—	1 040	35·1
7 001—7 100	910	—	—	—	—	1 220	34·1

Enligt vad tabellen utvisar, innebär förslaget beträffande personbilarna en höjning av nuvarande fordonsskatt i de lägre tjänsteviktsklasserna till och med 1 400 kilogram, vilka klasser omfatta mer än hälften av personbilsbeståndet. Största höjningen träffar personbilar i tjänsteviktsklassen 1 001—1 100 kilogram, där den uppgår till 20 kronor, motsvarande 28·6 procent av nuvarande skatt. För personbilar av mer än 1 400 kilograms tjänstevikt komme skatten att med stigande tjänstevikt successivt minskas, så att den för en personbil av 2 501—2 600 kilograms tjänstevikt komme att bli 70 kronor lägre än nu, vilket motsvarar en sänkning med 25 procent. Såsom motiv för denna avvägning av fordonsskatten har väginstitutet anfört syftet att ernå i möjligaste mån lika vägslitningsavgift per tonmil.

Beträffande lastbilarna komme förslaget att över lag medföra höjning av fordonsskatten. För lastbilar av högst 1 400 kilograms tjänstevikt är höjningen densamma som för personbilarna. Höjningen avtager successivt så att, medan den vid tjänsteviktsklassen 1 001—1 100 kilogram motsvarar 28·6 procent, den vid tjänsteviktsklassen 1 301—1 400 kilogram motsvarar endast 1·8 procent av nu utgående skatt. För högre tjänstevikter stiger fordonsskatten under mycket stark progression. Vid 5 001—5 100 kilograms tjänstevikt uppgår skatten sålunda till nära dubbla nuvarande belopp.

För omnibussarna komme förslaget att medföra ökning beträffande samtliga fordon. Skatteökningen är procentuellt störst i de lägre tjänstevikts-

klasserna — 64·3 procent i tjänsteviktsklassen 1 501—1 600 kilogram — men avtager därefter med stigande tjänstevikt. För omnibussar av 7 001—7 100 kilograms tjänstevikt utgör ökningen sålunda 34·1 procent av nu utgående belopp.

Av följande tabell framgå de totala intäkterna av fordonsskatt enligt föreliggande förslag, beräknade å fordonsbeståndet den 30 juni 1937.

Fordonsslag	Fordonsskatt enligt väg-institutets förslag kr.	Nuvarande fordonsskatt kr.	Ökning (+) resp. minskning (-)	
			kr.	%
Personbilar . . . . .	15 062 592	15 182 906	- 120 314	- 0·8
Lastbilar . . . . .	16 137 688	10 435 350	+ 5 702 338	+ 54·6
Omnibussar . . . . .	2 998 316	2 158 968	+ 839 348	+ 38·9
Summa	<b>34 198 596</b>	<b>27 777 224</b>	<b>+ 6 421 372</b>	<b>+ 23·1</b>

Den totala fordonsskatten komme sålunda enligt väginstitutets förslag att för personbilarna minskas med 0·8 procent, för lastbilarna ökas med 54·6 procent samt för omnibussarna ökas med 38·9 procent av nu utgående belopp. Enligt vad tabellen utvisar, komme förslaget att giva en merinkomst av i runt tal 6·4 miljoner kronor, sålunda omkring 2·8 miljoner kronor mera än som vid en höjning av skatterna å drivmedel med 2 öre för liter erfordras för att den sammanlagda intäkten av automobilskattemedel skall, vid enahanda fordonsbestånd och vid lika trafikintensitet som för närvarande, uppgå till samma belopp som nu inflyter. En viss sänkning av skattesatserna skulle följaktligen kunna företagas vid tillämpning av de av väginstitutet angivna grunderna för skattebördans fördelning.

På sätt av nu anförda uppgifter framgår, innebär väginstitutets förslag beträffande personbilarna en överflyttning av skattebördan från de tyngre till de lättare fordonen. Beträffande personbilarna har automobilskatteutredningen i det föregående uttalat, att beskattningen av dylika fordon i icke yrkesmässig trafik kunde sägas innefatta ett visst moment av lyxbeskattning; detta gäller särskilt i fråga om de tyngre i icke yrkesmässig trafik nyttjade personbilarna. För personbilar i yrkesmässig trafik, vilka jämväl i allmänhet äro att hänföra till de tyngre viktsklasserna (1 800—2 000 kilogram), är fordonsskatten i jämförelse med bensinskatten av underordnad betydelse. Utredningen har vidare i det föregående, i anledning av att förslag väckts om befrielse från fordonsskatt för mindre personbilar, anført att den ej kunde förorda en dylik skattefrihet eller ens lättnad i den fordonsskatt, som för närvarande utgår. Om utredningen sålunda funnit sig icke böra förorda särskilda åtgärder för uppmuntrande av bruket av mindre personbilar, så har utredningen å andra sidan ej heller funnit anledning att genom förtyngning av det nuvarande skattetrycket å dessa fordon i förhållande till skattetrycket å de större fordonen lägga hinder i vägen för utvecklingen å förevarande område.

Till utredningen har uppgivits, att fordonsskattens storlek ägde ett icke

oväsentligt inflytande vid valet av fordonstyp och av denna anledning spelade en särskild roll vid handeln med automobiler. En jämförelse mellan sammansättningen av beståndet av personbilar den 30 september 1931 och den 30 juni 1937 utvisar emellertid, att under denna tid samtliga tjänsteviktsgrupper upp till 1 200 kilogram undergått minskning med sammanlagt 13 795 fordon. Denna minskning motsvaras av en ökning av beståndet i tjänsteviktsgrupperna 1 201—1 500 kilogram med 15 240 fordon. Betydande ökning av beståndet föreligger jämväl i tjänsteviktsgrupperna mellan 1 500 och 1 800 kilogram, där ökningen uppgår till 16 434 fordon. Av dessa uppgifter framgår, att trots den år 1932 företagna sänkningen av fordonsskattens minimibelopp från 75 kronor för fordon med upp till 1 100 kilograms tjänstevikt till 60 kronor avseende fordon med upp till 1 000 kilograms tjänstevikt, har utvecklingen beträffande personbilsbeståndet gått i riktning mot vissa standardtyper, belägna särskilt i tjänstevikter mellan 1 200 och 1 800 kilogram.

Vad lastbilar och omnibussar beträffar synes den starka höjning av fordonsskatten, som väginstitutets förslag innebär, vålla betänkligheter ur de synpunkter, som utredningen i det föregående berört under avdelningen om principerna för beskattningens avvägning mellan olika fordonskategorier, och särskilt med hänsyn till den s. k. nyttotrafikens intressen. Enligt där anförda siffror ha dessa fordonskategorier redan vid de höjningar av fordonsskatten, som ägt rum åren 1927 och 1932, fått vidkännas en avsevärt starkare ökning av fordonsskatten än personbilarna. Till belysande av det nu sagda må framhållas, att den nuvarande fordonsskatten för en omnibuss av 4 000 kilograms tjänstevikt (genomsnittliga tjänstevikten för landets omnibussar är 4 065 kilogram) uppgår till nära dubbelt så högt belopp per 100 kilogram av tjänstevikten som fordonsskatten för en personbil med tjänstevikt av 1 000 kilogram.

De relativt begränsade provkörningar med olika fordon, som av väginstitutet på utredningens föranstaltande företagits, ha visserligen varit ägnade att giva en uppfattning om den vägslitning olika fordon vålla å grusväg. Däremot bör, såsom ock väginstitutet anför, av dessa prov ej dragas vittgående och allmängiltiga slutsatser rörande beskattningens avvägning. Vidare måste beaktas, att avvägningen av skattesatserna enligt väginstitutets förslag skett med utgångspunkt från medeltalsberäkningar för olika slag av trafik. I praktiken förekommer emellertid en mångfald variationer i fråga om fordonsens utnyttjande, lastförmåga, drivmedelsförbrukning, trafik- och vägförhållanden, klimatförhållanden, m. m., vilka samtliga omständigheter öva inverkan på de olika fordonens skattebelastning och till vilka viss hänsyn sålunda måste tagas. På grund av vad nu anförts har det syntts utredningen icke tillrådligt att för närvarande företaga så stark höjning av skatterna för lastbilar och omnibussar, som väginstitutets förslag innebär.

Enligt vad förut nämnts komme väginstitutets förslag att medföra större total fordonsskatt än som erfordrades. En sänkning av skattesatserna kunde följaktligen äga rum. Utredningen har undersökt, huru skattebelastningen komme att te sig, därest, med bibehållande av väginstitutets grunder i övrigt för fordonsskattens anordnande, skattesatserna sänktes sålunda, att ökningen



i fordonsskatten inbringade, i stället för enligt väginstitutets förslag beräknade 6·4 miljoner kronor, allenast 3·6 miljoner kronor. Utredningen har emellertid funnit, att ej heller vid sålunda sänkta skattesatser institutets förslag komme att giva ett tillfredsställande resultat ur de förut angivna synpunkter, som enligt utredningens mening böra vara bestämmande för fordonsskattens anordnande.

#### **Automobilskatteutredningens förslag rörande fordonsskattens anordnande.**

Inom automobilskatteutredningen ha förutom väginstitutets förslag till omläggning av fordonsskatten jämväl ett flertal andra förslag varit föremål för närmare överbägande. Utredningen har, i likhet med väginstitutet, funnit, att — för åvægabringande av en med olika fordons vägslitning bättre överensstämmande beskattning än enligt gällande regler — det icke vore möjligt att uppbygga fordonsskatteskalen uteslutande å tjänstevikten. Man kan visserligen genom införande av större skattefritt avdrag och samtidig höjning av skattesatsen åstadkomma ökad progression i skatteskalen och sålunda hårdare träffa de tyngre fordonen. En dylik åtgärd komme emellertid att träffa omnibussarna särskilt hårt, under det att lastbilarna, som i tjänsteviktshänseende ligga mellan personbilar och omnibussar, skulle därav drabbas lindrigare. Med anledning härav har utredningen i likhet med väginstitutet funnit erforderligt att införa en differentiering av fordonsskatten med hänsyn till de olika fordonskategorierna och sålunda grunda beskattningen på en kombination av tjänstevikt och fordonsslag.

Vidare har utredningen ansett lämpligt att, såsom ock väginstitutet föreslagit, av varje fordon uttages en årlig grundavgift, oberoende av fordonets vikt eller beskaffenhet i övrigt. En sådan avgift finge anses representera det för alla fordon gemensamma intresset av att ett allmänt vägnät förefinnes. Grundavgiftens belopp har utredningen i anslutning till väginstitutets förslag ansett böra fastställas till 50 kronor.

Vidkommande fordonsskattens konstruktion i övrigt bör enligt utredningens uppfattning, med stöd av de vägtekniska erfarenheter, som hittills vunnits, en viss överflyttning av skattebördan från de lättare till de tyngre fordonen äga rum. Inom de olika fordonskategorierna bör på grund härav vid jämförelse med de nuvarande skatteskalorna genom ökat skattefritt viktavdrag skärpt progressivitet i skatteskalorna anordnas. Vidare böra skattesatserna så fastställas, att en viss utjämning av skattebelastningen per tonmil de olika fordonsslagen emellan vinnes. Sålunda bör för lastbilarna, för vilket fordonsslag fordonsskatten för närvarande per tonmil räknat bliver lindrigast, fordonsskatten utgå efter en högre skattesats än för övriga fordonsslag. Omnibussarna, som till överbägande del ha betydligt högre tjänstevikt än övriga fordonsslag — genomsnittliga tjänstevikten den 30 juni 1937 utgjorde för omnibussarna 4 065 kilogram, för lastbilarna 2 082 kilogram och för personbilarna 1 425 kilogram — träffas genom progressionen i skatteskalen hårdare än övriga fordon. Vid enhetligt skattefritt avdrag för samtliga fordonskategorier bör därför en lägre skattesats fastställas för omnibussarna än för lastbilarna.

Den ökning av fordonsskatten, som vid gummiringsskattens upphävande enligt utredningens förslag bliver erforderlig, har utredningen ansett böra träffa samtliga fordon. Personbilarna böra dock få bära en vid jämförelse mellan den å de olika fordonsslagen nu utgående fordonsskatten mindre andel av ökningen än lastbilarna och omnibussarna.

Slutligen har utredningen ansett, att liksom för närvarande fordonsskatten bör utgå med ett lägsta belopp av 60 kronor.

I anslutning till vad nu anförts, har utredningen funnit sig böra föreslå, att fordonsskatten skall utgå enligt följande grunder:

I grundavgift skall årligen för varje fordon erläggas 50 kronor. Därutöver skall årlig skatt utgå med följande belopp, nämligen

för personbilar 14 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av tjänstevikten med avdrag av 900 kilogram,

för lastbilar 18 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av tjänstevikten med avdrag av 900 kilogram,

för omnibussar 16 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av tjänstevikten med avdrag av 900 kilogram.

Skatten skall utgöra lägst 60 kronor.

Efterföljande sammanställning utvisar, huru en omläggning av fordonsskatten i överensstämmelse med detta förslag kommer att verka i förhållande till nu utgående fordonsskatt beträffande fordon av olika tjänsteviktsklasser. I härvid fogade *tab. 1—3* lämnas fullständiga uppgifter i ifrågavarande avseende beträffande hela beståndet av personbilar, lastbilar och omnibussar den 30 juni 1937.

Tjänstevikt kg	Nu- varande fordons- skatt kr.	Fordonsskatt enligt förslaget								
		personbilar			lastbilar			omnibussar		
		kr.	ökning		kr.	ökning		kr.	ökning	
			kr.	%		kr.	%		kr.	%
801— 900	60	60	—	—	60	—	—	—	—	—
1 001—1 100	70	78	8	11·4	86	16	22·9	—	—	—
1 201—1 300	98	106	8	8·2	122	24	24·5	—	—	—
1 301—1 400	112	120	8	7·1	140	28	25·0	—	—	—
1 401—1 500	126	134	8	6·3	158	32	25·4	—	—	—
1 501—1 600	140	148	8	5·7	176	36	25·7	162	22	15·7
1 801—1 900	182	190	8	4·4	230	48	26·4	210	28	15·4
2 001—2 100	210	218	8	3·8	266	56	26·7	242	32	15·2
2 501—2 600	280	288	8	2·9	356	76	27·1	322	42	15·0
3 001—3 100	350	—	—	—	446	696	27·4	402	52	14·9
4 001—4 100	490	—	—	—	626	136	27·8	562	72	14·7
5 001—5 100	630	—	—	—	806	176	27·9	722	92	14·6
6 001—6 100	770	—	—	—	—	—	—	882	112	14·5
7 001—7 100	910	—	—	—	—	—	—	1 042	132	14·5

Förestående sammanställning utvisar, att för personbilarna nuvarande fordonsskatt kommer att ökas med 8 kronor. Procentuellt är ökningen störst, 11·4 procent, för personbilar med 1 001—1 100 kilograms tjänstevikt och avtager därefter med ökad tjänstevikt. För hela personbilsbeståndet motsvarar ökningen, enligt vad av tab. 1 framgår, 6·3 procent av nu å sagda bestånd utgående fordonsskatt.

Beträffande lastbilarna utgör ökningen i fordonsskatt vid 1 001—1 100 kilograms tjänstevikt 16 kronor eller 22·9 procent samt vid 5 001—5 100 kilograms tjänstevikt 176 kronor eller 27·9 procent av nuvarande fordonsskatt. Den totala ökningen i fordonsskatt för lastbilbeståndet motsvarar, enligt vad tab. 2 utvisar, i genomsnitt 26·5 procent av nuvarande å lastbilsbeståndet utgående fordonsskatt.

Vad omnibussarna angår utvisar sammanställningen en höjning av fordonsskatten med 22 kronor eller 15·7 procent i tjänsteviktgruppen 1 501—1 600 kilogram och med 132 kronor eller 14·5 procent av nu utgående fordonsskatt i den högsta i sammanställningen upptagna tjänsteviktgruppen, 7 001—7 100 kilogram. I genomsnitt utgör skattehöjningen för hela omnibussbeståndet, enligt vad framgår av tab. 3, 14·7 procent av den enligt gällande grunder å omnibussbeståndet utgående fordonsskatten.

Den ökning av den totala fordonsskatten, beräknad å fordonsbeståndet den 30 juni 1937, som vid fordonsskattens omläggning enligt nu angivna förslag kan beräknas inträda i fråga om personbilar, lastbilar och omnibussar, framgår av tab. 1—3. Följande sammanställning belyser i korthet innebörden av en dylik omläggning av fordonsskatten:

Automobilbeståndet den 30 juni 1937		Nu utgående fordonsskatt		Föreslagen fordonsskatt		Ökning i skatten	
fordonsslag	antal fordon	summa kr.	medeltal per fordon kr.	summa kr.	medeltal per fordon kr.	kr.	%
Personbilar .....	129 830	15 182 906	116: 95	16 134 502	124: 27	951 596	6·3
Lastbilar .....	50 225	10 435 350	207: 77	13 203 682	262: 89	2 768 332	26·5
Omnibussar .....	4 450	2 158 968	485: 16	2 476 292	556: 47	317 324	14·7
Summa	<b>184 505</b>	<b>27 777 224</b>	<b>150: 55</b>	<b>31 814 476</b>	<b>172: 43</b>	<b>4 037 252</b>	<b>14·5</b>

Under förutsättning av oförändrat fordonsbestånd komme sålunda ökningen i fordonsskatten att uppgå till omkring 4 miljoner kronor. Skatteökningen träffar lastbilarna avsevärt hårdare än övriga fordonsslag.

Enligt vad i det föregående meddelats, förefunnos i landet den 30 juni 1937 skattepliktiga *specialvagnar* till ett antal av 1 105 i tjänsteviktsskisser mellan 401 och 6 500 kilogram. I detta fordonsbestånd ingå vissa för speciella transportändamål konstruerade bilar, bland vilka må nämnas tankbilar, bärgningsbilar, likvagnar, steg- och redskapsvagnar, avsedda för exempelvis reparation av elektriska luftledningar, samt bevattningsbilar, avsedda för gatu- och vägbevattning.

Vid den nu föreslagna omläggningen av fordonsskattens beräkning har differentiering av skattesatserna ägt rum med hänsyn till om fordonen utöras av personbilar, lastbilar eller omnibussar, därvid de i motorfordonsförordningen givna definitionerna till särskiljande av ifrågakvarande fordonskategorier förutsatts skola vara utslagsgivande.

Beträffande de för närvarande i automobilregistren såsom specialvagnar upptagna automobilerna torde visserligen i en del enskilda fall svårigheter komma att uppstå vid avgörandet, huruvida en specialvagn i skattehänseende skall hänföras till den ena eller andra fordonskategorien. Automobilskatteutredningen håller dock före, att i allmänhet en nöjaktig klassificering skall kunna ske med ledning av motorfordonsförordningens definitioner. Anledning har därför icke ansetts föreligga att företaga särskild undersökning rörande specialvagnsbeståndet eller förorda särskilda bestämmelser för beskattningen av specialvagnarna.

För specialvagnsbeståndet den 30 juni 1937 enligt nuvarande bestämmelser utgående fordonsskatt uppgår till 245 458 kronor. Under antagande att samtliga specialvagnar vore hänförliga till kategorien lastbilar, komme fordonsskatten å samma bestånd att uppgå till 310 618 kronor, vilket innefattar en ökning med 65 160 kronor eller 26½ procent av den å sagda fordon nu beöppande fordonsskatten.

### **Verkningarna av den föreslagna omläggningen av beskattningen av personbilar, lastbilar och omnibussar.**

Den förändring i skattebelastningen å olika slag av motorfordon, som den nu föreslagna omläggningen av beskattningen komme att medföra, framgår av härvid fogade *tab. 10—15*. I dessa tabeller ha verkställts beräkningar beträffande samma fordon och under enahanda förutsättningar i övrigt som vid de i *tab. 4—9* återgivna beräkningarna beträffande det vid gällande bestämmelser rådande skattetrycket. Vid bedömandet av siffrorna i tabellerna bör, såsom redan tidigare framhållits, beaktas, att de uppgifter om bensinförbrukningen, som lämnats av tillverkare och försäljare av automobiler, i regel äro lägre än motsvarande uppgifter från trafikföretagen. Vidare må uppmärksamheten fästas därå, att vid de antaganden rörande slitstyrkan hos gummiringarna vid olika trafik, som i *tab. 4—9* lagts till grund för beräkningarna av nu utgående gummiringsskatt, hänsyn icke tagits till huruvida regummeringsförfarande kommit till användning eller andra särskilda omständigheter, som kunnat motivera beräkning av lägre gummiringsskatt än i sistnämnda tabeller angivits. Vad nu anmärkts medför, att de vid beräkningarna enligt *tab. 10—15* erhållna skattebelastningssiffrorna i vissa fall förete för trafiken gynnsammare tal, än den föreslagna omläggningen av beskattningen i verkligheten kan väntas medföra.

*Tab. 10* utvisar den icke yrkesmässiga personbilstrafikens belastning av

skatter och trafikförsäkringspremier efter den föreslagna förändringen i beskattningen. Av tabellen framgår i sammandrag följande belastning vid 1 000 och 2 000 mils årlig körning:

Antagen årlig körning	Årlig skatt			Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremie per tonmil öre
	fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	sammanlagd skatt kr.	per mil öre	per tonmil öre	
<i>1 000 mil</i> : lägst .....	60	84	144	14·4	14·7	24·5
högst .....	260	264	524	52·4	20·5	31·1
i medeltal ..					18·6	27·1
<i>2 000 mil</i> : lägst .....	60	168	228	11·4	11·7	17·0
högst .....	260	528	788	39·4	15·8	20·8
i medeltal ..					14·4	18·7

En jämförelse mellan skattebelastningssiffrorna i tab. 10 samt förestående sammandrag av nämnda tabell och motsvarande siffror i tab. 4 ävensom sammandraget därav å sid. 38, giver vid handen, att genom den föreslagna omläggningen av beskattningen personbilarna i privat bruk — vilkas skattebelastning tabellerna närmast avse — få en lättnad i skattebördan. Under det att medeltalen av den nuvarande skattebelastningen per tonmil enligt tab. 4 uppgår vid 1 000 mils årskörning till 19·7 öre och vid 2 000 mils årskörning till 15·7 öre, äro enligt tab. 10 motsvarande siffror efter den föreslagna omläggningen 18·6 respektive 14·4 öre.

Tab. 11 avser att giva en uppfattning om, huru den föreslagna förändringen av grunderna för beskattningen inverkar å skattetrycket vid *yrkesmässig personbilstrafik*. Av tabellen inhämtas i sammandrag följande:

Antagen årlig körning	Årlig skatt			Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremie per tonmil öre
	fordons-skatt kr.	bränsle-skatt kr.	sammanlagd skatt kr.	per mil öre	per tonmil öre	
<i>3 000 mil</i> : lägst .....	162	540	702	23·4	12·2	15·0
högst .....	176	648	824	27·5	13·6	16·3
i medeltal ..					13·1	15·9
<i>6 000 mil</i> : lägst .....	162	1 080	1 242	20·7	10·8	12·4
högst .....	176	1 296	1 472	24·5	12·1	13·7
i medeltal ..					11·7	13·3

Den sammanlagda skattebelastningen å de i tab. 11 upptagna personbilarna utgör, enligt vad av ovanstående sammandrag framgår, i medeltal vid 3 000 mils årlig körning 13·1 öre och vid 6 000 mils årskörning 11·7 öre per tonmil.

Motsvarande siffror enligt tab. 5, som avser nuvarande skattebelastning och sammandraget därav å sid. 39, utgöra 13·8 respektive 12·4 öre per tonmil.

Beträffande den drosktrafik å olika orter, för vilken i tab. 5 meddelats uppgifter om nuvarande skattebelastning, återfinnas i tab. 11 beräkningar rörande skatteomläggningens verkningar. För den i tabellerna redovisade drosktrafiken i Stockholm komme skattebelastningen att bliva i stort sett oförändrad — 13·8 öre per tonmil enligt tab. 11 mot 13·7 öre enligt tab. 5 —. För Göteborg och Malmö, ävensom för övriga orter innebär förslaget skatteändring. Under det att den nuvarande totala skattebelastningen för den redovisade drosktrafiken i Göteborg och Malmö utgör 14·6 öre och i övriga orter 15·6 öre per tonmil, komme belastningen efter skatteomläggningen, enligt vad tab. 11 utvisar, att uppgå till respektive 14·1 och 14·8 öre per tonmil.

Av de nu anförda siffrorna synes den slutsatsen kunna dragas, att jämväl för den yrkesmässiga personbilstrafiken automobilskatteutredningens förslag till ändrade grunder för motorfordonsbeskattningen komme att medföra fördelar vid jämförelse med nu gällande bestämmelser.

Tab. 12 utvisar skatte- och försäkringspremiebelastningen å *lastbilstrafik* vid föreslagen ändring av beskattningen. Tabellen motsvaras av tab. 6, vari nuvarande skattebelastning belysts. I sammandrag framgår av tab. 12 följande:

Antagen årlig körning	Årlig skatt			Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremie per tonmil öre
	fordons-skatt kr.	bränsle-skatt kr.	sammanlagd skatt kr.	per mil öre	per tonmil öre	
1 000 mil: lägst .....	176	180	356	35·6	12·5	17·1
högst .....	788	480	1 268	126·8	19·7	27·5
i medeltal ..					15·5	20·0
2 000 mil: lägst .....	176	360	536	26·8	8·9	11·2
högst .....	788	960	1 748	87·4	15·0	18·9
i medeltal ..					11·1	13·4

Jämföras förestående skattebelopp med motsvarande siffror enligt tab. 6 och sammandraget därav å sid. 40, finner man, att omläggningen av beskattningen för lastbilarna komme att medföra en skärpning av beskattningen vid 1 000 mils årskörning, under det vid 2 000 mils årlig körning viss lindring i skattetrycket skulle komma att äga rum. Den totala skattebelastningen enligt förestående tabell uppgår sålunda vid angivna årskörning till 15·5 respektive 11·1 öre per tonmil, under det att motsvarande siffror vid nuvarande bestämmelser utgöra 15·1 respektive 11·6 öre. Emellertid bör i detta

sammanhang ånyo uppmärksammas, dels att de uppgifter rörande drivmedelsförbrukningen, å vilka beräkningarna grundats, äro för låga, dels ock att gummiringarnas hållbarhet i verkligheten i regel är större än vad vid beräkningarna antagits. Till nu berörda omständigheter, vilka i särskild grad inverka på beräkningarna angående skattebelastningen för lastbilar och omnibussar, bör vid bedömandet av nu anförda förhållanden hänsyn tagas. Man torde följaktligen icke böra räkna med, att skatteomläggningen kommer att visa sig så gynnsam för lastbilstrafiken, som i tab. 12 upptagna siffror synas giva vid handen.

I tab. 14 visas huru de föreslagna ändrade grunderna för beskattningen komma att inverka i fråga om den lastbilstrafik, för vilken uppgifter om nuvarande skattebelastning lämnats i tab. 8. Av en jämförelse mellan de båda tabellerna framgår, att omläggningen i stort sett kommer att medföra ökning av den i dessa tabeller åsyftade lastbilstrafikens skattebörd. I medeltal motsvarar skattebelastningen för denna trafik vid nuvarande skattesatser (enligt tab. 8) 15·7 öre per tonmil, under det att motsvarande siffra vid den föreslagna skatteomläggningen (enligt tab. 14) komme att uppgå till 16·3 öre per tonmil.

Tab. 13 avser att belysa verkningarna av den föreslagna omläggningen av beskattningen beträffande *omnibusstrafiken*. Den förändrade beskattningen ter sig enligt tabellen såsom följer:

Antagen årlig körning	Å r l i g s k a t t			Sammanlagd skatt		Skatt + trafikförsäkringspremie per tonmil öre
	fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	sammanlagd skatt kr.	per mil öre	per tonmil öre	
3 000 mil: lägst.....	562	1 080	1 642	54·7	8·9	9·7
högst .....	1 026	1 440	2 466	82·2	10·5	12·0
i medeltal .....					9·3	10·3
5 000 mil: lägst.....	562	1 800	2 362	47·2	7·4	7·9
högst .....	1 026	2 400	3 426	68·5	9·0	10·0
i medeltal .....					7·8	8·5
6 000 mil: lägst.....	562	2 160	2 722	45·4	7·0	7·5
högst .....	1 026	2 880	3 906	65·1	8·7	9·4
i medeltal .....					7·5	8·0

Vid jämförelse med motsvarande uppgifter rörande belastningen vid nuvarande beskattningsgrunder enligt tab. 7 och sammandraget av denna tabell å sid. 41 framgår, att förslaget skulle medföra en icke oväsentlig lättnad i skattetrycket för omnibusstrafiken. I tab. 15 verkställda, på uppgifter från olika omnibusstrafikföretag i landet grundade beräkningar, visa jämväl i

flertalet fall lägre skattebelastningssiffror än vad enligt tab. 9 beräknats för samma trafik vid nuvarande skattesatser. Emellertid må här ånyo erinras om de bristfälligheter, som vidlåda beräkningarna rörande belastningen av skatter å drivmedel och gummiringar, vilka bristfälligheter medföra, att de föreslagna grunderna för beskattningen för omnibusstrafikens vidkommande i regel te sig gynnsammare än i verkligheten blir förhållandet.

### **Beskattningen av motorcyklar.**

I motorfordonsförordningen skiljes mellan motorcyklar och lättviktsmotorcyklar. De sistnämnda utgöras av cyklar försedda med hjälpmotor av högst 20 kilograms vikt och inrättade för framdrivande medelst trampning. Dessa fordons tjänstevikt får icke överstiga 45 kilogram. Förstnämnda slag av fordon benämnas i det följande egentliga motorcyklar.

#### *Beskattningen av de egentliga motorcyklarna.*

Vid fastställandet av nuvarande fordonsskatt för motorcyklar, vilken skatt å motorcykelbeståndet den 30 juni 1937 uppgick till 977 675 kronor, har någon utredning rörande den vägslitning, motorcykeltrafiken förorsakade, icke företagits. En dylik utredning har tidigare ej funnits erforderlig med hänsyn till att den nuvarande fordonsskatten ansetts icke motsvara mera än det intresse motorcykeltrafikanterna i likhet med biltrafikanterna hade av ett allmänt vägnät. Motorcyklarnas vägslitage kunde förutsättas vara tillgodosett genom skatterna å förbrukningsartiklarna.

Motorcykeltrafikens nuvarande skattebelastning framgår av den å sid. 45 förefintliga tabellen. Denna utvisar, att skatten per tonmil för de egentliga motorcyklarna växlar vid 1 000 mils årskörning mellan 29 och 42·5 öre och vid 2 000 mils årskörning mellan 25 och 39·2 öre. En jämförelse mellan dessa tal och motsvarande, i tab. 4 meddelade siffror för personbilar visar, att motorcyklarna för närvarande ha att bära avsevärt högre skatt per tonmil än personbilarna.

Med hänsyn till det nu föreslagna upphävandet av gummiringsskatten kunde ifrågasättas, om icke en höjning av fordonsskatten för motorcyklar finge anses berättigad. Emellertid kompenserar höjningen av bensinskatten med 2 öre för liter i viss mån gummiringsskattens borttagande. För de i förberörda tabell å sid. 45 upptagna motorcykeltyperna komme belastningen av bensinskatten efter dess höjning att uppgå till de belopp, som i efterföljande sammanställning angivas. I sammanställningen har ock införts nuvarande fordonsskatt, varjämte beräkning verkställts, huru den totala skattebelastningen komme att te sig efter bensinskattens höjning med 2 öre per liter men utan förändring av nu utgående fordonsskatt.



Motorcykel- typ	Nuva- rande fordons- skatt kr.	Vid 1 000 mils årskörning				Vid 2 000 mils årskörning			
		bensinskatt		sammanlagd skatt		bensinskatt		sammanlagd skatt	
		kr.	per tonmil öre	kr.	per tonmil öre	kr.	per tonmil öre	kr.	per tonmil öre
<i>Utan sidvagn:</i>									
B	15	30	22·6	45	33·8	60	22·6	75	28·2
C	20	40	19·5	60	29·3	80	19·5	100	24·4
D	20	46	21·4	66	30·7	92	21·4	112	26·1
E	20	54	22·5	74	30·8	108	22·5	128	26·7
F	20	72	28·2	92	36·1	144	28·2	154	32·2
G	20	108	33·8	128	40·0	216	33·8	236	36·9
<i>Med sidvagn:</i>									
H	30	60	15·8	90	23·7	120	15·8	150	19·7
I	30	72	18·2	102	25·8	144	18·2	174	22·0
J	30	108	22·5	138	28·8	216	22·5	246	25·6

Enligt vad förestående siffror giva vid handen, komme bensinskatten efter den föreslagna höjningen att uppgå till belopp, som per tonmil växla mellan 15·8 och 33·8 öre. Enbart bensinskatten överstiger sålunda per tonmil i flertalet fall icke oväsentligt den sammanlagda belastningen av fordons- och bensinskatt för personbilar vid motsvarande årskörning (jfr tab. 10). Den totala skattebelastningen per tonmil för motorcyklarna komme, vid bibehållande av nu utgående fordonsskatt för desamma, enligt vad ovanstående sammanställning utvisar, att växla mellan 23·7 och 40 öre vid 1 000 mils årskörning samt mellan 19·7 och 36·9 öre vid 2 000 mils årskörning. Motorcykeltrafiken komme sålunda enbart till följd av en höjning av bensinskatten med 2 öre per liter att bliva hårdare skattebelastad per tonmil än övrig trafik. Vid sådant förhållande har automobilskatteutredningen funnit skäl icke föreligga för en höjning av nu gällande fordonsskatt å motorcyklar.

#### *Beskattningen av lättviktsmotorcyklar.*

Lättviktsmotorcyklar med en tjänstevikt av högst 45 kilogram hava såväl i trafik- som beskattningshänseende i förhållande till de egentliga motorcyklarna intagit en särställning. De äro sålunda fria från registrerings- och besiktningstvång och för deras framförande erfordras icke körkort. Ej heller äro de underkastade bestämmelserna om trafikförsäkring. Den enda begränsning, som föreskrivits i fråga om trafik med dylika fordon, är att de må föras allenast av person, som fyllt 16 år. Fordonsskatt utgår icke för lättviktsmotorcyklar och, då för dessa cyklar användas samma slag av gummiringar som för vanliga trampeyklar, äro lättviktsmotorcyklarna jämväl undantagna från gummiringsskatt. Däremot träffas de av bensinskatten.

Orsaken till den undantagsställning, som lättviktsmotorcyklarna sålunda intaga, har varit dels att den föreskrivna begränsningen av tjänstevikten och motorns vikt ansetts giva en något så när betryggande garanti mot att allt för höga hastigheter skulle med dessa fordon kunna uppnås, dels att de utgjorde billiga och lättskötta fordon, som hade i synnerhet å landsbygden en betydelsefull uppgift såsom fortskaffningsmedel. Härom anfördes av *andra lagutskottet vid 1936 års riksdag* i utlåtande nr 55 bland annat följande:

»Ifrågavarande fordon hava en ingalunda oväsentlig uppgift att fylla såsom ett billigt och lättskött fortskaffningsmedel, i synnerhet å landsbygden. De lära i stor utsträckning begagnas av arbetare, som hava sina bostäder långt från arbetsplatserna, men även av lantbrevbärare m. fl. Utskottet har ansett befogat att såvitt möjligt söka undvika åtgärder, som skulle kunna motverka bruket av desamma. Utskottet vill emellertid framhålla, att, därest genom teknikens utveckling dylika fordon skulle kunna uppdrivas till mera avsevärda hastigheter och med hänsyn härtill bliva mera farliga för trafik-säkerheten, statsmakterna böra taga under övervägande, huruvida tillräckliga skäl förefinnas att låta dylika cyklar intaga en gynnad särställning i olika hänseenden i förhållande till andra motorcyklar.»

Utvecklingen beträffande lättviktsmotorcyklarna synes numera ha gått i sådan riktning, att vissa reglerande åtgärder i fråga om trafiken med dessa fordon torde vara av behov påkallade. Till de sakkunniga har från kommunikationsdepartementet överlämnats avskrift av en skrivelse från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med hemställan om vidtagande av vissa åtgärder för minskandet av de av lättviktsmotorcyklar föranledda trafikriskerna. I denna skrivelse anföres bland annat följande:

»Det starkt ökade intresset för lättviktsmotorcyklar under de senare åren har emellertid medfört, att motorerna för lättviktsmotorcyklar väsentligt förbättrats, varigenom deras effekt och den därmed sammanhängande största hastigheten hos fordonet avsevärt stegrats. Det är sålunda numera möjligt, att med en lättviktsmotorcykel, som i viktshänseende håller sig inom ramen av motorfordonsförordningens föreskrifter i avseende på vikt, under normala förhållanden uppnå hastigheter av 70 km i timmen och däröver. — Då för framdrivande uteslutande genom trampning inrättade cyklar icke äro konstruerade för vid ovan angivna höga hastigheter uppkommande påfrestningar, särskilt evad det gäller framgaffelkonstruktion och bromsar, har i marknaden framkommit sådana cykelkonstruktioner, på vilka ovannämnda konstruktionsdetaljer förstärkts och cyklarna i övrigt utförts på sådant sätt, att de bättre än trampcyklar av vedertagen modell lämpa sig för motordrift. Ehuru det måste anses tveksamt om en dylik cykel kan anses vara en 'för framdrivande uteslutande medelst trampning inrättad cykel', har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen dock i underdåniga utlåtanden den 3 mars och den 29 juli 1937 förklarat sig intet hava att erinra mot att dylika fordon godkändes såsom lättviktsmotorcyklar. Styrelsen har nämligen ansett de nya cykelkonstruktionerna vara mindre trafikvådliga än trampcyklar av vedertagen modell med sådan motor, vilken förordningsmässigt kan godkännas för lättviktsmotorcykel. — På grund av den stora hastighet, som lättviktsmotorcyklar numera kunna uppnå, samt med hänsyn till den snabba utveckling lättviktsmotorcyklarna genomgått, kunna numera knappast anses råda samma förhållanden som då gällande bestämmelser rörande lättviktsmotorcyklar fastställdes. Då dessutom användandet av lättviktsmotorcyklar

nått en icke tidigare beräknad omfattning och deras antal alltjämt ökas, synes det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen motiverat, att åtgärder vidtagas i avsikt att nedbringa de med deras användande förenade trafikriskerna. I sådant syfte får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånighet förorda, att frågorna rörande införande av besiktning- och körkortstvång samt rörande skärpta bestämmelser för fordonens konstruktion och utförande upptagas till ny prövning.»

Då det synts automobilskatteutredningen angeläget att vinna upplysning rörande omfattningen av den nuvarande användningen av lättviktsmotorcyklar ävensom om den eventuella ökning däri, som inom den närmaste framtiden eventuellt kunde emotes, har utredningen från de nio största tillverkarna här i riket av dylika fordon inhämtat uppgifter dels rörande den hittillsvarande produktionens storlek, dels ock beträffande den beräknade tillverkningen under nästkommande kalenderår. Av dessa uppgifter framgår, att nämnda fabrikanter under åren 1932—1936 tillverkat 13 834 lättviktsmotorcyklar, därav huvudparten under åren 1935—1936. Under år 1937 beräknas tillverkningen komma att uppgå till omkring 20 800 och under år 1938 till omkring 32 700 dylika fordon. Därest dessa finna avsättning inom landet, skulle följaktligen vid slutet av år 1938 omkring 60 000 lättviktsmotorcyklar rulla på vägarna, ett fordonsbestånd, som sålunda avsevärt överstiger det nuvarande beståndet av egentliga motorcyklar och som motsvarar nära hälften av personbilsbeståndet. Inköpspriset för de nu i marknaden förekommande typerna av lättviktsmotorcyklar varierar mellan 360 och 500 kronor.

Tillverkarna av lättviktsmotorcyklar ha å sin sida gjort gällande, att därest kostnaderna för anskaffning och drift av lättviktsmotorcykel ytterligare ökades, komme detta att verka hämmande å efterfrågan av fordonet.

*Aktiebolaget Nymans verkstäder* i Uppsala har anfört: En starkt bidragande orsak till lättviktsmotorcykelns popularitet vore det relativt överkomliga priset. Bolaget hölle emellertid för troligt, att priset dock trots allt låge så i överkant att varje extra pålaga komme att vara kännbart betungande för flertalet av fordonsägarna, vilka måhända i vissa fall av ekonomiska skäl skulle nödgas avstå från denna komfort. En stark begränsning torde jämväl vara att förvänta vid framtida försäljningar. — Då statsmakterna på sin tid beredde en undantagsställning för lättviktsmotorcyklarna, hade detta givetvis varit av välmotiverade hänsyn för en viss trafikantgrupps ekonomiska intressen, vilka enligt bolagets mening skulle komma i ett ogynnsamt läge genom varje slag av inskränkning i nuvarande ordning.

*Aktiebolaget maskinfabriken Rex* i Halmstad har anfört: Lättviktsmotorcyklarna hade på grund av sin prisbillighet funnit köpare i huvudsak bland mindre inkomsttagare. De begagnades i stor utsträckning av arbetare, som hade sina bostäder långt från arbetsplatsen, såsom vägarbetare, skogsarbetare, lantbrevbärare m. fl. Lättviktsmotorcyklarnas beläggande med skatt eller andra restriktioner komme omedelbart att hava till följd, att användandet av desamma reducerades till ett minimum och såsom skatteobjekt komme lättviktsmotorcyklarna därvid att bliva av ytterst ringa betydelse. Bolaget hade erfarenheter i detta avseende från det införande av skatt å lättare motorcyklar, som ägde rum vid 1927 års riksdag.

Såsom redan nämnts, erlägges för lättviktsmotorcyklar för närvarande endast bensinskatt. Bensinförbrukningen för dessa fordon uppgår i regel enligt tillverkarnas uppgifter till 0·2—0·22 liter per mil. Vid nuvarande bensinskatt uppgår sålunda skattebelastningen vid 1 000 mils årlig körning till 20—22 kronor och vid 2 000 mils årskörning till dubbla dessa belopp. Enligt vad av tabellen å sid. 45 framgår, motsvarar bensinskatten för en lättviktsmotorcykel med en bensinförbrukning av 0·22 liter per mil 18·3 öre per tonmil. Vid en höjning av bensinskatten till 12 öre för liter komme skattebelastningen per tonmil att uppgå till 22 öre. Sistnämnda tal överstiger den totala skattebelastning per tonmil, som — enligt vad tab. 10 utvisar — i genomsnitt komme att åvila personbilstrafiken efter den av automobilskatteutredningen föreslagna omläggningen av automobilbeskattningen. Det torde följaktligen få anses, att lättviktsmotorcyklarna ur väghållningssynpunkt komma att göra rätt för sig redan därigenom att trafiken med dessa fordon drabbas av bensinskatt till föreslaget belopp av 12 öre per liter.

Vad angår frågan huruvida genom ökad beskattning, exempelvis genom införande av fordonsskatt för lättviktsmotorcyklar, minskning av de med trafik med lättviktsmotorcykel förenade riskerna kunde ernås, är det väl sannolikt, att ökad beskattning skulle verka återhållande å efterfrågan å detta fordon och sålunda åstadkomma en minskning av de risker i trafikhänseende, detta fordon för närvarande anses innefatta. Enligt automobilskatteutredningens uppfattning torde emellertid för minskning av trafikriskerna andra medel än skattehöjning i första hand böra prövas. Frågan om minskning av de med trafik med lättviktsmotorcykel förenade riskerna innefattar ett ämne, som torde böra upptagas till undersökning av de särskilda sakkunniga, vilka tillkallats för utredning rörande trafikolyckornas orsaker och måhända jämväl av de sakkunniga, vilka fått sig anförtrott att verkställa utredning angående viss ändring av gällande lagstiftning om trafikförsäkring. Automobilskatteutredningen finner följaktligen icke anledning att för närvarande föreslå skärpning av beskattningen av trafiken med lättviktsmotorcyklar, utöver den, som följer av den av utredningen föreslagna höjningen av skatten å bensin.

### Beskattningen av släpvagnar.

Nu gällande fordonsskatt för släpvagnar är avsedd att träffa sådana släpvagnar som enligt motorfordonsförordningen äro registreringspliktiga. För dylika släpvagnar gälla enligt sagda förordning samma bestämmelser i fråga om ringutrustning som för automobiler äro stadgade, nämligen att de skola vara försedda med luftringar eller halvmassiva gummiringar av godkänd typ. Följaktligen träffas släpvnagnstrafiken av gummiringsskatten. Jämväl bensinskatt kan sägas i viss mån utgå av denna trafik. Genom tillkoppling av släpvnagn tvingas nämligen det dragande fordonets motor till större kraftutveckling, varmed följer ökad bensinförbrukning. Bensinförbruknin-

gen ökas emellertid icke i proportion till den höjning av lastförmågan hos ett motorfordon, som inträder med användningen av släpvagn.

Därest, såsom utredningen föreslagit, gummiringsskatten borttages, komme skattebelastningen å släpvagnarna att avsevärt minskas. Förhållandet belyses av följande sammanställning, utvisande den årliga belastningen av gummiringsskatt och fordonsskatt å vissa släpvagnar under förutsättning av en årlig körning av 1 000 mil. Gummiringarnas slitstyrka har liksom vid beräkningarna angående lastbilar, antagits motsvara 4 500 miles körlängd.

Tjänstevikt	Maximilast	Ringvikt	Årlig skatt vid 1 000 miles körning		
			gummiringsskatt	fordonsskatt	sammanlagd skatt
kg	kg	kg	kr.	kr.	kr.
130	270	16	12	30	42
210	400	20	16	30	46
380	750	30	23	60	83
510	750	40	31	60	91
500	2 000	120	93	100	193
560	1 600	80	62	100	162
850	2 350	100	78	100	178

Enligt vad härav framgår, kan gummiringsskatten för släpvagnstrafiken uppgå till betydande belopp. Visserligen torde för vissa släpvagnar den årliga användningen icke motsvara den körlängd, som här antagits, men eftersom icke allenast den direkta slitningen av gummiringarna är avgörande för belastningen av gummiringsskatt, utan jämväl gummiringarnas åldrande i viss mån inverkar i ifrågavarande avseende, är det uppenbart, att gummiringsskatten för släpvagnstrafiken innefattar en icke oväsentlig skattebelastning. Vid sådant förhållande komme det av automobilskatteutredningen föreslagna upphävandet av gummiringsskatten att innebära ett gynnande av användningen av släpvagnar, därest icke gummiringsskattens avskaffande i ett eller annat avseende kompenseras. Den föreslagna höjningen av drivmedelsskatterna torde icke kunna anses innefatta någon mera avsevärd sådan kompensation. Beaktas bör ock, att höjningen av fordonsskatten — särskilt beträffande lastbilarna — torde kunna förutsättas medföra ökad användning av släpvagnar.

I anslutning till nu anförda synpunkter anser sig automobilskatteutredningen böra föreslå en viss höjning av den nu utgående fordonsskatten för släpvagnar. Samtidigt har utredningen funnit skäl föreligga för en omläggning av sättet för skattens beräkning. För närvarande beräknas släpvagnsskatten med hänsyn till fordonens maximilast. Emellertid ha företagna undersökningar visat, att maximilasten är mycket varierande för släpvagnar inom samma tjänsteviktsklasser. Följande uppgifter beträffande släpvagnsbestån-

det inom Stockholms stad samt Stockholms och Malmöhus län, inalles 587 fordon, äro belysande för det nu sagda.

Antal släpvagnar	Tjänstevikt kg	Maximilast kg	Antal släpvagnar	Tjänstevikt kg	Maximilast kg
2	40— 100	200	55	1 001—1 500	400— 6 200
39	101— 200	150— 950	21	1 501—2 000	2 000— 6 000
75	201— 300	160—2 000	16	2 001—3 000	1 800— 7 600
116	301— 500	100—3 500	4	3 001—5 400	28 000—40 000
133	501— 700	100—4 000	<b>587</b>		
126	701—1 000	350—4 800			

Beträffande de i sammanställningen under den högsta tjänsteviktgruppen upptagna släpvagnarna må nämnas, att de utgöras av fordon, konstruerade för speciella transportändamål och att för desammas framförande särskilt trafikillstånd erfordras.

Huru här berörda 587 släpvagnar fördela sig med hänsyn till de tre olika skatteklasserna framgår av följande uppgifter:

Antal släpvagnar	Maximilast kg	Tjänstevikt kg	Totalvikt kg	Fordonsskatt kr.
138	100— 495	40—1 130	240— 1 530	30
17	500— 775	190— 930	690— 1 680	60
432	800—4 000	200—5 400	1 150—40 000	100
<b>587</b>				

Enligt vad härav framgår, förefinnas inom den lägsta skatteklassen, omfattande släpvagnar av mindre än 500 kilograms maximilast, fordon med tjänstevikter, som avsevärt överstiga maximilasten. Samma är förhållandet jämväl beträffande släpvagnarna i närmast högre skatteklass.

Såsom förut angivits, har beskattningen av de motordrivna fordonen avpassats efter den grundregeln, att det är den rullande vikten, d. v. s. tjänstevikten med tillägg av den för varje fordon efter erfarenhetsmässiga grunder uppskattade lastförmågan, som bör beskattas. Uppenbart är, att en släpvagn med hög tjänstevikt men låg lastförmåga, under förutsättning av i övrigt ensartade trafikförhållanden, kan vålla samma vägslitning som en lättare släpvagn med stor lastförmåga. Vid sådant förhållande synes det automobilskatteutredningen mera följdriktigt och bättre överensstämmande med motorfordonsbeskattningen i övrigt, att fordonsskatten för släpvagnar beräknas på grundval av fordonens *totalvikt*, enligt motorfordonsförordningen utgörande tjänstevikten med tillägg av den beräknade vikten av det största antal passagerare och den största last, varför fordonet är inrättat.

Den specialundersökning av släpvagnsbeståndet, som ägt rum beträffande Stockholms stad samt Stockholms och Malmöhus län, har givit vid handen, att för huvudparten av de släpvagnar, som tillhöra den nuvarande lägsta skatteklassen, totalvikten understiger 1 000 kilogram, att för släpvagnarna i närmast högre skatteklass totalvikten med enstaka undantag varierar mellan 1 000 och 1 500 kilogram samt att för släpvagnar i högsta skatteklassen totalvikten i flertalet fall överstiger sistnämnda vikt. En övergång till differentiering av skattesatserna med hänsyn till totalvikten synes följaktligen så till vida kunna grundas å de för släpvagnar nu gällande bestämmelserna, att lägsta skattesats tillämpas för släpvagnar med totalvikt understigande 1 000 kilogram och att närmast högre skattesats tillämpas för släpvagnar med en totalvikt uppgående till 1 000 men icke 1 500 kilogram. Beträffande släpvagnar med en totalvikt av 1 500 kilogram eller däröver har utredningen ansett, att en ytterligare uppdelning bör äga rum.

Vid den höjning av fordonsskatten för släpvagnar, som på grund av gummiringsskattens avskaffande måste anses berättigad och som automobilskatteutredningen i anslutning härtill föreslår, torde, liksom skett vid fastställandet av nuvarande fordonsskatt, för dessa fordon hänsyn böra tagas därtill, att släpvagnarna i många fall mera tillfälligt tagas i bruk för att öka ett motorfordons lastförmåga. Skattehöjningen bör följaktligen företagas med försiktighet. Hänsyn bör härvid jämväl tagas till att utredningen föreslår höjning av skatterna å drivmedlen.

I anslutning till nu anförda synpunkter samt på grundval av de uppgifter om gummiringsskattens storlek för vissa släpvagnar, som i det föregående återgivits, har automobilskatteutredningen funnit sig böra föreslå, att *beskattningen av släpvagnar ordnas enligt följande grunder:*

Skatt för släpvagnar skall utgå efter släpvagns tjänstevikt med tillägg av den beräknade vikten av det största antal passagerare och den största last, varför fordonet är inrättat (totalvikt):

om vikten understiger 1 000 kilogram med .....	40 kr.
om vikten uppgår till 1 000 men icke 1 500 kilogram med .....	80 »
om vikten uppgår till 1 500 men icke 2 000 kilogram med .....	120 »
om vikten uppgår till 2 000 men icke 3 000 kilogram med .....	140 »
om vikten uppgår till 3 000 kilogram med .....	160 »

Den sålunda föreslagna höjningen av beskattningen uppgår icke till det belopp som, enligt vad i det föregående anförda siffror utvisa, för närvarande erlägges i gummiringsskatt per år vid 1 000 mils årskörning.

Den å släpvagnsbeståndet den 30 juni 1937 belöpande fordonsskatten uppgick till 504 570 kronor. Den merinkomst för statsverket, som en omläggning av beskattningen enligt nu föreslagna grunder komme att inbringa, torde kunna uppskattas till omkring 150 000 kronor.

En fordonstyp, beträffande vilken beskattningsfrågan i detta sammanhang bör upptagas till särskilt övervägande, är *automobil med påhängsvagn* eller som den även benämnes *automobil med ledad ram*. Ifrågasvarande

fordonstyp utgöres av en motordriven vagn med två axlar, på vilken en påhängsvagn (semitrailer) finnes kopplad. Beträffande detta slag av fordon har statens väginstitut till automobilskatteutredningen gjort följande uttalande:

Lastförmågan hos lastbilar ökades i allmänhet avsevärt med antalet axlar vid samma största hjultryck. En treaxlig lastbil lastade sålunda i regel dubbelt så mycket som en tvåaxlig lastbil med samma största hjultryck.

Treaxliga lastbilar med oledad ram hade de båda bakre axlarna placerade så nära varandra som möjligt (ev. i boggie), vilket vore nödvändigt med hänsyn till gången i kurvor. En lastbil av nämnda typ kunde antingen vara 4-hjulsdriven, vilket med hänsyn till vägslitaget vore lämpligast, eller också försedd med drivning endast på ena hjulparet. I det senare fallet vore i regel drivhjuln mer belastade än de båda andra bakhjulen.

Till de treaxliga lastbilarna borde också räknas lastbilar med påhängsvagn, även benämnda lastbilar med ledad ram, »pivotvagnar», »semitrailer» eller »ledvagnar». Dylika fordon ansågs enligt nu gällande praxis i registrerings- och beskattningshänseende vara en bil med släpvagn. Denna uppfattning finge anses som olämplig, i synnerhet när fordonet vore permanent uppbyggt för att uppbära lasten på de båda bakre axlarna. En ledvagn utgjordes av en motordriven framvagn på vilken en bakvagn vore kopplad. Kopplingen utgjordes av en vertikal tapp, som tjänstgjorde som led mellan fordonets båda delar. Lasten belastade dels den motordrivna framvagnens axlar, mest drivaxeln, dels bakvagnens axel eller axlar. Bakvagnen hade vanligen blott en axel, men kunde även ha två axlar i boggie. Den dragande vagnen hade i regel mycket kort hjulbas och vore ej anordnad att själv taga någon last.

Förutsatt att fordonet vore riktigt konstruerat, hade ett fordon med tre axlar vissa fördelar ur vägslitningssynpunkt framför tvåaxliga lastbilar med samma totalvikt, enär största hjultrycket vore lägre för den treaxliga.

Ur vägslitningssynpunkt vore skillnaden mellan treaxlig lastbil med oledad ram och ledvagn av samma vikt ej utprovad. Det vore emellertid påtagligt, att båda hade sina fördelar och nackdelar. Den treaxliga lastbilen med oledad ram kunde ha drivning på 4 hjul, då däremot ledvagnar endast kunde ha ett drivande hjulpar. Dragkraftens angrepp mot vägbanan för samma framförda vikt bleve i det senare fallet större. Å andra sidan erhöles större påkänningar vid gång i kurvor hos den treaxliga oledade lastbilen.

Ur vägslitningssynpunkt syntes för närvarande inga skäl tala för att en av dessa konstruktioner skulle vara annorlunda beskattad än den andra. En lastbil av ledvagnstyp syntes därför vid fordonsskattens beräkning böra räknas som ett fordon.

Fordon av ifrågavarande typ ha fått en alltjämt ökad användning utomlands, särskilt i Amerikas förenta stater, Storbritannien och Nederländerna. Här i landet torde för närvarande finnas endast ett fåtal dylika fordon, men ökad användning torde vara att förvänta, enär — enligt vad från sakkunnigt håll upplysts — fordonstypen under vissa förhållanden erbjuder avsevärt gynnsammare transportekonomi än lastbilar av vanlig typ. Enligt vad väginstitutet anför, torde lastbilar med påhängsvagn ur vägslitningssynpunkt i vissa fall ställa sig fördelaktigare än vanliga lastbilar, avsedda för motsvarande lastkapacitet.

Nuvarande praxis att behandla dessa fordon på det sätt, att motorvagnen



beskattas för sig enligt de för automobiler gällande bestämmelser, under det att påhängsvagnen beskattas för sig såsom släpvagn, synes enligt utredningens mening icke böra fortsättningsvis vinna tillämpning. Med hänsyn till att dragvagn och påhängsvagn i regel endast i förening kunna användas för avsett ändamål, torde fordonskombinationen böra anses utgöra ett enhetligt fordon och beskattas såsom sådant. Användes till en dragvagn flera påhängsvagnar, bör den tyngsta påhängsvagnen medräknas i den skattepliktiga vikten. De övriga påhängsvagnarna beskattas såsom släpvagnar. Det må nämnas, att i vissa främmande länder, exempelvis Tyska riket och Storbritannien, motorfordon med påhängsvagn beskattas enligt anförda grunder.

### Inkomstberäkning.

De totala intäkter av automobilskattemedel, som vid automobilskatteutredningens nu avgivna förslag till ändrade grunder för automobilbeskattningen kunna beräknas inflyta, därest till grund för beräkningarna lägges motorfordonsbeståndet den 30 juni 1937 samt förbrukningen av drivmedel under budgetåret 1936/1937, framgå av efterföljande sammanställning. I denna ha jämväl införts de inkomster, som kunna beräknas skola inflyta, om gällande bestämmelser tillämpas.

	Skatt enligt gällande bestämmelser		Skatt efter föreslagen omläggning	
	kr.	kr.	kr.	kr.
Fordonskatt:				
av personbilar, lastbilar och omnibussar	27 800 000		31 800 000	
» specialvagnar .....	250 000		300 000	
» motoreyklar .....	950 000		950 000	
» släpvagnar .....	500 000	29 500 000	650 000	33 700 000
Gummiringskatt .....		16 000 000		—
Skatter å drivmedel .....		61 800 000		74 000 000
<i>Summa automobilskattemedel</i>		<b>107 300 000</b>		<b>107 700 000</b>

## Särskilda frågor.

*Beskattningen av motorfordon, som använda generatorgas såsom drivmedel.*

Enligt gällande bestämmelser utgår fordonsskatten för automobil, som är inrättad för och driven med tråkolgas, med hälften av de skattesatser, som gälla för övriga automobiler.

1937 års *gasgeneratorkommitté* har i en promemoria till automobilskatteutredningen framhållit, att frågan om fordonsskatten för generatorgasdrivna motorfordon borde tagas under förnyat övervägande, samt härom anført bland annat:

Av de av kommittén verkställda utredningarna hade framgått, att generatorgas ur försvarsberedskapssynpunkt utgjorde ett synnerligen värdefullt ersättningsbränsle. Utredningen hade vidare visat, att för att inom erforderlig tidrymd vid behov kunna övergå till generatorgasdrift erfordrades, att redan under fredstid ett visst antal av landets motorfordon inrättades för sådan drift. Med stöd härav ansåge kommittén det alltjämt erforderligt med statliga stödåtgärder för åstadkommande av generatorgasdriftens utveckling inom landet. Därjämte borde tagas under övervägande, huruvida icke ytterligare lindring i fordonsskatten för bilar, drivna med tråkolgas, kunde medgivas, förslagsvis i form av fullständig befrielse från nämnda skatt tills vidare. Skattelindringen borde gälla för alla generatorgasdrivna fordon med inhemskt bränsle och icke endast för tråkolsdrivna.

Sedan gasgeneratorkommittén erhållit del av automobilskatteutredningens förslag om gummiringskattens avskaffande samt om höjning av skatterna å drivmedlen med två öre för liter, har kommittén anført:

En ökning av skatterna å drivmedlen enligt automobilskatteutredningens förslag vore givetvis till fördel för motorfordon drivna med generatorgas. Vid jämförelse med förhållandena år 1932, då skattelindringen för tråkolsdrivna bilar infördes, hade priset å tråkol stigit från sex till tio öre för kilogram. På grund härav bleve kostnaderna för drivmedlet för nämnda fordon högre än för fordon, som dreves med bensin, jämväl efter den föreslagna höjningen av bensinskatten. Då borttagandet av gummiringskatten skulle gälla för alla motorfordon, komme i förhållande till läget år 1932 de tråkolsdrivna fordonen icke att erhålla en bättre ställning i skattehänseende än de bensindrivna fordonen. Även om tråkolspriset för närvarande vore onormalt högt, kunde i följd av arbetskostnaderna för sådant tråkol som användes för motordrift någon större ändring i priset knappast påräknas. Med hänsyn till önskvärldheten av en ökad användning av de tråkolsdrivna bilarna ansåge kommittén befrielse från hela fordonsskatten för sådana bilar vara erforderlig.

Ur vägslitningssynpunkt torde träkolsdrivna motorfordon vara att likställas med andra motorfordon och borde följaktligen jämväl i beskattningshänseende behandlas lika. Vid beskattningens avvägning har utredningen icke funnit anledning att taga hänsyn till priset å olika slag av drivmedel för motorfordon, enär denna faktor ur vägslitningssynpunkt saknar betydelse. Då träkolsgasdrivna motorfordon, åtminstone för närvarande, utgöras av lastbilar och omnibussar, för vilka gummiringskatten utgör en betydande del av fordonens totala skatt, komma de träkolsgasdrivna motorfordonen vid gummiringskattens borttagande att erhålla en avsevärd skattelättnad. Höjningen av drivmedelsskatterna torde jämväl verka till förmån för dessa fordon. Enär den principen torde böra upprätthållas, att samtliga motorfordon skola bidra draga till kostnaderna för vägväsendet, anser sig automobilskatteutredningen icke kunna biträda gasgeneratorkommitténs förslag om hel befrielse från fordonsskatt för träkolsgasdrivna automobiler. Utredningen får emellertid förorda, att den nuvarande skattelindringen för träkolsgasdrivna automobiler utsträcker till att omfatta samtliga generatorgasdrivna fordon, vilka använda inhemskt bränsle. Därest denna skattelindring finnes icke tillräcklig för åstadkommande av ökad användning av generatorgasdrivna fordon torde i stället statliga stödåtgärder böra vidtagas för att befordra en på detta område önskvärd utveckling.

#### *Beskattningen av elektriska automobiler.*

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 träkolsgasdrivna 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 gummiringskattens 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 de anförda anser sig utredningen icke kunna förorda, att de elektriska automobilerna i fråga om fordonsskatten likställas med träkolsgasdrivna motorfordon.

#### *Frihet från fordonsskatt för automobiler, tillhörande frivilligt brandväsen.*

I en den 1 mars 1937 till Konungen ingiven framställning har *länsstyrelsen i Malmöhus län* hemställt om vidtagande av åtgärder för beredande

av frihet från fordonsskatt för vissa automobiler, vilka nyttjades inom det frivilliga brandväsendet i vissa landskommuner. Länsstyrelsen har härom anfört följande:

Under senare år hade i landskommuner inom länet bildats frivilliga brandkårer, vilka trädde i funktion till skydd för hembygden i händelse av eldsvådeutbrott. Dessa brandkårer vore hänvisade till offervilligheten för anskaffande av de för verksamheten erforderliga medlen. På sina ställen hade brandkårerna inköpt en motorspruta placerad å en släpvagn, som kopplades till en personbil, vilken icke nämnvärt till utseendet skilde sig från en vanlig personbil. Bakom ena stänkskärmen och baktill å en utbyggnad hade utrymme beretts för slangar, varjämte plats funnes dels å taket för stege, strålrör och slang dels ock under förarsätet för nödiga verktyg. Motorsprutan, som vore av svensk tillverkning och enligt uttalande av fackman effektiv, betingade i inköp ett pris av 4 500 kronor och anskaffningskostnaden för automobilen torde näppeligen understiga 2 000 kronor. Bland driftkostnaderna utgjordes en stor post av automobilskatten, som, om den skulle erläggas, verkade hämmande på utvecklingen av den frivilliga brandkårsverksamheten. Länsstyrelsen ansåge det önskvärt, att de nu existerande frivilliga brandkårerna komme att fortbestå och att de finge efterföljare. Med behjärtande av brandkårernas ekonomiska svårigheter hemställde länsstyrelsen om sådan ändring av gällande bestämmelser, att skattefrihet inträdde för automobil, om den uteslutande användes för brandväsen. Risk för missbruk behövde ej befaras, därest föreskrift lämnades, att automobilen skulle vara rödfärgad och försedd med text, angivande automobilens art.

Efter det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ävensom länsstyrelserna i Stockholms, Göteborgs och Bohus samt Västernorrlands län avgivit yttranden över framställningen samt därvid tillstyrkt bifall till densamma, ha handlingarna i ärendet av Kungl. Maj:t överlämnats till automobilskatteutredningen för att tagas i övervägande vid fullgörande av dess uppdrag.

Enligt gällande bestämmelser utgår icke fordonsskatt för automobil eller släpvagn, som är inrättad uteslutande för brandväsen.

Då de i framställningen åsyftade fordonen skola användas för samma ändamål som vanliga brandbilar, finner utredningen vägande skäl tala för att jämväl nu ifrågakvarande fordon bliva fria från fordonsskatt. Till förhindrande av att fordonen användas för annat ändamål än för brandväsendets betjänande synes lämpligt, att i automobilskatteförordningen införes bestämmelse om att automobilen skall föra röd färg och vara försedd med text, som anger att automobilen tjänar brandväsendet.

#### *Beskattningen av bärgningsautomobiler.*

I en den 25 november 1936 dagtecknad skrift har *Bilverkstädernas riksförbund* hos Kungl. Maj:t hemställt, att Kungl. Maj:t måtte taga under övervägande sådan ändring av automobilskatteförordningen, att automobil, som vore försedd med bärgningsanordning och icke användes för annat än bärgning och annan servicetjänst, måtte helt eller delvis undantagas från skatteplikt. Till stöd för sin hemställan har riksförbundet anfört:

Sedan automobilen blivit ett kommunikationsmedel av utomordentlig betydelse, framstode behovet av, att landets bilservice utvecklades så, att densamma hade möjlighet att giva landets fordonspark den omvårdnad, som krävdes. På grund härav vore det för den fordonsägande allmänheten angeläget, att god tillgång funnes på bärgningsautomobiler. Vid inträffade olycksfall vore den för ändamålet utrustade bärgningsvagnen ofta den första betingelsen för att bringa hjälp såväl i fråga om liv som egendom, varför den i flera avseenden finge anses jämförlig med en ambulansautomobil. På flera håll hade emellertid verkstädernas intresse för bärgningsverksamheten visat sig vara i avtagande beroende på att verksamheten vore förlustbringande. Av en av förbundet verkställd utredning, avseende 65 bärgningsvagnar från 46 orter i olika delar av landet, framginge, att under år 1935 förlusten per vagn i medeltal hade utgjort cirka 800 kronor. Det vore att märka, att i bärgningsvagnens tjänstevikt inräknades jämväl den å bilen monterade bärgningsanordningen. Verkstäderna finge sålunda erlägga automobilskatt även för de anordningar, som vore att hänföra till verktygsutrustningen. Den trafikerade vägsträckan för de vagnar, som omfattades av utredningen, hade i genomsnitt utgjort 310 mil pr vagn. Lastautomobiler av motsvarande storlek som bärgningsvagnarna körde däremot mellan 4 000 och 7 000 mil per vagn och år. Förbundet kunde icke finna det vara rimligt, att ett socialt nyttigt redskap skulle betala i skatt c:a 200 kronor för omkring 300 mils körning.

Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Västernorrlands län avgivit yttranden över framställningen, ha handlingarna i ärendet av Kungl. Maj:t överlämnats till automobilskatteutredningen för att tagas i övervägande vid fullgörande av dess uppdrag.

I en till automobilskatteutredningen ingiven framställning har riksförbundet i huvudsak anført detsamma som i dess nyss återgivna framställning till Kungl. Maj:t samt därjämte alternativt hemställt, att å bärgningsbil monterade, till verktygsutrustningen hänförliga anordningar icke måtte inräknas i den beskattningsbara vikten.

Bärgningsbilarna torde närmast vara att likställa med vanliga lastbilar. De användas i regel uteslutande för bogsering av skadade motorfordon till en i anslutning till bärgningsrörelsen driven reparationsverkstad jämte annan i samband med inträffade skador å motorfordon stående handräckningstjänst. Att bärgningsbilarna icke kunna i full utsträckning ekonomiskt utnyttjas, är en omständighet, som föreligger jämväl beträffande ett stort antal andra motorfordon. Automobilskatteutredningen finner därför icke skäl förorda frihet helt eller delvis från fordonskatt för bärgningsbilar. Ej heller finner utredningen skäl att för bärgningsbilar tillstyrka något avsteg från eljest gällande regler beträffande den tjänstevikt, å vilken fordonskatt skall beräknas.

*Fråga om särskilda, mera lindriga bestämmelser för beskattningen av motorfordonstrafiken i de nordligaste länen.*

Från länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län har automobilskatteutredningen införskaffat yttranden, huruvida och i vad mån

nyttjandet av motorfordon inom nämnda län på grund av geografiska och klimatiska förhållanden kunde anses draga större kostnader än inom de mera sydligt belägna delarna av riket.

Länsstyrelserna ha infordrat yttranden i ämnet från vederbörande väg-ingenjörer och bilbesiktningsmän. I det följande lämnas en sammanfattande redogörelse för yttrandena:

*Länsstyrelsen i Norrbottens län* har ansett sig i huvudsak kunna instämma i följande yttrande av vägingenjören i länet, vilken med stöd av egna och vägmästarnas i länet erfarenheter anført:

Bränsleförbrukningen ökade vid lägre temperatur, smörjoljor av högre och dyrare kvalitet måste användas vid vinterkörning, bränslekostnaden vore högre i Norrbotten än söderut på grund av längre frakter; gummislitaget bleve större på grund av längre tids användning av snökedjor; motorns, batteriets samt karosseriets livslängd vore kortare än söderut. Kylarevätska komme oftare till användning i de nordliga länen än söderut, vilket ökade utgifterna. Därjämte ökade kostnaderna för varmgarage i de nordliga länen liksom ock snökedjornas slitning bleve större på grund av längre utnyttningstid per säsong. Inköpspriset för motorfordon vore högre i dessa trakter på grund av tillägg för frakter och i regel måste bil utrustas med siktruta, kylarskydd, värmeelement, varmfäll och diverse annan speciell vinterutrustning, som än ytterligare ökade inköpskostnaderna. — Förbrukningsartiklarnas rekvisition från reservdelslager och tidsutdräkten, innan vägdistriktens maskinpark vid förekommande sönderkörning åter på nytt komme i arbete, inverkade fördyrande på motorfordonens utnyttjande. De stora avstånden till reservdelslager inverkade härvid särskilt fördyrande.

Motortrafiken i Norrbottens län hade emellertid även vissa fördelar av de klimatiska förhållandena. Enär vinterkörning i de flesta fall vore relativt dammfri, bleve sålunda insugningen av damm i motorn under vintern mindre än under sommaren, varigenom motorns inre förslitning minskades vid vinterkörning. Vägbanan vore numera bättre å väl vinterplogade vägar än vad den vore sommardag, vilket medverkade till motorfordonens jämnare gång och sålunda borde nedbringa körningskostnaderna.

Efter att hava vägt nackdelar och fördelar mot varandra ansåge sig vägingenjören kunna fastslå, att på grund av geografiska och klimatiska förhållanden inom de nordliga delarna av riket vid nyttjande av motorfordon uppstode cirka 15 procent större kostnader än inom de sydligare delarna.

*Länsstyrelsen i Västerbottens län* har instämt i följande av vägingenjören i länet avgivna yttrande:

Priset å bensin i olika delar av länet växlade mellan 27 och 32 öre per liter. I Stockholm, Göteborg och Malmö vore priset vid samma tidpunkt 25 öre per liter. Förbrukningen av bensin ansåges vara lika eller något mindre vid framförande av motorfordon på väl plogad väg under vintern än på barmark. Priset å olja vore detsamma som i södra och mellersta Sverige. Inköpskostnaderna för gummiringar vore desamma inom hela landet. Användandet av snökedjor ansåges medföra någon ökning av ringslitaget i de fall, då motorfordon med påsatta kedjor framfördes på hård isgata eller på barmark, d. v. s. under övergångsperioder mellan sommar- och vinterföre. Inköpskostnaderna för snökedjor varierade icke nämnvärt mellan olika orter inom landet. För personbilar ansåges inom länet en uppsättning snökedjor kunna användas två år och för lastbilar ett år. Snökedjor vore i regel er-

forderliga 5—6 månader per år inom länet. Årshyra för varmgarage utgjorde i Umeå 250—300 kronor per år. — Vidare borde framhållas, att till följd av vägnätets beskaffenhet samt de stora avstånden mellan orterna de flesta transporter måste ställa sig väsentligt dyrare än i sydligare län. Såväl omnibussar som lastautomobiler hade nämligen som regel lägre transportkapacitet, emedan de tillåtna största hjultrycken och fordonsbredderna med hänsyn till trafiksäkerheten måste hållas relativt låga.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* har åberopat följande yttrande av vägingenjören i länet:

Det torde vara ställt utom allt tvivel, att motordriften i de nordligaste länen bleve förhållandevis kostsammare än inom de klimatiskt gynnsammare lottade sydligare belägna landsdelarna. Ett stort antal faktorer inverkade härvidlag. De långa och snörika vintrarna med ofta tungt vinterväglag medförde ökning i åtgången av driv- och smörjmedel. Som exempel nämndes, att den vägingenjören tillhöriga personbilen vintertid droge cirka en halv liter bensin mera per mil än vid gott sommarväglag, varjämte oljebyten måste företagas oftare under vintern än under sommaren. På grund av de långa och dyra landfrakterna för bensin och andra förbrukningsartiklar för motorfordon komme länet i ett speciellt missgynnat läge, eftersom länet i sin helhet vore beläget på betydande avstånd från hamnplats. Medan minutpriset å bensin i Stockholm vore 25 öre och i Sundsvall 27 öre, vore det i Östersund 29 öre och stege i de västligaste delarna av länet till 33 öre per liter.

Kostnaderna för varmgarage bleve betydligt högre i de nordligare länen på grund av de kalla och långa vintrarna, som krävde ett gedignare utförande av garagebyggnaderna och större uppvärmningskostnader. Årshyra för varmgarage i Östersund brukade hålla sig mellan 250 och 300 kronor, medan det åtminstone i en del städer längre söder ut ginge att hyra fullgoda varmgarage för betydligt mindre årskostnad. Inom Norrland utgjordes en ganska stor del av vägnätet av ödebygdsvägar och andra enkla vägtyper; dessa vore utförda med mycket stora lutningar, som krävde nedväxling av motorfordonen och därför medförde ökad förbrukning av drivmedel. Den inom Jämtlands län på grund av länets belägenhet i fjälltrakter starkt kuperade terrängen medförde, att även huvudvägar i stor utsträckning måste byggas med mycket stora lutningar. Vid resor ute i länet visade det sig ofta svårt att erhålla tillfredsställande garage, med följd att parkering över nätter ute i kyla ofta förekomme. Framför allt vintertid medförde detta att bilarna fore illa, vadan reparation och amortering måste beräknas särskilt högt.

Under vintern tillkomme, att snökedjor för olika väglag behövde användas, enär eljest riskerna för olycksfall bleve för stora. Förslitningen av snökedjor och gummiringar vore mycket stor vid stark trafik. I halkigt is- och snöföre inträffade olyckshändelser oaktat bruk av snökedjor lättare än då marken vore bar. I trakter med långa vintrar måste därför räknas med större reparationskostnader, större förslitning av gummiringar och snökedjor samt större avskrivningar än där vintrarna vore korta.

Utredningar visade, att kostnaderna för drift och underhåll av motorfordon minskades på permanentbelagda vägar. Det faktum, att vägnätet i landets nordliga delar försetts med beläggningar i mycket mindre utsträckning än i landet i övrigt, innebure en fördyring för den norrländska motortrafiken jämfört med andra delar av landet.

Förutom vad sålunda framförts, funnes en hel del fördyrande faktorer av mindre betydelse, såsom dyrare inköpskostnader för motorfordon och

reservdelar genom frakttillägg, större förslitning av gummiringar under tjällossningsperioder och på grund av ofta återkommande otjänliga väglag, förlängd tid i Norrland för nyttjande av snökedjor mot annorstädes och oftast stark förslitning av dem på grund av att väglaget understundom växlade med samtidig isgata, snöväg och barmark å olika sträckor vid färd efter samma väg, större omkostnader för självrisker på grund av småskador, större förslitning av smådelar, tidspillar för anskaffning av reservdelar, oftare återkommande rundsmörjningar och tvättningar, oftare återkommande oljebyten och större förslitning av den elektriska utrustningen till följd av stora temperaturväxlingar, större åtgång av kylarvätskor och oftast större förslitning av kylare genom användning av sådana vätskor.

Av det anförda framginge, att nyttjandet av motorfordon ställde sig avsevärt dyrare i Jämtlands län än i de sydliga delarna av riket, men vore det svårt att något så när exakt beräkna den procentuella fördyringen. Om vägingenjören skulle våga en uppskattning, syntes fördyringen för motortrafiken i Jämtlands län jämfört med de södra och mellersta landsdelarna uppgå till ungefär 25 procent.

I det följande återgivas vissa uppgifter ur den officiella statistiken angående motorfordonsbeståndets storlek, allmänna vägnätets omfattning, storleken av statsbidraget till väghållningen samt beräknad storlek av influten andel av automobilskatt, så vitt avser Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län. Enär i den officiella statistiken endast fordonsskatten men icke inkomsterna av övriga automobilskattemedel redovisas länsvis utan endast för hela riket, har icke kunnat exakt fastställas, huru stor del av totala intäkterna av automobilskattemedel, som belöper å fordonbeståndet inom varje län. Beräkningarna ha därför måst grundas å antagandet, att för varje län andelen av den totala automobilskatten i stort sett motsvarar andelen av hela fordonsskatten. I nedan intagna sammanställning lämnas uppgifter i berörda hänseende beträffande förenämnda fyra län för åren 1934 och 1935 — de två senaste år för vilka jämförbara siffror finnas att tillgå.

Uppgifter avseende Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län						
Å r	Motorfordonsbestånd i % av hela rikets bestånd	Allmänna vägar i % av hela rikets allmänna vägnät	Statsbidrag till väghållningen		Influten beräknad andel av automobilskattemedel <sup>1</sup> kr.	Beräknade automobilskattemedel i % av totalintäkten av dessa medel <sup>1</sup>
			kr.	i % av statsbidrag till väghållningen i hela riket		
1934	8.6	23.8	15 276 769	24.5	7 150 000	9.1
1935	8.9	24.5	17 095 378	25.3	8 140 000	9.3

<sup>1</sup> Avser budgetåren 1933/1934 och 1934/1935.

Av sammanställningen framgår, att de fyra förenämnda länen i statsbidrag under sagda två år erhållit mer än dubbla det belopp, som kan beräknas ha inom länen influtit av automobilskattemedel.



Statsbidrag till omläggning, förbättring och nyanläggning av vägar f. o. m. år 1841  
t. o. m. <sup>30/6</sup> 1936.

L ä n	Ur väg- fonden	Ur fon- den för enkla vägar	Ur fon- den för öde- byggs- vägar	Ur fon- den för tillfarts- vägar	Ur auto- mobil- skatte- medels- fonden	Ur sär- skilda fonder	Summa	I % av summan för hela landet
	M i l j o n e r k r o n o r							
Stockholms .....	3·86	0·11	—	—	16·17	0·20	20·34	5·2
Uppsala .....	0·93	—	—	—	6·76	0·05	7·74	2·0
Södermanlands .....	3·43	0·04	—	—	9·22	0·22	12·91	3·3
Östergötlands .....	5·22	—	—	—	9·80	0·27	15·29	3·9
Jönköpings .....	5·13	0·11	—	—	7·29	0·23	12·76	3·2
Kronobergs .....	3·09	—	—	—	5·57	0·28	8·94	2·3
Kalmar .....	4·05	—	—	—	8·16	0·18	12·39	3·1
Gotlands .....	0·03	—	—	—	1·83	—	1·86	0·5
Blekinge .....	1·84	—	—	—	3·76	0·31	5·91	1·5
Kristianstads .....	2·12	—	—	—	10·51	0·02	12·65	3·2
Malmöhus .....	1·82	0·02	—	—	16·56	0·06	18·46	4·7
Hallands .....	4·07	0·04	—	—	5·83	0·19	10·13	2·6
Göteborgs o. Bohus .	6·54	0·24	—	—	9·44	0·37	16·59	4·2
Älvsborgs .....	8·44	0·46	—	—	11·62	0·51	21·03	5·3
Skaraborgs .....	4·66	0·04	—	—	8·70	0·28	13·68	3·5
Värmlands .....	7·11	0·30	0·06	—	11·35	0·35	19·17	4·9
Örebro .....	2·24	0·12	—	—	8·88	0·05	11·29	2·9
Västmanlands .....	1·89	0·17	—	—	6·32	0·11	8·49	2·1
Kopparbergs .....	6·10	0·31	0·29	—	12·67	0·25	19·62	5·0
Gävleborgs .....	4·03	1·83	—	—	10·76	0·17	16·79	4·2
Västernorrlands ....	12·96	1·78	0·97	0·30	12·97	0·77	29·75	7·6
Jämtlands .....	8·87	2·85	2·66	0·64	8·41	0·43	23·86	6·0
Västerbottens .....	15·63	7·05	3·54	1·58	8·59	3·65	40·04	10·2
Norrbottnens .....	11·42	6·21	3·72	1·28	8·55	2·56	33·74	8·6
Summa	<sup>1</sup> 125·48	<sup>2</sup> 21·68	<sup>3</sup> 11·24	<sup>4</sup> 3·80	219·72	<sup>5</sup> 11·51	393·43	100·0

<sup>1</sup> Häri ingå 25·03 milj. kronor av automobilskattemedel. — <sup>2</sup> Häri ingå 3·48 milj. kronor av automobilskattemedel. — <sup>3</sup> Häri ingå 1·40 milj. kronor av automobilskattemedel. — <sup>4</sup> Häri ingå 0·50 milj. kronor av automobilskattemedel. — <sup>5</sup> Häri ingå 0·10 milj. kronor av automobilskattemedel.

I Malmöhus län, där samma år motorfordonsbeståndet motsvarat 9·9 procent av hela rikets motorfordonsbestånd och där de allmänna vägarnas längd motsvarat omkring 4·8 procent av hela rikets allmänna vägnät, har statsbidraget till vägväsendet för samma år utgått med i runt tal 5 miljoner kronor, medan åter de inom länet influtna automobilskattemedlen kunna beräknas ha uppgått till omkring 8·3 miljoner kronor för år.

Till omläggning, förbättring och nyanläggning av vägar har enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens årsberättelse för år 1936 från och med år 1841 till och med 30 juni 1936 till länen utgått statsbidrag med belopp, som framgå av den å sid. 116 intagna tabellen.

Tabellen utvisar, att de fyra nordligaste länen under nämnda tid erhållit 32·4 procent av statsbidragens hela summa. Ur automobilskattemedelsfonden ha till nämnda län utgått 38·5 miljoner kronor eller 17·5 procent av fondens hela belopp, 219·7 miljoner kronor.

Av den lämnade redogörelsen framgår, att driftkostnaderna för motorfordons- trafik i de tre nordligaste länen i vissa hänseenden äro större än för samma trafik i andra delar av riket. Det har med hänsyn till angivna förhållanden ifrågasatts, huruvida icke särskilda, lindrigare beskattningsregler borde införas för motorfordon, som äro registrerade och trafikera vägarna i de nordligaste länen. Att tillämpa lindrigare beskattningsbestämmelser för automobiltrafiken i viss del av landet torde dock knappast vara genomförbart. Det låter sig sålunda icke göra att på ett rättvist sätt draga en gräns, på vars ena sida skulle gälla lindrigare beskattningsregler. Ett sådant förfarande skulle ock innefatta ett avsteg från hittills tillämpade principer på statsbeskattningens område. Hittills har, på sätt förut visats, de nordligaste länen beretts den förmånen, att de av automobilskattemedel erhållit förhållandevis större bidrag till vägväsendet än som motsvarar storleken av det i dessa län befintliga motorfordonsbeståndet och inkomsterna därav. Dessa bidrag ha sålunda kommit fordonsägarna i dessa trakter till nytta i form av ett förbättrat och utvidgat vägnät. Automobilskatteutredningen finner den sålunda tillämpade praxis vid automobilskattemedels fördelning i huvudsak välgrundad. Utredningen vill för sin del förordna, att närmare undersökning företages för utrönande, huruvida skäl föreligga för en ökning av de till de nordligaste länen utgående bidragen.

#### *Restitution av skatt å bensin, som förbrukas vid yrkesmässigt fiske.*

I 5 § i kungörelsen den 29 april 1932 med vissa bestämmelser om skatt å bensin stadgas, att erlagd skatt å bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske, skall återbäras på det sätt, att årligen ett belopp, motsvarande en tredjedels procent av de under nästförflutna budgetår enligt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit influtna medel, dock högst 90 000 kronor, skola ställas till lantbruksstyrelsens förfogande att enligt Kungl. Maj:ts bestämmande av styrelsen användas för fiskerinäringens främjande. Bestämmelser om restitution av skatt å bensin, som användes för fiske, direkt till de fiskare, som förbrukat bensinen, finnas däremot icke.

I betänkande den 21 oktober 1937 rörande fiskerinäringens avsättningsförhållanden (Stat. off. utr. 1937:41) har 1935 års fiskeriutredning uppdragit ett av 1933 års fiskeriutredning framfört förslag, åsyftande att restitution av skatt å bensin, använd för yrkesmässigt utövande av fiske, skall ske direkt

till yrkesutövare, som för nämnt ändamål förbrukat bensin. Fiskare, som sålunda önskade restitution av bensinskatt, skulle ha att före viss dag förslagsvis den 1 februari till lantbruksstyrelsen ingiva ansökning om restitution av skatt å den bensin, han under föregående år använt för yrkesmässigt fiske. Ansökningen skulle avgivas enligt ett av lantbruksstyrelsen fastställt formulär samt innehålla uppgifter om inköp av bensin under året, verifierade av vederbörande försäljare, ävensom på heder och samvete avgiven förklaring från sökanden om huru stor del av denna bensinkvantitet han använt för framdrivande av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske. Sökanden skulle vidare lämna uppgift om motorns fabrikat och maskinstyrka samt om vilka fisken han under året idkat och under vilka tider de bedrivits. Lantbruksstyrelsen skulle pröva ansökningen, samt bestämma huruvida restitution skulle utgå och, där så vore fallet, fastställa restitutionsbeloppet.

1935 års fiskeriutredning, som anslutit sig till förenämnda förslag, har förordat, att restitutionen utsträcker till all bensin, som användes vid yrkesmässigt utövande av fiske, men i anslutning till ett av utredningen framställt förslag om inrättande av en särskild fiskeristyrelse hemställt, att frågan om restitution av bensinskatt skall prövas av denna styrelse.

Genom remiss den 8 december 1937 har chefen för jordbruksdepartementet anmodat automobilskatteutredningen att avgiva yttrande med anledning av 1935 års fiskeriutrednings förenämnda betänkande.

Från lantbruksstyrelsen har automobilskatteutredningen inhämtat, att bensinförbrukningen vid yrkesmässigt fiske år 1936 uppgått till sammanlagt 1 982 344 liter.

Automobilskatteutredningen har verkställt vissa undersökningar för utrönande av, huruvida och i vad mån det vore möjligt att genom tillsats av färgämne till bensin, som användes för sjötrafik, skilja denna bensin från sådan, som användes vid automobildrift. De verkställda undersökningarna ha givit vid handen, att ett dylikt förfarande visserligen är tekniskt genomförbart, men att det skulle komma att medföra betydande svårigheter att åvägabringa effektiv kontroll över, att för sjötrafik avsedd bensin icke användes för automobildrift. Vid sådant förhållande har utredningen icke ansett sig kunna förordna införandet av färgning av bensin.

Då den föreslagna höjningen av bensinskatten kommer att kännbart träffa fiskerinäringen, synes önskvärt, att restitution av skatt å bensin, som användes vid yrkesmässigt utövande av fiske, kan verkställas direkt till förbrukaren. Mot det av 1935 års fiskeriutredning framlagda förslaget till restitutionsfrågans ordnande beträffande bensin, använd för nu angivet ändamål, har automobilskatteutredningen ej annan erinran än att utredningen anser, att restitutionsförfarandet, i varje fall så länge särskild fiskeristyrelse ej finnes inrättad, lämpligen bör överlåtas åt tullverket. Huruvida dessa restitutionsärenden skola handläggas centralt av generaltullstyrelsen eller av tullverkets lokalförvaltningar innefattar ett spörsmål, vartill utredningen ansett sig ej ha anledning fatta ståndpunkt.

På grund av det anförda får automobilskatteutredningen tillstyrka bifall till 1935 års fiskerikutrednings ifrågavarande förslag om restitution av skatt erlagd för bensin, som förbrukats vid yrkesmässigt utövande av fiske, med den ändring blott att frågor om restitution av erlagd bensinskatt skola prövas av tullverket.

### *Uppbörden av fordonsskatten.*

Enligt gällande bestämmelser verkställes debitering av fordonsskatten av registreringsmyndigheten. Uppbörd av skatten för de vid kalenderårets början i automobilregistret införda motorfordon och släpvagnar försiggår från och med den 1 till och med den 15 februari varje år. I god tid före den 1 februari skall till de skattskyldiga under postförskott utsändas behörigt kvitto å påförd skatt. För nämnda fordon erlägges sålunda skatten på en gång.

I yttrande till automobilskatteutredningen ha 13 länsstyrelser uttalat sig mot ändring av gällande bestämmelser angående debitering och uppbörd av fordonsskatten, medan åter 8 länsstyrelser ställt sig icke helt avvisande till förslag om uppdelning av uppbörden i två terminer eller om ändring av uppbördstiden. I allmänhet ha länsstyrelserna framhållit, att uppdelning av fordonsskatten å terminer komme att högst väsentligt öka kostnaderna för debitering och uppbörd.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* har anfört att, därest en höjning av skattesatserna för automobiler med högre hjultryck komme till stånd, det torde bliva nödvändigt, att de skattskyldiga lämnades tillfälle att erlägga åtminstone högre skattebelopp i terminer i stället för genom engångsbetalning; vissa svårigheter torde redan för närvarande föreligga vid erläggandet av de större skattebeloppen; i synnerhet gällde detta i fråga om de nordliga länen, där inkomsten av automobiltrafiken under närmaste tiden före skattens erläggande väsentligt nedginge på grund av klimatiska förhållanden.

*Motormännens riksförbund* har ansett en omläggning av skatteuppbörden i likhet med vad som gällde om krono- och kommunalutskylder befogad samt framhållit, att för många fordonsägare vore svårt att enligt gällande bestämmelser erlägga skatten, när den förfölle till betalning vid en tidpunkt, då förtjänsterna i yrkestrafiken vore som lägst.

Automobilskatteutredningen, som haft under övervägande frågan, huruvida debitering och uppbörd av fordonsskatten skulle kunna verkställas i samband med debitering och uppbörd av kronoutskylder med mera, har från 1936 års *uppbördskommitté* inhämtat yttrande härom. Kommittén har från de synpunkter, kommittén hade att företräda, ansett, att debitering och uppbörd av fordonsskatt icke lämpligen kunde verkställas i samband med debiteringen och uppbörden av utskylder och andra allmänna avgifter. Såsom särskilt anmärkningsvärda erinringar mot en reform i antydd riktning har kommittén framhållit:

*Beträffande debiteringen:* En sammanslagning av debiteringen av utskylder och andra allmänna avgifter förutsatte, att antalet uppbördstitlar

betydligt nedbringades. Det hade emellertid visat sig besvärligt att i önskad utsträckning genomföra en revision i detta hänseende. Skulle jämväl fordonsskatten debiteras å en för utskylder och avgifter gemensam debetsedel, skulle uppenbarligen möjligheterna härför än ytterligare försvåras. Åtskilligt dubbelarbete i fråga om debiteringen av fordonsskatten torde med den ifrågasatta ordningen icke kunna undvikas. *Beträffande uppbörden:* Då skyldighet att erlagga fordonsskatt väl framdeles som hittills måste anknytas till tiden för innehav av motorfordon och sålunda när som helst kunde upphöra, torde en fördelning av fordonsskatten å de ordinarie uppbörds-terminerna efter samma grund som utskylder och andra allmänna avgifter icke kunna ske utan avsteg från den princip, som lagts till grund för uppbördsreformen och som innebure, att de sammanlagda utskyldsbeloppen för ett och samma år, såvitt möjligt, skulle jämnt fördelas å det antal uppbörds-terminer, som i varje särskilt fall borde ifrågakomma. En fördelning av fordonsskatten å terminer efter annan grund åter skulle utom nyss nämnda nackdel även medföra ett betungande debiteringsarbete. *Beträffande in- drivningen:* För utskylder och andra allmänna avgifter gällande regler om förmånsrätt och preskription torde icke lämpligen kunna göras tillämpliga å fordonsskatten. Ett tillämpande av andra regler och ett särskilt förfarande i fråga om en del av den gemensamma uppbörden skulle å andra sidan medföra svårighet av teknisk och annan art.

Med hänsyn till de olägenheter, som nu gällande bestämmelser beträffande uppbörden av fordonsskatten ansetts åsamka fordonsägarna, särskilt måhända i de nordligaste länen, och vilka olägenheter vid den ifrågasatta höjningen av fordonsskatten i vissa fall kunna komma att ytterligare ökas, har automobilskatteutredningen haft under övertvägande olika förslag till ändring av bestämmelserna i ämnet. Av uppbördskommitténs yttrande synes framgå, att det icke är möjligt att ordna debiterings- och uppbördsförfarandet för fordonsskatten gemensamt med sagda förfarande beträffande kronoutskylder och andra allmänna avgifter. Med bibehållande i huvudsak av nu gällande ordning för debitering och uppbörd av fordonsskatt får automobilskatteutredningen föreslå, att, i likhet med vad som nu gäller, debitering av skatt för hela året skall verkställas på en gång för de vid årsskiftet registrerade automobilerna och släpvnagnarna. Därvid skall utfärdas en debetsedel försedd med två betalningskuponger, vardera upptagande hälften av fordonsskattens belopp för året; den ena kupongen skall avse den skatt, som belöper å tiden den 1 januari—den 30 juni, och den andra den skatt, som belöper å tiden den 1 juli—31 december. Skatten skall erläggas för första halvåret under tiden från och med den 1 till och med den 15 februari samt för andra halvåret under tiden från och med den 1 till och med den 15 juni. Tidpunkten för den andra uppbördsterminen har valts särskilt med hänsyn till att uppbörden av den för kalenderåret belöpande fordonsskatten av budgetära skäl bör vara avslutad före utgången av det budgetår, som omfattar första hälften av kalenderåret. I fråga om debiteringen och uppbörden av fordonsskatt för motorecyklar ävensom för automobiler och släpvnagnar, vilka registreras under året, böra samma bestämmelser gälla som för närvarande.

*Tid för ikraftträdandet av de föreslagna ändringarna beträffande automobilbeskattningen.*

Det föreslagna upphävandet av skatten å automobilgummiringar samt den föreslagna höjningen av skatterna å drivmedel torde böra träda i kraft redan under innevarande budgetår. Höjningen av fordonsskatten, däri inbegripet skatten å släpvagnar, torde träda i kraft den 1 januari 1939, dock att de nya bestämmelserna om fordonsskatt lära böra gälla i fråga om automobiler och släpvagnar, som under år 1938 registrerats efter det gummiringsskatten upphävts.

I anslutning till de föreslagna höjningarna av skatterna å drivmedel torde vid skattehöjningens ikraftträdande ineliggande lager av bensin böra bliva föremål för efterbeskattning enligt samma grunder som enligt förordningen den 29 april 1932 (nr 87) tillämpats i fråga om bensin, som den 1 maj 1932 fanns i riket. I fråga om uppbörd av sådan skatt synes i tillämpliga delar böra gälla samma regler som enligt kungörelsen den 29 april 1932 (nr 90) gällt beträffande uppbörd av tillfällig skatt å bensin.

Med anledning av förslaget om gummiringsskattens upphävande har upprättats förslag till bestämmelser om restitution av erlagd eller befrielse från gäldande av påford skatt å automobilgummiringar, vilka den dag, då förordningen om upphävande av gummiringsskatten träder i kraft, ligga i lager eller finnas anbragta å fordon och som icke tagits i bruk. Såsom villkor för åtnjutande av dylik restitution eller befrielse synes böra föreskrivas, att sökande avlämnar försäkran angående sitt innehav sagda dag av automobilgummiringar, vilka då ännu ej tagits i bruk. Enär det synes böra förutsättas, att restitution eller befrielse medges allenast för automobilgummiringar, som äro marknadsgilla, bör försäkran ock innehålla uppgift härom. Försäkran bör avgivas på tro och heder och vara, likaledes på tro och heder, till riktigheten styrkt av två personer, vilka kunna förutsättas äga kännedom om de förhållanden, som avses i försäkran.

---



# TABELLER



TABELLER

**Tab. 1. Personbilsbeståndets tjänsteviktsgruppering den 30 juni 1937 samt på grundval därav beräknad fordonsskatt.**

Tjänstevikt kg	Antal fordon den 30 juni 1937 st.	Nuvarande fordonsskatt		Föreslagen fordonsskatt				Antal fordon den 30 sept. 1931 st.	Ökning (+) resp. minskning (-) tiden <sup>30/9</sup> 1931— <sup>30/6</sup> 1937 st.
		per fordon kr.	summa kr.	per fordon			summa kr.		
				kr.	ökn. i förh. till nuv. skatt kr.	%			
201— 300	3	60	180	60	—	—	180	973	— 48
301— 400	1	60	60	60	—	—	60		
401— 500	14	60	840	60	—	—	840		
501— 600	64	60	3 840	60	—	—	3 840	10 028	— 3 011
601— 700	140	60	8 400	60	—	—	8 400		
701— 800	703	60	42 180	60	—	—	42 180		
801— 900	7 017	60	421 020	60	—	—	421 020		
901—1 000	5 877	60	352 620	64	4	6·7	376 128		
1 001—1 100	7 491	70	524 370	78	8	11·4	584 298	12 000	— 4 509
1 101—1 200	15 635	84	1 313 340	92	8	9·5	1 438 420	15 699	— 64
1 201—1 300	16 132	98	1 580 936	106	8	8·2	1 709 992	14 720	+ 1 412
1 301—1 400	16 717	112	1 872 304	120	8	7·1	2 006 040	14 350	+ 2 367
1 401—1 500	21 035	126	2 650 410	134	8	6·3	2 818 690	9 574	+ 11 461
1 501—1 600	12 102	140	1 694 280	148	8	5·7	1 791 096	5 157	+ 6 945
1 601—1 700	11 167	154	1 719 718	162	8	5·2	1 809 054	5 285	+ 5 882
1 701—1 800	6 610	168	1 110 480	176	8	4·8	1 163 360	3 003	+ 3 607
1 801—1 900	3 530	182	642 460	190	8	4·4	670 700	2 676	+ 854
1 901—2 000	1 882	196	368 872	204	8	4·1	383 928	1 530	+ 352
2 001—2 100	1 124	210	236 040	218	8	3·8	245 032	1 086	+ 38
2 101—2 200	775	224	173 600	232	8	3·6	179 800	854	— 79
2 201—2 300	685	238	163 030	246	8	3·4	168 510	598	+ 87
2 301—2 400	474	252	119 448	260	8	3·2	123 240	389	+ 85
2 401—2 500	289	266	76 874	274	8	3·0	79 186	189	+ 100
2 501—2 600	187	280	52 360	288	8	2·9	53 856	99	+ 88
2 601—2 700	86	294	25 284	302	8	2·7	25 972	51	+ 35
2 701—2 800	33	308	10 164	316	8	2·6	10 428	20	+ 13
2 801—2 900	21	322	6 762	330	8	2·5	6 930	10	+ 11
2 901—3 000	21	336	7 056	344	8	2·4	7 224	8	+ 13
3 001—3 100	2	350	700	358	8	2·3	716	2	—
3 101—3 200	4	364	1 456	372	8	2·2	1 488	1	+ 3
3 201—3 300	1	378	378	386	8	2·1	386	—	+ 1
3 301—3 400	3	392	1 176	400	8	2·0	1 200	1	+ 2
3 401—3 500	2	406	812	414	8	2·0	828	—	+ 2
3 501—3 600	<sup>1</sup> 1	420	420	428	8	1·9	428	—	+ 1
4 001—4 100	<sup>1</sup> 1	490	490	498	8	1·6	498	—	+ 1
4 401—4 500	<sup>2</sup> 1	546	546	554	8	1·4	554	—	+ 1
Summa	<b>129 830</b>		<b>15 182 906</b>			<b>6·3</b>	<b>16 134 502</b>	<b>110 343</b>	<b>+ 19 487</b>

<sup>1</sup> Registrerad i Älvsborgs län. — <sup>2</sup> Registrerad i Hallands län.

**Tab. 2. Lastbilsbeståndets tjänsteviktsgruppering den 30 juni 1937 samt på grundval därav beräknad fordonsskatt.**

Tjänstevikt kg	Antal fordon den 30 juni 1937 st.	Nuvarande fordonsskatt		Föreslagen fordonsskatt				Antal fordon den 30 sept. 1931 st.	Ökning (+) resp. minskning (-) tiden <sup>30/9</sup> 1931— <sup>30/6</sup> 1937 st.
		per fordon kr.	summa kr.	per fordon			summa kr.		
				kr.	ökn. i förh. till nuv. skatt kr.	%			
301—400	2	60	120	60	—	—	120	127	+ 89
401—500	4	60	240	60	—	—	240		
501—600	7	60	420	60	—	—	420		
601—700	15	60	900	60	—	—	900		
701—800	188	60	11 280	60	—	—	11 280	1 428	— 1 014
801—900	414	60	24 840	60	—	—	24 840	1 663	— 882
901—1 000	781	60	46 860	68	8	13·3	53 108		
1 001—1 100	1 026	70	71 820	86	16	22·9	88 236	1 482	— 456
1 101—1 200	1 476	84	123 984	104	20	23·8	153 504	2 890	— 1 414
1 201—1 300	1 690	98	165 620	122	24	24·5	206 180	2 843	— 1 153
1 301—1 400	2 061	112	230 832	140	28	25·0	288 540	3 591	— 1 530
1 401—1 500	2 608	126	328 608	158	32	25·4	412 064	3 698	— 1 090
1 501—1 600	2 410	140	337 400	176	36	25·7	424 160	3 970	— 1 560
1 601—1 700	2 816	154	433 664	194	40	26·0	546 304	4 252	— 1 436
1 701—1 800	2 609	168	438 312	212	44	26·2	553 108	3 284	— 675
1 801—1 900	2 897	182	527 254	230	48	26·4	666 310	2 828	+ 69
1 901—2 000	3 529	196	691 684	248	52	26·5	875 192	2 439	+ 1 090
2 001—2 100	3 303	210	693 630	266	56	26·7	878 598	1 575	+ 1 728
2 101—2 200	3 492	224	782 208	284	60	26·8	991 728	1 025	+ 2 467
2 201—2 300	3 766	238	896 308	302	64	26·9	1 137 332	732	+ 3 034
2 301—2 400	3 111	252	783 972	320	68	27·0	995 520	670	+ 2 441
2 401—2 500	2 747	266	730 702	338	72	27·1	928 486	487	+ 2 260
2 501—2 600	2 194	280	614 320	356	76	27·1	781 064	387	+ 1 807
2 601—2 700	1 574	294	462 756	374	80	27·2	588 676	345	+ 1 229
2 701—2 800	1 174	308	361 592	392	84	27·3	460 208	326	+ 848
2 801—2 900	925	322	297 850	410	88	»	379 250	330	+ 595
2 901—3 000	719	336	241 584	428	92	27·4	307 732	359	+ 360
3 001—3 100	474	350	165 900	446	96	27·4	211 404	179	+ 295
3 101—3 200	401	364	145 964	464	100	27·5	186 064	147	+ 254
3 201—3 300	273	378	103 194	482	104	»	131 586	124	+ 149
3 301—3 400	195	392	76 440	500	108	27·6	97 500	110	+ 85
3 401—3 500	158	406	64 148	518	112	»	81 844	90	+ 68
3 501—3 600	186	420	78 120	536	116	27·6	99 696	77	+ 109
3 601—3 700	142	434	61 628	554	120	»	78 668	78	+ 64
3 701—3 800	121	448	54 208	572	124	27·7	69 212	34	+ 87
3 801—3 900	96	462	44 352	590	128	»	56 640	51	+ 45
3 901—4 000	116	476	55 216	608	132	»	70 528	46	+ 70
4 001—4 100	104	490	50 960	626	136	27·8	65 104	35	+ 69
4 101—4 200	115	504	57 960	644	140	»	74 060	33	+ 82
4 201—4 300	69	518	35 742	662	144	»	45 678	25	+ 44
4 301—4 400	49	532	26 068	680	148	»	33 320	20	+ 29
4 401—4 500	28	546	15 288	698	152	»	19 544	19	+ 9
Transport	50 065		10 333 948				13 073 948	41 799	+ 8 266

Tab. 2 (forts.). Lastbilsbeståndets tjänsteviktsgruppering den 30 juni 1937 samt på grundval därav beräknad fordonsskatt.

Tjänstevikt  kg	Antal fordon den 30 juni 1937  st.	Nuvarande fordonsskatt		Föreslagen fordonsskatt				Antal fordon den 30 sept. 1931  st.	Ökning (+) resp. minskning (-) tiden <sup>30/9</sup> 1931— <sup>30/6</sup> 1937  st.
		per fordon  kr.	summa  kr.	per fordon			summa  kr.		
				ökn. i förh. till nuv. skatt					
					kr.	kr.			
Transport	50 065		10 333 948				13 073 948	41 799	+ 8 266
4 501—4 600	34	560	19 040	716	156	27·9	24 344	22	+ 12
4 601—4 700	23	574	13 202	734	160	»	16 882	10	+ 13
4 701—4 800	20	588	11 760	752	164	»	15 040	10	+ 10
4 801—4 900	13	602	7 826	770	168	»	10 010	12	+ 1
4 901—5 000	6	616	3 696	788	172	»	4 728	3	+ 3
5 001—5 100	5	630	3 150	806	176	27·9	4 030	4	+ 1
5 101—5 200	10	644	6 440	824	180	28·0	8 240	3	+ 7
5 201—5 300	4	658	2 632	842	184	»	3 368	2	+ 2
5 301—5 400	3	672	2 016	860	188	»	2 580	1	+ 2
5 401—5 500	7	686	4 802	878	192	»	6 146	4	+ 3
5 501—5 600	2	700	1 400	896	196	28·0	1 792	5	— 3
5 601—5 700	4	714	2 856	914	200	»	3 656	—	+ 4
5 701—5 800	4	728	2 912	932	204	»	3 728	3	+ 1
5 801—5 900	4	742	2 968	950	208	»	3 800	1	+ 3
5 901—6 000	3	756	2 268	968	212	»	2 904	1	+ 2
6 001—6 100	2	770	1 540	986	216	28·1	1 972		+ 2
6 101—6 200	6	784	4 704	1 004	220	»	6 024		+ 6
6 201—6 300	3	798	2 394	1 022	224	»	3 066		+ 3
6 301—6 400	4	812	3 248	1 040	228	»	4 160		+ 4
6 401—6 500	1	826	826	1 058	232	»	1 058		+ 1
6 501—6 600	1	840	840	1 076	236	28·1	1 076		+ 1
6 801—6 900	1	882	882	1 130	248	»	1 130		+ 1
Summa	50 225		10 435 350			26·5	13 203 682	41 880	+ 8 345

**Tab. 3. Omnibussbeståndets tjänsteviktsguppering den 30 juni 1937 samt på grundval därav beräknad fordonsskatt.**

Tjänstevikt kg	Antal fordon den 30 juni 1937 st.	Nuvarande fordonsskatt		Föreslagen fordonsskatt				Antal fordon den 30 sept. 1931 st.	Ökning (+) resp. minskning (-) tiden <sup>30/6</sup> 1931— <sup>30/6</sup> 1937 st.	
		per fordon kr.	summa kr.	per fordon			summa kr.			
				kr.	ökn. i förh. till nuv. skatt %	kr.				
										kr.
1 001—1 100	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
1 101—1 200	2	84	168	98	14	16·7	196	10	—	8
1 201—1 300	2	98	196	114	16	16·3	228	10	—	8
1 301—1 400	3	112	336	130	18	16·1	390	18	—	15
1 401—1 500	9	126	1 134	146	20	15·9	1 314	31	—	22
1 501—1 600	8	140	1 120	162	22	15·7	1 296	45	—	37
1 601—1 700	16	154	2 464	178	24	15·6	2 848	63	—	47
1 701—1 800	19	168	3 192	194	26	15·5	3 686	85	—	66
1 801—1 900	24	182	4 368	210	28	15·4	5 040	130	—	106
1 901—2 000	22	196	4 312	226	30	15·3	4 972	107	—	85
2 001—2 100	43	210	9 030	242	32	15·2	10 406	106	—	63
2 101—2 200	29	224	6 496	258	34	»	7 482	111	—	82
2 201—2 300	58	238	13 804	274	36	15·1	15 892	118	—	60
2 301—2 400	66	252	16 632	290	38	»	19 140	120	—	54
2 401—2 500	69	266	18 354	306	40	15·0	21 114	107	—	38
2 501—2 600	113	280	31 640	322	42	15·0	36 386	121	—	8
2 601—2 700	129	294	37 926	338	44	»	43 602	124	+	5
2 701—2 800	137	308	42 196	354	46	14·9	48 498	120	+	17
2 801—2 900	137	322	44 114	370	48	»	50 690	116	+	21
2 901—3 000	151	336	50 736	386	50	»	58 286	127	+	24
3 001—3 100	168	350	58 800	402	52	14·9	67 536	114	+	54
3 101—3 200	191	364	69 524	418	54	14·8	79 838	122	+	69
3 201—3 300	147	378	55 566	434	56	»	63 798	87	+	60
3 301—3 400	163	392	63 896	450	58	»	73 350	131	+	32
3 401—3 500	192	406	77 952	466	60	»	89 472	80	+	112
3 501—3 600	163	420	68 460	482	62	14·8	78 566	97	+	66
3 601—3 700	163	434	70 742	498	64	14·7	81 174	103	+	60
3 701—3 800	106	448	47 488	514	66	»	54 484	66	+	40
3 801—3 900	144	462	66 528	530	68	»	76 320	63	+	81
3 901—4 000	117	476	55 692	546	70	»	63 882	60	+	57
4 001—4 100	107	490	52 430	562	72	14·7	60 134	36	+	71
4 101—4 200	99	504	49 896	578	74	»	57 222	48	+	51
4 201—4 300	98	518	50 764	594	76	»	58 212	46	+	52
4 301—4 400	120	532	63 840	610	78	»	73 200	43	+	77
4 401—4 500	60	546	32 760	626	80	»	37 560	37	+	23
4 501—4 600	83	560	46 480	642	82	14·6	53 286	51	+	32
4 601—4 700	52	574	29 848	658	84	»	34 216	18	+	34
4 701—4 800	69	588	40 572	674	86	»	46 506	30	+	39
4 801—4 900	73	602	43 946	690	88	»	50 370	41	+	32
4 901—5 000	67	616	41 272	706	90	»	47 302	26	+	41
Transport	3 419		1 374 674				1 577 894	2 970	+	449

Tab. 3 (forts.). Omnibussbeståndets tjänsteviktsguppering den 30 juni 1937 samt på grundval därav beräknad fordonsskatt.

Tjänstevikt kg	Antal fordon den 30 juni 1937 st.	Nuvarande fordonsskatt		Föreslagen fordonsskatt				Antal fordon den 30 sept. 1931 st.	Ökning (+) resp. minskning (-) tiden $\frac{30}{9}$ 1931— $\frac{30}{6}$ 1937 st.	
		per fordon kr.	summa kr.	per fordon			summa kr.			
				kr.	ökn. i förh. till nuv. skatt					
					kr.	%				
Transport	3 419		1 374 674				1 577 894	2 970	+	449
5 001—5 100	78	630	49 140	722	92	14:6	56 316	41	+	37
5 101—5 200	64	644	41 216	738	94	»	47 232	21	+	43
5 201—5 300	54	658	35 532	754	96	»	40 716	17	+	37
5 301—5 400	51	672	34 272	770	98	»	39 270	8	+	43
5 401—5 500	41	686	28 126	786	100	»	32 226	9	+	32
5 501—5 600	33	700	23 100	802	102	14:6	26 466	22	+	11
5 601—5 700	66	714	47 124	818	104	»	53 988	24	+	42
5 701—5 800	62	728	45 136	834	106	»	51 708	42	+	20
5 801—5 900	61	742	45 262	850	108	»	51 850	15	+	46
5 901—6 000	56	756	42 336	866	110	»	48 496	39	+	17
6 001—6 100	51	770	39 270	882	112	14:5	44 982			
6 101—6 200	35	784	27 440	898	114	»	31 430			
6 201—6 300	50	798	39 900	914	116	»	45 700			
6 301—6 400	58	812	47 096	930	118	»	53 940			
6 401—6 500	43	826	35 518	946	120	»	40 678			
6 501—6 600	50	840	42 000	962	122	14:5	48 100			
6 601—6 700	35	854	29 890	978	124	»	34 230			
6 701—6 800	22	868	19 096	994	126	»	21 868			
6 801—6 900	46	882	40 572	1 010	128	»	46 460	57	+	395
6 901—7 000	21	896	18 816	1 026	130	»	21 546			
7 001—7 100	13	910	11 830	1 042	132	14:5	13 546			
7 101—7 200	3	924	2 772	1 058	134	»	3 174			
7 201—7 300	6	938	5 628	1 074	136	»	6 444			
7 301—7 400	9	952	8 568	1 090	138	»	9 810			
7 401—7 500	1	966	966	1 106	140	»	1 106			
7 501—7 600	9	980	8 820	1 122	142	14:5	10 098			
7 601—7 700	1	994	994	1 138	144	»	1 138		+	1
8 101—8 200	1	1 064	1 064	1 218	154	»	1 218		+	1
8 401—8 500	1	1 106	1 106	1 266	160	»	1 266		+	1
8 501—8 600	3	1 120	3 360	1 282	162	»	3 846		+	3
8 701—8 800	1	1 148	1 148	1 314	166	14:5	1 314		+	1
8 801—8 900	1	1 162	1 162	1 330	168	»	1 330		+	1
9 001—9 100	1	1 190	1 190	1 362	172	»	1 362		+	1
9 101—9 200	2	1 204	2 408	1 378	174	»	2 756		+	2
9 201—9 300	2	1 218	2 436	1 394	176	14:4	2 788		+	2
Summa	4 450		2 158 968			14:7	2 476 292	3 265	+	1 185

Tab. 4. Skatte- och försäkringspremiebelastningen

Biltyp	Försäljningspris kr.	Tjänstevikt kg	Lastförmåga passagerare. <sup>1</sup> kg	Tjänstevikt + 1/2 last <sup>2</sup> kg	Bränsleförbrukn. per mil liter	Ringskattevikt <sup>3</sup> kg	Under antagen årlig			
							Årlig skatt			
							fordons- skatt kr.	bensin- skatt kr.	ring- skatt <sup>4</sup> kr.	summa kr.
A	2 650	810	3	923	0·8	27·6	60	80	32	172
B	3 200	865	3	978	0·7	27·6	60	70	32	162
C	3 325	905	3	1 018	0·9	30·0	60	90	35	185
D	3 595	945	3	1 058	0·8	30·0	60	80	35	175
E	4 100	1 300	4	1 450	1·1	40·0	98	110	46	254
F	5 300	1 335	4	1 485	1·4	40·0	112	140	46	298
G	5 875	1 414	4	1 564	1·5	48·0	126	150	56	332
H	4 575	1 420	4	1 570	1·4	40·0	126	140	46	312
I	5 550	1 465	4	1 615	1·3	40·0	126	130	46	302
J	5 500	1 490	4	1 640	1·5	40·0	126	150	46	322
K	7 200	1 535	4	1 685	1·5	44·0	140	150	51	341
L	7 950	1 635	4	1 785	1·5	48·0	154	150	56	360
M	7 350	1 680	4	1 830	1·6	54·0	154	160	63	377
N	8 700	1 700	6	1 925	1·5	54·0	154	150	63	367
O	8 650	1 725	5	1 913	1·65	54·0	168	165	63	396
P	9 300	1 755	5	1 943	1·7	63·6	168	170	74	412
Q	8 950	1 765	4	1 915	1·75	54·0	168	175	63	406
R	7 700	1 800	4	1 950	1·8	54·0	168	180	63	411
S	18 000	2 290	6	2 515	2·0	70·0	238	200	81	519
T	13 300	2 335	6	2 560	2·2	70·0	252	220	81	553

I me-

<sup>1</sup> Exklusive förare, vilken inberäknas i tjänstevikten. — <sup>2</sup> Vikten av en passagerare be-  
— <sup>5</sup> Vid halv last.

## å personbilar vid nuvarande skatte- och premiesatser.

körning av 1 000 mil				Under antagen årlig körning av 2 000 mil							
Sammanlagd skatt		Trafikförsäkr. premie kr.	Skatt + försäkr. per ton/mil <sup>5</sup> öre	Årlig skatt				Sammanlagd skatt		Trafikförsäkr. premie kr.	Skatt + försäkr. per ton/mil <sup>5</sup> öre
per mil öre	per ton/mil <sup>5</sup> öre			fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	ring-skatt <sup>4</sup> kr.	summa kr.	per mil öre	per ton/mil <sup>5</sup> öre		
17.2	18.7	131	32.9	60	160	64	284	14.2	15.4	131	22.5
16.2	16.6	131	30.0	60	140	64	264	13.2	13.5	131	20.2
18.5	18.2	131	31.1	60	180	70	310	15.5	15.2	131	21.7
17.5	16.5	131	28.9	60	160	70	290	14.5	13.7	131	19.9
25.4	17.6	131	26.6	98	220	93	411	20.6	14.2	131	18.7
29.8	20.1	131	28.9	112	280	93	485	24.3	16.3	131	20.7
33.2	21.2	131	29.6	126	300	112	538	26.9	17.2	131	21.4
31.2	19.9	131	28.3	126	280	93	499	25.0	15.9	131	20.1
30.2	18.7	131	26.9	126	260	93	479	24.0	14.8	131	18.9
32.2	19.7	131	27.7	126	300	93	519	26.0	15.8	131	19.8
34.1	20.3	131	28.0	140	300	103	543	27.2	16.1	131	20.0
36.0	20.2	131	27.5	154	300	112	566	28.3	15.9	131	19.5
37.7	20.6	131	27.8	154	320	126	600	30.0	16.4	131	20.0
36.7	19.1	131	25.9	154	300	126	580	29.0	15.1	131	18.5
39.6	20.7	131	27.6	168	330	126	624	31.2	16.3	131	19.7
41.2	21.2	131	28.0	168	340	148	656	32.8	16.9	131	20.3
40.6	21.2	131	28.0	168	350	126	644	32.2	16.8	131	20.2
41.1	21.1	131	27.8	168	360	126	654	32.7	16.6	131	19.9
51.9	20.7	131	25.9	238	400	163	801	40.1	15.9	131	18.5
55.3	21.6	131	26.7	252	440	163	855	42.8	16.7	131	19.3
deltal	19.7		28.2						15.7		20.0

räknad till 75 kg. — <sup>3</sup> Reservringsutrustning ej medräknad. — <sup>4</sup> Rings slitstyrka 3 000 mil.





Table 1. Summary of the data collected during the study.

Year	Sample Size		Mean Value		Standard Deviation	Minimum	Maximum
	n	%	Mean	SD			
2001	100	100	1.5	0.5	0.5	2.5	
2002	100	100	1.8	0.6	0.8	2.8	
2003	100	100	1.6	0.5	0.6	2.6	
2004	100	100	1.7	0.6	0.7	2.7	
2005	100	100	1.9	0.7	0.9	2.9	
2006	100	100	1.7	0.6	0.8	2.7	
2007	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2008	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	
2009	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2010	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	
2011	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2012	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	
2013	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2014	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	
2015	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2016	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	
2017	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2018	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	
2019	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2020	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	

Table 2. Summary of the data collected during the study.

Year	Sample Size		Mean Value		Standard Deviation	Minimum	Maximum
	n	%	Mean	SD			
2001	100	100	1.5	0.5	0.5	2.5	
2002	100	100	1.8	0.6	0.8	2.8	
2003	100	100	1.6	0.5	0.6	2.6	
2004	100	100	1.7	0.6	0.7	2.7	
2005	100	100	1.9	0.7	0.9	2.9	
2006	100	100	1.7	0.6	0.8	2.7	
2007	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2008	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	
2009	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2010	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	
2011	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2012	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	
2013	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2014	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	
2015	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2016	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	
2017	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2018	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	
2019	100	100	1.8	0.6	0.9	2.8	
2020	100	100	1.9	0.7	1.0	2.9	

Tab. 6. Skatte- och försäkringspremiebelastningen

Biltyp	Försäljningspris kr.	Tjänstevikt kg	Lastförmåga kg	Tjänstevikt + $\frac{1}{2}$ last kg	Bränsleförbrukn. per mil liter	Ring-skatte- vikt <sup>1</sup> kg	Under antagen årlig			
							Årlig skatt			
							fordons- skatt kr.	bensin- skatt kr.	ring- skatt <sup>2</sup> kr.	summa kr.
A	3 500	1 520	1 000	2 020	1·5	44	140	150	34	324
B	3 290	1 540	660	1 870	1·6	44	140	160	34	334
C	4 200	1 800	1 300	2 450	1·5	70	168	150	54	372
D	3 950	2 000	1 000	2 500	1·6	66	196	160	51	407
E	4 700	2 150	3 000	3 650	1·75	99	224	175	77	476
F	5 025	2 200	3 500	3 950	1·75	166	224	175	129	528
G	4 750	2 295	3 300	3 945	2·0	144	238	200	112	550
H	5 200	2 340	3 160	3 920	2·0	114	252	200	88	540
I	5 550	2 600	2 500	3 850	1·75	114	280	175	88	543
J	6 200	2 600	3 300	4 250	2·0	144	280	200	112	592
K	9 100	3 130	4 570	5 415	3·0	190	364	300	147	811
L	9 500	3 550	4 000	5 550	2·7	240	420	270	186	876
M	13 600	3 750	5 000	6 250	4·0	240	448	400	186	1 034
N	19 500	4 200	5 000	6 700	3·5	280	504	350	217	1 071
O	22 000	5 000	7 000	8 500	4·0	328	616	400	255	1 271

I me-

<sup>1</sup> Reservringsutrustning ej medräknad. — <sup>2</sup> Rings slitstyrka 4 500 mil. — <sup>3</sup> Vid halv last.

Å lastbilar vid nuvarande skatte- och premiesatser.

Körning av 1 000 mil				Under antagen årlig körning av 2 000 mil							
Sammanlagd skatt		Trafikförsäkr. premie kr.	Skatt + försäkr. premie per ton/mil <sup>3</sup> öre	Årlig skatt				Sammanlagd skatt		Trafikförsäkr. premie kr.	Skatt + försäkr. premie per ton/mil <sup>3</sup> öre
per mil öre	per ton mil <sup>3</sup> öre			fordons-skatt kr.	bensin-skatt kr.	ring-skatt <sup>2</sup> kr.	summa kr.	per mil öre	per ton/mil <sup>3</sup> öre		
32·4	16·1	147	23·3	140	300	68	508	25·4	12·6	147	16·2
33·4	17·9	147	25·7	140	320	68	528	26·4	14·1	147	18·1
37·2	15·2	147	21·2	168	300	109	577	28·9	11·8	147	14·8
40·7	16·3	147	22·2	196	320	103	619	31·0	12·4	147	15·3
47·6	13·0	182	18·0	224	350	154	728	36·4	10·0	182	12·5
52·8	13·4	182	18·0	224	350	258	832	41·6	10·5	182	12·8
55·0	13·9	182	18·6	238	400	224	862	43·1	10·9	182	13·2
54·1	13·8	182	18·4	252	400	177	829	41·5	10·6	182	12·9
54·4	14·1	147	17·9	280	350	177	807	40·4	10·5	147	12·4
59·2	13·9	182	18·2	280	400	224	904	45·2	10·6	182	12·8
81·2	15·0	182	18·4	364	600	296	1 260	63·0	11·6	182	13·3
87·7	15·8	182	19·1	420	540	373	1 333	66·7	12·0	182	13·7
103·5	16·6	182	19·5	448	800	373	1 621	81·1	13·0	182	14·4
107·2	16·0	182	18·7	504	700	436	1 640	82·0	12·2	182	13·6
127·1	15·0	182	17·1	616	800	510	1 926	96·3	11·3	182	12·4
<i>lelltal</i>	<i>15·1</i>		<i>19·6</i>						<i>11·6</i>		<i>13·9</i>

**Tab. 7. Skatte- och försäkringspremielastningen å omnibussar vid nuvarande skatte- och premiesatser.**

Omnibusstyp	Försäkrings- pris, kr.	Tjänstevikt, kg	Lastförmågan <sup>1</sup> , passagerare	Tjänstevikt + 1/2 last, kg <sup>2</sup>	Bränsleför- brukn. per mil, liter	Ringskatte- vikt, kg <sup>3</sup>	Årlig skatt				Samman- lagd skatt		Trafikförsäkr- premie, kr.	Skatt + försäkr- premie per ton mil <sup>5</sup> , öre
							fordons- skatt, kr.	Bensin- skatt, kr.	ring- skatt, kr. <sup>4</sup>	summa kr.	per ton/ mil <sup>5</sup> , öre	per mil öre		
<i>Under antagen årlig körning av 3 000 mil.</i>														
A	—	4 100	ca 30	5 225	3·0	158	490	900	221	1 611	53·7	10·3	238	11·8
B	—	6 300	» 50	8 175	3·75	288	798	1 125	403	2 326	77·5	9·5	238	10·5
C	—	6 900	» 60	9 150	4·0	288	882	1 200	403	2 485	82·8	9·1	238	9·9
D	32 000	6 000	» 50	7 875	3·5	256	756	1 050	358	2 164	72·1	9·2	238	10·2
E	36 000	7 000	» 60	9 250	4·0	312	896	1 200	436	2 532	84·4	9·1	238	10·0
										<i>I medeltal</i>		<i>9·4</i>		<i>10·5</i>
<i>Under antagen årlig körning av 5 000 mil.</i>														
							490	1 500	368	2 358	47·2	9·0	238	9·9
							798	1 875	672	3 345	66·9	8·2	238	8·8
							882	2 000	672	3 554	71·1	7·8	238	8·3
							756	1 750	597	3 103	62·1	7·9	238	8·5
							896	2 000	728	3 624	72·5	7·8	238	8·4
										<i>I medeltal</i>		<i>8·1</i>		<i>8·8</i>
<i>Under antagen årlig körning av 6 000 mil.</i>														
							490	1 800	442	2 732	45·5	8·7	238	9·5
							798	2 250	806	3 854	64·2	7·9	238	8·3
							882	2 400	806	4 088	68·1	7·4	238	7·9
							756	2 100	716	3 572	59·5	7·6	238	8·1
							896	2 400	873	4 169	69·5	7·5	238	7·9
										<i>I medeltal</i>		<i>7·8</i>		<i>8·3</i>

<sup>1</sup> Exklusive förare, vilken inberäknas i tjänstevikten. Antalet sittande passagerare utgjorde för de fem fordonstyperna respektive 26, 39, 48, 37 och 46. — <sup>2</sup> Vikten av en passagerare beräknad till 75 kg. — <sup>3</sup> Reservringsutrustning ej medräknad. — <sup>4</sup> Rings slitstyrka 7 500 mil. — <sup>5</sup> Vid halv last.



Tab. 8. Skattebelastningen å viss lastbils-

Företag	Tjänste- vikts- grupper kg	G e n o m s n i t t l i g					
		körlängd per år mil	tjänste- vikt kg	last- förmåga kg	tjänste- vikt + 1/2 last kg	bränsle- förbr. lit./mil	ring- skatte- vikt kg
A	1 001—2 000	841	1 701	1 541	2 472	2·63	114
	2 001—3 000	1 159	2 510	2 318	3 669	3·05	158
B	1 001—2 000	941	1 814	1 704	2 666	2·66	124
	över 2 000	1 060	3 500	2 900	4 950	3·51	139
C	1 001—2 000	1 612	1 701	1 697	2 550	2·45	126
	2 001—3 000	1 236	2 357	2 077	3 396	2·91	112
D	1 001—2 000	1 639	1 678	1 533	2 445	2·40	91
	2 001—3 000	1 291	2 383	2 943	3 855	2·89	80
E	1 001—2 000	1 719	1 824	1 351	2 500	2·46	85
	2 001—3 000	1 668	2 327	2 123	3 389	2·78	97
F	1 001—2 000	2 288	1 787	1 499	2 537	2·37	108
	2 001—3 000	2 531	2 454	2 490	3 699	2·70	112
G	1 001—3 000	1 642	2 101	1 935	3 069	2·71	98
	3 001—5 000	2 930	4 170	3 833	6 087	4·39	186
H	1 001—2 000	1 339	1 655	1 303	2 307	2·55	85
	2 001—3 000	1 257	2 283	1 988	3 277	2·97	101
I	1 001—2 000	2 100	1 325	568	1 609	1·70	46
	2 001—3 000	2 552	2 457	2 058	3 486	2·72	100
	över 3 000	2 410	3 446	3 077	4 985	3·84	131
J	1 001—3 000	5 203	2 588	3 399	4 288	2·55	107
	<i>I medellal</i>	<i>1 871</i>	<i>2 303</i>	<i>2 117</i>	<i>3 362</i>	<i>2·81</i>	<i>110</i>

<sup>1</sup> Vid halv last.

## trafik vid nuvarande skattesatser.

kör- längd per ring mil	Å r l i g s k a t t								
	fordonsskatt		bensinskatt		ringskatt		sammanlagd skatt		
	kr.	per ton/mil <sup>1</sup> öre	kr.	per ton/mil <sup>1</sup> öre	kr.	per ton/mil <sup>1</sup> öre	kr.	per mil öre	per ton/mil <sup>1</sup> öre
4 776	168	8·1	221	10·6	70	3·4	459	54·6	22·1
4 595	280	6·6	353	8·3	139	3·3	772	66·7	18·2
5 207	182	7·3	250	10·0	78	3·1	510	54·3	20·4
4 438	406	7·7	372	7·1	116	2·2	894	84·4	17·0
5 269	168	4·1	395	9·6	135	3·3	698	43·3	17·0
4 326	252	6·0	360	8·6	112	2·7	724	58·6	17·2
5 500	154	3·8	394	9·8	95	2·4	643	39·2	16·0
7 000	252	5·1	373	7·5	52	1·0	677	52·4	13·6
4 000	182	4·2	423	9·8	128	3·0	733	42·7	17·1
4 000	252	4·5	463	8·2	141	2·5	856	51·4	15·2
6 300	168	2·9	542	9·3	137	2·4	847	37·0	14·6
6 552	266	2·8	683	7·3	151	1·6	1 100	43·5	11·8
5 857	224	4·5	445	8·8	96	1·9	765	46·6	15·2
6 500	504	2·8	1 286	7·2	294	1·7	2 084	71·1	11·7
5 016	154	5·0	341	11·1	79	2·6	574	42·9	18·6
5 202	238	5·8	373	9·1	85	2·1	696	55·4	16·9
4 118	112	3·3	357	10·6	81	2·4	550	26·2	16·3
4 402	266	3·0	694	7·8	203	2·3	1 163	45·6	13·1
4 458	406	3·4	925	7·7	248	2·1	1 579	65·5	13·2
4 329	280	1·3	1 326	6·0	450	2·0	2 056	39·5	9·2
5 092	245	4·6	529	8·7	144	2·4	920	51·0	15·7



Tab. 9. Skattebelastningen å viss omnibuss

Omnibusstrafiken i	Tjänste- vikts- grupper kg	G e n o m s n i t t l i g					
		kör- längd per år mil	tjänste- vikt kg	last- för- måga passa- gerare	tjänste- vikt + halv last kg	bränsle- förbr. lit./mil	ring- skatte- vikt kg
<i>Omnibussar, vilka använda bensin</i>							
Stockholms län A .....	Under 3 000	2 156	2 621	19	3 334	3·18	187
Vissa andra städer och orter	»	6 470	2 423	28	3 473	2·70	167
Stockholm .....	Under 5 000	3 743	4 559	34	5 834	4·56	219
Göteborg .....	»	3 968	3 460	25	4 398	3·13	239
Malmö .....	»	2 449	4 505	42	6 080	4·28	240
Stockholms län A .....	»	3 980	4 128	28	5 178	3·72	264
Vissa andra städer och orter	»	4 856	3 999	29	5 087	3·28	209
Stockholm .....	Över 5 000	5 515	6 278	45	7 966	5·42	264
Göteborg .....	»	4 623	5 696	47	7 459	5·77	267
Malmö .....	»	5 290	6 621	51	8 534	4·59	277
Stockholms län A .....	»	6 238	5 694	38	7 119	4·40	296
Stockholms län B .....	»	4 789	5 915	43	7 528	4·66	300
Vissa andra städer och orter	»	5 988	5 609	40	7 109	3·74	271
	<i>I medeltal</i>	<i>4 621</i>	<i>4 731</i>	<i>36</i>	<i>6 085</i>	<i>4·11</i>	<i>246</i>
<i>Omnibussar, vilka använda el</i>							
Göteborg .....	Under 5 000	2 506	4 460	35	5 773	3·50	239
Stockholm .....	Över 5 000	6 127	6 631	45	8 319	3·92	265
Göteborg .....	»	6 028	5 649	51	7 562	3·62	272
Malmö .....	»	4 864	6 880	52	8 830	2·51	270
Stockholms län A .....	»	6 731	5 662	40	7 162	3·19	298
Stockholms län B .....	»	6 851	6 126	41	7 664	2·96	300
Vissa andra städer och orter	»	7 709	5 040	33	6 278	3·49	263
	<i>I medeltal</i>	<i>5 831</i>	<i>5 778</i>	<i>42</i>	<i>7 370</i>	<i>3·31</i>	<i>272</i>

<sup>1</sup> Vid halv last.

## trafik vid nuvarande skattesatser.

Å r l i g s k a t t									
kör- längd per ring mil	fordonsskatt		bränsleskatt		ringskatt		sammanlagd skatt		
	kr.	per ton/mil <sup>1</sup> öre	kr.	per ton/mil <sup>1</sup> öre	kr.	per ton/mil <sup>1</sup> öre	kr.	per mil öre	per ton/mil <sup>1</sup> öre
<i>ler lättbenty! såsom motorbränsle.</i>									
8 000	294	4.1	686	9.5	176	2.5	1 156	53.6	16.1
8 085	266	1.2	1 747	7.8	469	2.1	2 482	38.4	11.1
7 000	560	2.6	1 707	7.8	411	1.9	2 678	71.5	12.3
6 588	406	2.3	1 242	7.1	505	2.9	2 153	54.2	12.3
8 346	560	3.8	1 048	7.0	247	1.7	1 855	75.7	12.5
8 000	504	2.4	1 481	7.2	459	2.2	2 444	61.4	11.8
6 593	476	1.9	1 593	6.4	539	2.2	2 608	53.7	10.5
7 000	798	1.8	2 989	6.8	728	1.7	4 515	81.9	10.3
8 550	714	2.1	2 668	7.7	506	1.5	3 888	84.1	11.3
8 346	854	1.9	2 428	5.4	614	1.3	3 896	73.7	8.6
8 000	714	1.6	2 745	6.2	810	1.8	4 269	68.4	9.6
5 903	756	2.1	2 232	6.2	851	2.3	3 839	80.2	10.6
6 657	714	1.7	2 240	5.2	853	2.0	3 807	63.6	8.9
7 467	586	2.3	1 908	7.0	551	2.0	3 045	66.2	11.2
<i>ännolja såsom motorbränsle.</i>									
6 588	546	3.8	614	4.2	318	2.2	1 478	55.0	10.2
7 000	854	1.7	1 681	3.3	813	1.6	3 348	54.6	6.6
8 861	714	1.6	1 527	3.3	648	1.4	2 889	47.9	6.3
8 346	882	2.0	854	2.0	551	1.3	2 287	47.0	5.3
8 000	714	1.5	1 503	3.1	879	1.8	3 096	46.0	6.4
5 903	784	1.5	1 419	2.7	1 219	2.3	3 422	50.0	6.5
7 666	630	1.3	1 883	3.9	928	1.9	3 441	44.6	7.1
7 480	732	1.9	1 355	3.2	765	1.8	2 852	49.3	6.9

**Tab. 10. Skatte- och försäkringspremiebelastningen å person**

(Fordonsskatt: 50 kr. i grundavgift med tillägg av 14 kr. för 100 kg a

Biltyp	Tjänste- vikt kg	Under antagen årlig körning av 1000 mil						
		Å r l i g s k a t t <sup>1</sup>			Sammanlagd skatt		Trafik- försäkr.- premie kr.	Skatt + försäkr.- premie p ton/mil <sup>2</sup> öre
		fordons- skatt kr.	bensin- skatt kr.	summa kr.	per mil öre	per ton/mil <sup>2</sup> öre		
A	810	60	96	156	15·6	16·9	131	31·1
B	865	60	84	144	14·4	14·7	131	28·1
C	905	64	108	172	17·2	16·9	131	29·8
D	945	64	96	160	16·0	15·1	131	27·5
E	1 300	106	132	238	23·8	16·4	131	25·5
F	1 335	120	168	288	28·8	19·4	131	28·2
G	1414	134	180	314	31·4	20·1	131	28·5
H	1420	134	168	302	30·2	19·2	131	27·6
I	1465	134	156	290	29·0	18·0	131	26·1
J	1490	134	180	314	31·4	19·2	131	27·1
K	1535	148	180	328	32·8	19·5	131	27·2
L	1635	162	180	342	34·2	19·2	131	26·5
M	1680	162	192	354	35·4	19·3	131	26·5
N	1700	162	180	342	34·2	17·8	131	24·6
O	1725	176	198	374	37·4	19·6	131	26·4
P	1755	176	204	380	38·0	19·6	131	26·3
Q	1765	176	210	386	38·6	20·2	131	27·0
R	1800	176	216	392	39·2	20·1	131	26·8
S	2 290	246	240	486	48·6	19·3	131	24·5
T	2 335	260	264	524	52·4	20·5	131	25·6
					<i>I medeltal</i>	<i>18·6</i>		<i>27·1</i>

<sup>1</sup> Uppgifter rörande lastförmåga och bränsleförbrukning samt övriga uppgifter, som leg

**bilar efter föreslagen omläggning av beskattningen.**

tjänstevikten, minskad med 900 kg; lägst 60 kr. Bensinskatt: 12 öre för liter.)

Under antagen årlig körning av 2 000 mil						
Å r l i g s k a t t <sup>1</sup>			Sammanlagd skatt		Trafik- försäkr.- premie kr.	Skatt + försäkr.- premie per ton/mil <sup>2</sup> öre
fordons- skatt kr.	bensin- skatt kr.	summa kr.	per mil öre	per ton/mil <sup>2</sup> öre		
60	192	252	12·6	13·7	131	20·8
60	168	228	11·4	11·7	131	18·4
64	216	280	14·0	13·8	131	20·2
64	192	256	12·8	12·1	131	18·3
106	264	370	18·5	12·8	131	17·3
120	336	456	22·8	15·4	131	19·8
134	360	494	24·7	15·8	131	20·0
134	336	470	23·5	15·0	131	19·1
134	312	446	22·3	13·8	131	17·9
134	360	494	24·7	15·1	131	19·1
148	360	508	25·4	15·1	131	19·0
162	360	522	26·1	14·6	131	18·3
162	384	546	27·3	14·9	131	18·5
162	360	522	26·1	13·6	131	17·0
176	396	572	28·6	15·0	131	18·4
176	408	584	29·2	15·0	131	18·4
176	420	596	29·8	15·6	131	19·0
176	432	608	30·4	15·6	131	19·0
246	480	726	36·3	14·4	131	17·0
260	528	788	39·4	15·4	131	18·0
				14·4		18·7

till grund för beräkningarna, återfinnas i tab. 4. — <sup>2</sup> Vid halv last.

**Tab. 11. Skatte- och försäkringspremiebelastningen å vissa personbilar efter föreslagen omläggning av beskattningen.**

(Fordonsskatt: 50 kr. i grundavgift med tillägg av 14 kr. för 100 kg av tjänstevikten, minskad med 900 kg; lägst 60 kr. Bensinskatt: 12 öre för liter.)

Biltyp	Medelkörn. per år mil	Tjänstevikt kg	Årlig skatt <sup>1</sup>			Sammanlagd skatt		Trafikförsäkr.-premie kr.	Skatt + försäkr.-premie per ton/mil <sup>2</sup> öre
			fordonsskatt kr.	bensinskatt kr.	summa kr.	per mil öre	per ton/mil <sup>2</sup> öre		
<i>Under antagen årlig körning av 3 000 mil.</i>									
M		1 680	162	576	738	24·6	12·9	164	15·8
N		1 700	162	540	702	23·4	12·2	164	15·0
O		1 725	176	594	770	25·7	13·2	164	16·0
P		1 755	176	612	788	26·3	13·3	164	16·0
Q		1 765	176	630	806	26·9	13·5	164	16·3
R		1 800	176	648	824	27·5	13·6	164	16·3
					<i>I medeltal</i>	<i>13·1</i>			<i>15·9</i>
<i>Under antagen årlig körning av 6 000 mil.</i>									
M		1 680	162	1 152	1 314	21·9	11·5	191	13·2
N		1 700	162	1 080	1 242	20·7	10·8	191	12·4
O		1 725	176	1 188	1 364	22·7	11·7	191	13·3
P		1 755	176	1 224	1 400	23·3	11·8	191	13·4
Q		1 765	176	1 260	1 436	23·9	12·0	191	13·6
R		1 800	176	1 296	1 472	24·5	12·1	191	13·7
					<i>I medeltal</i>	<i>11·7</i>			<i>13·5</i>
<i>Genomsnittssiffror för viss drosktrafik.</i>									
Drosktrafik i:									
Stockholm . . . .	5 529	1 772	176	1 347	1 523	27·6	13·8	191	15·5
Göteborg och Malmö . . . . .	4 566	1 924	204	1 178	1 382	30·3	14·1	191	16·0
Vissa andra städer och orter	2 963	1 863	190	725	915	30·9	14·8	164	17·4

<sup>1</sup> Uppgifter rörande lastförmåga och bränsleförbrukning samt övriga uppgifter, som legat till grund för beräkningarna, återfinnas i tab. 5. — <sup>2</sup> Vid halv last.

This is a copy of the original document and is not to be used for any other purpose.

Date	Description	Debit		Credit		Balance
		Dr.	Cr.	Dr.	Cr.	
1911	Jan 1					
1911	Jan 31					
1911	Feb 28					
1911	Mar 31					
1911	Apr 30					
1911	May 31					
1911	Jun 30					
1911	Jul 31					
1911	Aug 31					
1911	Sep 30					
1911	Oct 31					
1911	Nov 30					
1911	Dec 31					
1912	Jan 1					
1912	Jan 31					
1912	Feb 28					
1912	Mar 31					
1912	Apr 30					
1912	May 31					
1912	Jun 30					
1912	Jul 31					
1912	Aug 31					
1912	Sep 30					
1912	Oct 31					
1912	Nov 30					
1912	Dec 31					

**Tab. 12. Skatte- och försäkringspremiebelastningen å last-**  
(Fordonsskatt: 50 kr. i grundavgift med tillägg av 18 kr. för 100 kg av

Biltyp	Tjänstevikt kg	Under antagen årlig körning av 1 000 mil						
		Å r l i g s k a t t <sup>1</sup>			Sammanlagd skatt		Trafikförsäkr.-premie kr.	Skatt + försäkr.-premie per ton/mil <sup>2</sup> öre
		fordonsskatt kr.	bensinskatt kr.	summa kr.	per mil öre	per ton/mil <sup>2</sup> öre		
A	1 520	176	180	356	35·6	17·6	147	24·9
B	1 540	176	192	368	36·8	19·7	147	27·5
C	1 800	212	180	392	39·2	16·0	147	22·0
D	2 000	248	192	440	44·0	17·6	147	23·5
E	2 150	284	210	494	49·4	13·5	182	18·5
F	2 200	284	210	494	49·4	12·5	182	17·1
G	2 295	302	240	542	54·2	13·7	182	18·4
H	2 340	320	240	560	56·0	14·3	182	18·9
I	2 600	356	210	566	56·6	14·7	147	18·5
J	2 600	356	240	596	59·6	14·0	182	18·3
K	3 130	464	360	824	82·4	15·2	182	18·6
L	3 550	536	324	860	86·0	15·5	182	18·8
M	3 750	572	480	1 052	105·2	16·8	182	19·7
N	4 200	644	420	1 064	106·4	15·9	182	18·6
O	5 000	788	480	1 268	126·8	14·9	182	17·1
					<i>I medeltal</i>	<i>15·3</i>		<i>20·0</i>

<sup>1</sup> Uppgifter rörande lastförmåga och bränsleförbrukning samt övriga uppgifter, som legat

**bilar efter föreslagen omläggning av beskattningen.**

tjänstevikten, minskad med 900 kg; lägst 60 kr. Bensinskatt: 12 öre för liter.)

Under antagen årlig körning av 2 000 mil						
Å r l i g s k a t t <sup>1</sup>			Sammanlagd skatt		Trafik- försäkr.- premie kr.	Skatt + försäkr.- premie per ton/mil <sup>2</sup> öre
fordons- skatt kr.	bensin- skatt kr.	summa kr.	per mil öre	per ton/mil <sup>2</sup> öre		
176	360	536	26·8	13·3	147	16·9
176	384	560	28·0	15·0	147	18·9
212	360	572	28·6	11·7	147	14·7
248	384	632	31·6	12·6	147	15·6
284	420	704	35·2	9·6	182	12·1
284	420	704	35·2	8·9	182	11·2
302	480	782	39·1	9·9	182	12·2
320	480	800	40·0	10·2	182	12·5
356	420	776	38·8	10·1	147	12·0
356	480	836	41·8	9·8	182	12·0
464	720	1 184	59·2	10·9	182	12·6
536	648	1 184	59·2	10·7	182	12·3
572	960	1 532	76·6	12·3	182	13·7
644	840	1 484	74·2	11·1	182	12·4
788	960	1 748	87·4	10·3	182	11·4
				11·1		13·4

till grund för beräkningarna, återfinnas i tab. 6. — <sup>2</sup> Vid halv last.



**Tab. 13. Skatte- och försäkringspremiebelastningen å omnibussar efter föreslagen omläggning av beskattningen.**

(Fordonsskatt: 50 kr. i grundavgift med tillägg av 16 kr. för 100 kg av tjänstevikten, minskad med 900 kg; lägst 60 kr. Bensinskatt: 12 öre för liter.)

Omnibusstyp	Tjänstevikt kg	Å r l i g s k a t t <sup>1</sup>			Sammanlagd skatt		Trafikförsäkr.-premie kr.	Skatt + försäkr.-premie per ton/mil <sup>2</sup> öre
		fordonsskatt kr.	bensinskatt kr.	summa kr.	per mil öre	per ton/mil <sup>2</sup> öre		
<i>Under antagen årlig körning av 3 000 mil.</i>								
A	4 100	562	1 080	1 642	54·7	10·5	238	12·0
B	6 300	914	1 350	2 264	75·5	9·2	238	10·2
C	6 900	1 010	1 440	2 450	81·7	8·9	238	9·8
D	6 000	866	1 260	2 126	70·9	9·0	238	10·0
E	7 000	1 026	1 440	2 466	82·2	8·9	238	9·7
					<i>I medeltal</i>	<i>9·3</i>		<i>10·3</i>
<i>Under antagen årlig körning av 5 000 mil.</i>								
A	4 100	562	1 800	2 362	47·2	9·0	238	10·0
B	6 300	914	2 250	3 164	63·3	7·7	238	8·3
C	6 900	1 010	2 400	3 410	68·2	7·5	238	8·0
D	6 000	866	2 100	2 966	59·3	7·5	238	8·1
E	7 000	1 026	2 400	3 426	68·5	7·4	238	7·9
					<i>I medeltal</i>	<i>7·8</i>		<i>8·5</i>
<i>Under antagen årlig körning av 6 000 mil.</i>								
A	4 100	562	2 160	2 722	45·4	8·7	238	9·4
B	6 300	914	2 700	3 614	60·2	7·4	238	7·9
C	6 900	1 010	2 880	3 890	64·8	7·1	238	7·5
D	6 000	866	2 520	3 386	56·4	7·2	238	7·7
E	7 000	1 026	2 880	3 906	65·1	7·0	238	7·5
					<i>I medeltal</i>	<i>7·5</i>		<i>8·0</i>

<sup>1</sup> Uppgifter rörande lastförmåga och bränsleförbrukning samt övriga uppgifter, som legat till grund för beräkningarna, återfinnas i tab. 7. — <sup>2</sup> Vid halv last.

**Tab. 14. Skattebelastningen å viss lastbilstrafik efter föreslagen omläggning av beskattningen.**

(Fordonsskatt: 50 kr. i grundavgift med tillägg av 18 kr. för 100 kg av tjänstevikten, minskad med 900 kg; lägst 60 kr. Bensinskatt: 12 öre för liter.)

Företag	Tjänstevikts- grupper kg	Genomsnittlig		Å r l i g s k a t t <sup>1</sup>						
		kör- längd per år mil	tjänste- vikt kg	fordonsskatt		bensinskatt		sammanlagd skatt		
				kr.	per ton/mil <sup>2</sup> öre	kr.	per ton mil <sup>2</sup> öre	kr.	per mil öre	per ton/mil <sup>2</sup> öre
A	1 001—2 000	841	1 701	212	10·2	265	12·8	477	56·7	22·9
	2 001—3 000	1 159	2 510	356	8·4	424	10·0	780	67·3	18·3
B	1 001—2 000	941	1 814	230	9·2	300	12·0	530	56·3	21·1
	över 2 000	1 060	3 500	518	9·9	446	8·5	964	90·9	18·4
C	1 001—2 000	1 612	1 701	212	5·2	474	11·5	686	42·6	16·7
	2 001—3 000	1 236	2 357	320	7·6	432	10·3	752	60·8	17·9
D	1 001—2 000	1 639	1 678	194	4·8	473	11·8	667	40·7	16·6
	2 001—3 000	1 291	2 383	320	6·4	448	9·0	768	59·5	15·4
E	1 001—2 000	1 719	1 824	230	5·4	508	11·8	738	42·9	17·2
	2 001—3 000	1 668	2 327	320	5·7	556	9·8	876	52·5	15·5
F	1 001—2 000	2 288	1 787	212	3·7	650	11·2	862	37·7	14·9
	2 001—3 000	2 531	2 454	338	3·6	820	8·8	1 158	45·8	12·4
G	1 001—3 000	1 642	2 101	284	5·6	534	10·6	818	49·8	16·2
	3 001—5 000	2 930	4 170	644	3·6	1 543	8·7	2 187	74·6	12·3
H	1 001—2 000	1 339	1 655	194	6·3	409	13·2	603	45·0	19·5
	2 001—3 000	1 257	2 283	302	7·3	448	10·9	750	59·7	18·2
I	1 001—2 000	2 100	1 325	140	4·1	428	12·7	568	27·1	16·8
	2 001—3 000	2 552	2 457	338	3·8	833	9·4	1 171	45·9	13·2
	över 3 000	2 410	3 446	518	4·3	1 110	9·2	1 628	67·6	13·6
J	1 001—3 000	5 203	2 588	356	1·6	1 591	7·1	1 947	37·4	8·7
	<i>I medeltal</i>	<i>1 871</i>	<i>2 303</i>	<i>312</i>	<i>5·8</i>	<i>635</i>	<i>10·5</i>	<i>947</i>	<i>53·0</i>	<i>16·3</i>

<sup>1</sup> Uppgifter rörande lastförmåga och bränsleförbrukning samt övriga uppgifter, som legat till grund för beräkningarna, återfinnas i tab. 8. — <sup>2</sup> Vid halv last.

**Tab. 15. Skattebelastningen å viss omnibusstrafik efter föreslagen omläggning av beskattningen.**

(Fordonsskatt: 50 kr. i grundavgift med tillägg av 16 kr. för 100 kg av tjänstevikten, minskad med 900 kg; lägst 60 kr. Bensinskatt: 12 öre för liter. Brännoljeskatt: 9 öre för liter.)

Omnibusstrafiken i	Tjänsteviktsgupper kg	Genomsnittlig		Å r l i g s k a t t <sup>1</sup>						
		kör- längd per år mil	tjän- ste- vikt kg	fordonsskatt		bränsleskatt		sammanlagd skatt		
				kr.	ton/mil, <sup>2</sup> öre	kr.	ton/mil, <sup>2</sup> öre	kr.	per mil öre	ton/mil, <sup>2</sup> öre
<i>Omnibussar, vilka använda bensin eller lättbentyl såsom motorbränsle.</i>										
Stockholms län A	Under 3 000	2 156	2 621	338	4·7	823	11·5	1 161	53·9	16·2
Vissa andra städer och orter .....	» 3 000	6 470	2 423	306	1·4	2 096	9·3	2 402	37·1	10·7
Stockholm .....	Under 5 000	3 743	4 559	642	2·9	2 048	9·4	2 690	71·9	12·3
Göteborg .....	» 5 000	3 968	3 460	466	2·7	1 490	8·5	1 956	49·3	11·2
Malmö .....	» 5 000	2 449	4 505	642	4·3	1 258	8·5	1 900	77·6	12·8
Stockholms län A	» 5 000	3 980	4 128	578	2·8	1 777	8·6	2 355	59·2	11·4
Vissa andra städer och orter .....	» 5 000	4 856	3 999	546	2·2	1 912	7·7	2 458	50·6	10·0
Stockholm .....	Över 5 000	5 515	6 278	914	2·1	3 587	8·2	4 501	81·6	10·2
Göteborg .....	» 5 000	4 623	5 696	818	2·4	3 202	9·3	4 020	87·0	11·7
Malmö .....	» 5 000	5 290	6 621	978	2·2	2 914	6·5	3 892	73·6	8·6
Stockholms län A	» 5 000	6 238	5 694	818	1·8	3 294	7·4	4 112	65·9	9·3
Stockholms län B	» 5 000	4 789	5 915	866	2·4	2 678	7·4	3 544	74·0	9·8
Vissa andra städer och orter .....	» 5 000	5 988	5 609	818	1·9	2 688	6·3	3 506	58·6	8·2
<i>I medeltal</i>		<i>4 621</i>	<i>4 731</i>	<i>672</i>	<i>2·6</i>	<i>2 290</i>	<i>8·4</i>	<i>2 961</i>	<i>64·6</i>	<i>11·0</i>
<i>Omnibussar, vilka använda brännolja såsom motorbränsle.</i>										
Göteborg .....	Under 5 000	2 506	4 460	626	4·3	789	5·5	1 415	56·5	9·8
Stockholm .....	Över 5 000	6 127	6 631	978	1·9	2 162	4·2	3 140	51·3	6·2
Göteborg .....	» 5 000	6 028	5 649	818	1·8	1 964	4·3	2 782	46·2	6·1
Malmö .....	» 5 000	4 864	6 880	1 010	2·4	1 099	2·6	2 109	43·4	4·9
Stockholms län A	» 5 000	6 731	5 662	818	1·7	1 932	4·0	2 750	40·9	5·7
Stockholms län B	» 5 000	6 851	6 126	898	1·7	1 825	3·5	2 723	39·8	5·2
Vissa andra städer och orter .....	» 5 000	7 709	5 040	722	1·5	2 421	5·0	3 143	40·8	6·5
<i>I medeltal</i>		<i>5 831</i>	<i>5 778</i>	<i>839</i>	<i>2·2</i>	<i>1 742</i>	<i>4·2</i>	<i>2 580</i>	<i>45·6</i>	<i>6·3</i>

<sup>1</sup> Uppgifter rörande lastförmåga och bränsleförbrukning samt övriga uppgifter, som legat till grund för beräkningarna, återfinnas i tab. 9. — <sup>2</sup> Vid halv last.

**BILAGOR.**

Table 1. The results of the analysis of variance for the different parameters of the different groups of subjects.

Parameter	Group	F	p	Mean		SD	
				Control	Experimental	Control	Experimental
Heart rate (b/min)	Control	72.5	0.05	72.5	75.0	10.0	12.0
	Experimental	75.0	0.05	75.0	78.0	11.0	13.0
Blood pressure (mmHg)	Control	120/80	0.05	120	125	10	12
	Experimental	125/85	0.05	125	130	11	13
Respiratory rate (l/min)	Control	20.0	0.05	20.0	22.0	3.0	4.0
	Experimental	22.0	0.05	22.0	24.0	3.5	4.5
Pulse rate (b/min)	Control	70.0	0.05	70.0	72.0	9.0	11.0
	Experimental	72.0	0.05	72.0	74.0	10.0	12.0
Systolic blood pressure (mmHg)	Control	115	0.05	115	120	10	12
	Experimental	120	0.05	120	125	11	13
Diastolic blood pressure (mmHg)	Control	75	0.05	75	80	8	10
	Experimental	80	0.05	80	85	9	11
Respiratory volume (l/min)	Control	25.0	0.05	25.0	27.0	4.0	5.0
	Experimental	27.0	0.05	27.0	29.0	4.5	5.5
Pulse pressure (mmHg)	Control	45	0.05	45	48	6	8
	Experimental	48	0.05	48	51	7	9
Mean arterial pressure (mmHg)	Control	93	0.05	93	98	10	12
	Experimental	98	0.05	98	103	11	13
Respiratory frequency (1/min)	Control	16.0	0.05	16.0	17.0	2.5	3.0
	Experimental	17.0	0.05	17.0	18.0	2.8	3.5
Tidal volume (l)	Control	1.2	0.05	1.2	1.3	0.2	0.3
	Experimental	1.3	0.05	1.3	1.4	0.25	0.35
Minute volume (l/min)	Control	19.2	0.05	19.2	20.4	3.0	3.6
	Experimental	22.1	0.05	22.1	23.2	3.5	4.2
Stroke volume (ml)	Control	70	0.05	70	72	10	12
	Experimental	72	0.05	72	74	11	13
Cardiac output (l/min)	Control	4.9	0.05	4.9	5.1	0.7	0.8
	Experimental	5.2	0.05	5.2	5.4	0.8	0.9
Total peripheral resistance (mmHg/l/min)	Control	18.4	0.05	18.4	19.6	2.5	3.0
	Experimental	19.2	0.05	19.2	20.4	2.8	3.5
Systemic vascular resistance (mmHg/l/min)	Control	16.0	0.05	16.0	17.0	2.2	2.7
	Experimental	17.0	0.05	17.0	18.0	2.5	3.0
Pulmonary vascular resistance (mmHg/l/min)	Control	1.6	0.05	1.6	1.7	0.2	0.3
	Experimental	1.7	0.05	1.7	1.8	0.25	0.35
Pulmonary flow (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary pressure (mmHg)	Control	120	0.05	120	125	10	12
	Experimental	125	0.05	125	130	11	13
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary resistance (mmHg/l/min)	Control	1.6	0.05	1.6	1.7	0.2	0.3
	Experimental	1.7	0.05	1.7	1.8	0.25	0.35
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105	0.05	105	110	16	19
Pulmonary flow rate (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow volume (l/min)	Control	10.0	0.05	10.0	10.5	1.5	1.8
	Experimental	10.5	0.05	10.5	11.0	1.6	1.9
Pulmonary flow velocity (cm/s)	Control	100	0.05	100	105	15	18
	Experimental	105					

*Bilaga A.***Automobilbeskattningen i vissa främmande länder.**

Nedanstående uppgifter rörande de skatter och avgifter, som åvila motorfordonstrafiken i Norge, Danmark, Finland, Nederländerna, Belgien, Tyska riket, Storbritannien, Frankrike och Amerikas förenta stater, grunda sig å upplysningar, vilka genom utrikesdepartementets försorg införskaffats från respektive land, i vissa fall kompletterade med ledning av tillgängliga handböcker och under hand vunna upplysningar. Uppgifterna avse förhållandena under år 1937.

**Norge.***Fordonsskatt.*

För *bensindrivna motorfordon* utgår icke fordonsskatt i egentlig mening. Personbilar och motorcyklar i privat bruk äro underkastade särskild lyxbeskattning.

Beträffande *icke bensindrivna motorfordon* utgår årlig fordonsskatt (Veiavgift) med följande belopp för varje påbörjat tal av 100 kg av fordonets vikt i driftfärdigt skick:

- |   |           |
|---|-----------|
| 1) för elektriska motorfordon med ackumulatordrift:   |           |
| a) med luftgummiringar.....   | kr. 1: 50 |
| b) med andra gummiringar.....   | » 2: —    |
| 2) för oljedrivna motorfordon (t. ex. dieselmotordrivna fordon):  |           |
| a) med luftgummiringar.....   | » 9: —    |
| b) med andra gummiringar.....   | » 15: —   |
| 3) för andra motorfordon, som använda skattefritt drivmedel (t. ex. trolleybussar, generatorgas- eller ångdrivna fordon): |           |
| a) med luftgummiringar.....   | » 6: —    |
| b) med andra gummiringar.....   | » 8: —    |

*Lyxskatt.*

Personbilar och motorcyklar i privat bruk erlægga årligen lyxskatt med vissa procent av fordonets värde efter följande tariff:

2 %	av värdet	intill	4 000 kr.,			
4 %	»	»	över 4 000 kr. men ej över 7 000 kr.,			
6 %	»	»	» 7 000 » » » » 10 000 »			
10 %	»	»	» 10 000 » » » » 13 000 »			
15 %	»	»	» 13 000 » .			

Värdet nedsättes med 10 % för varje helt år, dock ej till mindre än 20 % av det ursprungliga inköpspriset.

*Bensinskatt* utgår med 10 öre för liter.

*Bensinpriset* utgjorde i Oslo i oktober 1937 30 öre per liter.

*Gummiringsskatt* utgår med 3 kr. för kilogram.

Förestående penningvärden äro angivna i norskt myntslag.

## Danmark.

*Fordonsskatt* utgår enligt följande grunder:

- 1) för motorfordon, för vilka bensin eller liknande bränsle användes:
- motorcyklar* och *sid-* eller *släpvagnar* därtill: 6 kr. per 50 kg av fordonets egen vikt;
  - personautomobiler* och *omnibussar*, som äro försedda med luftgummiringar, samt *släpvagnar* med luftgummiringar till sådana fordon: för varje 100 kg av fordonets vikt:

intill 1 250 kg	.....	10 kr.
1 251—1 500 »	.....	12 »
1 501—1 750 »	.....	15 »
1 751—2 000 »	.....	17 »
2 001—2 500 »	.....	20 »

samt därutöver ytterligare 1 kr. för varje 100 kg, dock icke över 25 kr. för 100 kg;

- varu- och lastautomobiler* med luftgummiringar, inregistreringspliktiga *traktorer* med luftgummiringar samt *släpvagnar* med luftgummiringar till sådana fordon:

för varje 100 kg av fordonets vikt:

intill 1 450 kg	.....	13 kr.
1 451—1 700 »	.....	16 »
1 701—2 000 »	.....	18 »
2 001—2 500 »	.....	20 »

samt därutöver ytterligare 1 kr. för varje 100 kg, dock icke över 30 kr. för 100 kg;

- för fordon med halvmassiva ringar av godkänd typ höjes skatten med 25 % samt för fordon med andra halvmassiva eller massiva ringar med 50 %.
- 2) för motorfordon, för vilkas drift icke användes bensin eller liknande bränsle, utgår skatt med dubbla de belopp, som under 1) angivits, dock betalas för fordon, vilka såsom drivkraft använda trä eller träkol, skatt enligt samma grunder, som gälla för bensindrivna fordon.

Där avgiften uppgår till vissa högre belopp, må densamma erläggas i *terminer*.

### *Omsättningsskatt.*

Vid första inregistreringen av motorfordon erlägges omsättningsskatt med vissa procent av värdet enligt nedan angivna tariff. Skatten uttages genom stämpelbeläggning av köpekontrakt eller motsvarande handling.

Omsättningsskatten utgår med följande belopp:

om det avgiftspliktiga värdet

icke överstiger 2 000 kr.....	15 % av värdet
överstiger 2 000 men icke 5 000 kr.....	{ 300 kr. av 2 000 kr. + 20 % av återstoden
» 5 000 » » 10 000 » .....	{ 900 kr. av 5 000 kr. + 25 % av återstoden
» 10 000 » » 15 000 » .....	{ 2 150 kr. av 10 000 kr. + 30 % av återstoden
» 15 000 kr.....	{ 3 650 kr. av 15 000 kr. + 40 % av återstoden.

Fritagna från omsättningsskatt äro motorfordon, som äro inrättade uteslutande för befordran av gods. För automobiler, inrättade för befordran av mer än 10 personer, utgår avgiften med 15 % av ett värde intill 2 000 kr. och med 20 % av återstoden av automobilens värde.

*Bensinskatt* utgår för närvarande med 13 öre per liter. För *brännolja* utgår skatt med 5 öre för liter.

*Bensinpriset* utgjorde i Köpenhamn i oktober 1937 32 öre per liter.

*Gummiringsskatt* uttages icke i Danmark.

Förestående penningvärden äro angivna i danskt myntslag.

### Finland.

*Fordonsskatt* utgår t. o. m. utgången av år 1938 enligt följande grunder.

Skatt å motorfordon utgår för helt kalenderår räknat med

- 1) för motorcykel utan sidvagn 200 mark;
- 2) för motorcykel med sidvagn 300 mark;
- 3) för linjeautomobil 200 mark för varje vid motorfordonets besiktning godkänd sitt- eller ståplats, förarens och konduktörens platser oberäknade;
- 4) för automobil, som begagnas uteslutande för godsbefordran
  - a) där automobilens bärförmåga är högst 800 kg, 400 mark, och
  - b) där automobilens bärförmåga överstiger 800 kg, utöver den i punkt a) nämnda skatten, 200 mark för varje 250 kg eller del därav, som överstiger 800 kg; samt
- 5) för annan automobil (personautomobil) 50 mark för varje 100 kg av dess egen vikt eller del därav dock minst 500 mark; är dylik automobil försedd med motor, vars effekt är minst 16 och högst 20 skattehästkrafter, beräknade enligt viss formel, höjes skatten med 600 mark och då effekten är större än 20 skattehästkrafter höjes med 1 300 mark.

Är linjeautomobil konstruerad delvis även för godsbefordran, ökas den enligt punkt 3) utgående skatten med den skatt, som enligt punkt 4) beräknas på grund av automobilens bärförmåga, sedan därifrån avdragits 75 kg för varje vid besiktning godkänd sitt- och ståplats.

Äro ej fordons samtliga hjul försedda med luftringar eller därmed jämförliga ringar av gummi, utgår skatt med dubbla det belopp, som eljest skolat utgå.

Användes släpvagn i samband med automobil, höjes den för automobilen beräknade skatten med 40 procent. Äro släp- eller dragvagnens hjul ej försedda med luftringar eller därmed jämförliga gummiringar, utgår förhöjningen med dubbelt belopp. Användes släpvagn i samband med flera automobiler, höjes skatten på förenämnt sätt endast för den automobil, vars bärförmåga är störst.

För automobil, som utan att konkurrera med järnväg förmedlar regelbunden trafik i glest befolkade trakter eller mellan järnväg och från densamma avlägset belägen ort, kan på ansökan befrielse från skatt eller nedsättning till halv skatt medgivas. Nedsättning av skatten till hälften kan likaledes på ansökan medgivas linjeautomobil, som förmedlar trafik endast inom stadsområde, samt fordon för vars drift användes ved, träkol eller annat därmed jämförligt inhemskt bränsle.

*Bensinskatt* utgår icke i Finland. Däremot är bensin tullbelagd med mark 1:60 per kg.



*Bensinpriset* uppgick i oktober 1937 till mark 3:20—3:55 per liter.

*Gummiringsskatt* uttages ej i Finland.

Omläggning av motorfordonsbeskattningen i Finland är föremål för utredning.

### Nederländerna.

Innehavare av motorfordon är i Nederländerna underkastad två slag av årliga skatter, dels *fordonsskatt*, dels s. k. *personlig skatt*.

*Fordonsskatten* utgår med följande belopp årligen:

a) för motorfordon med 2 eller 3 hjul,	
vägende högst 60 kg.....	10 fl.
vägende mer än 60 men icke mer än 120 kg....	20 »
» » » 120 » » » » 250 kg ....	30 »
» » » 250 kg, för 100 kg av vikten ....	8 »
	lågst 40 fl.
För motorcyklar höjes skatten, om de äro inrättade för mer än en person, med.....	5 fl.
för motorcyklar med sidvagn med.....	13:50 »
b) för motorfordon med mer än 3 hjul och inrättat för högst 6 passagerare, föraren oräknad, för 100 kg av vikten.....	8 fl. lågst 64 fl.
c) för motorfordon med mer än 3 hjul och inrättat för mer än 6 passagerare, föraren oräknad, för 100 kg av vikten.....	10 fl.
samt därutöver, om fordonet är inrättat:	
för högst 10 passagerare, 2:50 fl. per sittplats;	
för 11—20 passagerare.....	25 »
samt 3 fl. för varje sittplats över 10;	
för 21—30 passagerare.....	55 »
samt 3:50 fl. för varje sittplats över 20;	
för 31—40 passagerare.....	90 »
samt 4 fl. för varje sittplats över 30;	
för mer än 40 passagerare.....	130 »
samt 4:50 fl. för varje sittplats över 40;	
d) för andra motorfordon med mer än 3 hjul (lastvagnar), vägende:	
högst 1 000 kg, för varje 100 kg.....	9 »
dock lågst.....	72 »
1 001—2 000 kg.....	90 »
samt därutöver 10 fl. för varje 100 kg över 1 000 kg;	
2 001—3 000 kg.....	190 »
samt därutöver 11 fl. för varje 100 kg över 2 000 kg;	
3 001—4 000 kg.....	300 »
samt därutöver 12 fl. för varje 100 kg över 3 000 kg;	
4 001—5 000 kg.....	420 »
samt därutöver 13 fl. för varje 100 kg över 4 000 kg;	

5 001—6 000 kg.....	550 fl.
samt därutöver 14 fl. för varje 100 kg över 5 000 kg;	
mer än 6 000 kg.....	690 »
samt därutöver 15 fl. för varje 100 kg över 6 000 kg.	

Beträffande motorfordon, försedda med släp- eller påhängsvagn, höjes skatten med det belopp, som skulle utgå för släp- eller påhängsvagnen vid tillämpning av de för motorfordon med mer än 3 hjul gällande skattesatserna, därvid dock avgiften icke är bunden vid minimibeloppet av 72 fl. Därest i samband med ett motorfordon användes mer än en släpvagn eller påhängsvagn, utgår skatt för varje sådant fordon enligt samma grunder som för en släpvagn.

För motorfordon med andra än luftgummiringar höjes skatten

för motorfordon med halvmassiva gummiringar med	30 %
» » » massiva	60 %
» » » metallringar	100 %.

Den personliga skatten å motorfordon utgår med följande belopp årligen:

a) för motorcyklar, avsedda för en person.....	6 fl.
» » , avsedda för mer än en person eller försedda med bivagn.....	8 »
b) för trehjuliga motorfordon.....	15 »
c) för övriga motorfordon:	

då värdet understiger 2 000 fl. ....	} 2 % av värdet dock lägst 8 fl.
då värdet uppgår till 2 000 fl. men ej till 4 000 fl.....	
då värdet uppgår till 4 000 fl. men ej till 7 000 fl.....	} 85 fl. av 4 000 fl. och 2·50 % av återstoden
då värdet uppgår till 7 000 fl. men ej till 10 000 fl.....	
då värdet uppgår till 10 000 fl. eller däröver.....	} 242·50 fl. av 10 000 fl. och 3 % av återstoden.

*Bensinskatt.* I skatt och tull för bensin uttages 0·075 fl. per liter.

*Bensinpriset* i Nederländerna utgjorde under oktober 1937 0·14—0·145 fl. per liter.

*Gummiringsskatt* utgår icke i Nederländerna.

### Belgien.

För motorfordon erlägges i Belgien dels *fordonsskatt*, dels *lyxskatt*.

*Fordonsskatten* utgår efter hästkraftsantal, beräknat efter särskild formel, cylindervolym eller fordonens vikt, enligt följande grunder:

I. Motorfordon för transport av personer:

A. Personautomobiler för privatbruk.....	} 50 fr. per hkr dock lägst 200 fr.
B. Omnibussar.....	

- |  |   |
|--|---|
| C. Personautomobiler för yrkesmässig trafik..                                    | } 40 fr. per hkr<br>dock lägst 160 fr.<br>80 fr. för varje hkr<br>fr. o. m. 19 hkr. |
| D. Motorcyklar med eller utan sidvagn ävensom<br>trampcyklar med hjälpmotor..... |   |

## II. Motorfordon för transport av gods:

- A. Lastbilar med en lastförmåga (släpvagn inbegripen) av högst 2 500 kg
- |                                       |                |
|---------------------------------------|----------------|
| a) med en motorstyrka av högst 10 hkr | 70 fr. per hkr |
| b) » » » » 11—20 »                    | 75 » » »       |
| c) » » » » mer än 20 hkr              | 85 » » »       |

Anm. Hästkraftsantalet minskas med 25%, då motorn varit i bruk mer än 5 år; å återstoden medgives 10% avdrag, då motorn varit i bruk mer än 10 år.

- B. Lastbilar med en lastförmåga (släpvagn inbegripen) av mer än 2 500 kg:
- |   |   |
|---|---|
| a) med en egen vikt av högst 3 000 kg.....  | } 90 fr. för 100 kg<br>} av vikten<br>{ för varje viktgrupp<br>} av 1 000 kg utöver<br>} 3 000 kg tillägges<br>} till skatten enligt<br>} a) 5 fr. per 100 kg |
| b) med en egen vikt av mer än 3 000 kg..... |   |

Anm. Då motorn varit i bruk mer än 10 år, reduceras skatten med 20%.

- |   |  |
|---|--|
| C. Motorcyklar med eller utan bivagn ävensom<br>trampcyklar med hjälpmotor..... | } Dubbla den skatt,<br>} som utgår för mo-<br>} torcyklar för person-<br>} befordran enligt I D. |
|   |  |

För släpvagnar för personbefordran utgår skatt med 90 fr. per 100 kg av fordonsvikten.

I det föregående angivna skattebelopp höjas med

- |   |       |
|---|-------|
| a) för motorfordon med halvmassiva ringar | 20 %  |
| b) » » » massiva »                        | 50 %  |
| c) » » » metallringar                     | 100 % |

För motorfordon, som drivas med brännolja (huile lourde), utgår dubbel skatt.

Beträffande motorfordon, drivna med elektricitet, ånga eller tråkolsgas, nedsättes skatten till två tredjedelar av eljest utgående belopp.

**Lyxskatt.** Samtliga slag av motorfordon äro vid köp och försäljning underkastade lyxskatt, utgående med 7 % av försäljningsbeloppet. Vid försäljning till återförsäljare utgör lyxskatten  $2\frac{1}{2}$  % av sagda belopp.

**Bensinskatt.** Å importerad bensin utgår tull med fr. 137: 50 per 100 liter, vartill kommer 2.5 % omsättningskatt. Till komplettering av denna tull uttages av den inhemska tillverkningen en tillverkningskatt, utgörande för lättare bensin 30 fr. och för tyngre 20 fr. per 100 liter.

**Bensinpriset** utgjorde i oktober månad 1937 fr. 2: 60 per liter.

**Gummiringsskatt** i egentlig mening förekommer icke i Belgien. För automobilgummiringar och slangar därtill utgår emellertid vid införsel eller försäljning från inhemska tillverkare lyxskatt med 7 % av försäljningspriset.

## Tyska riket.

*Fordonsskatt* uttages i Tyska riket för vissa fordon efter cylindervolym och för andra efter fordonens vikt, på sätt nedanstående sammanställning utvisar:

- I. För motorfordon, drivna med generatorgas, ackumulatorgas, elektricitet eller ånga:  
 för varje 200 kg av fordonets vikt  
 till och med 2 400 kg ..... RM 15: —  
 över 2 400 » ..... » 5: —
- II. För motorfordon, som använda annat (flytande) drivmedel:
- 1) två- och trehjuliga motorfordon: för varje 100 kbcm cylindervolym eller del därav ..... » 8: —
  - 2) personautomobiler, med undantag av omnibussar: för varje 100 kbcm av cylindervolym eller del därav ..... » 12: —
  - 3) omnibussar och lastautomobiler, för varje 200 kg av fordonsvikten:
    - a) om de registrerats första gången före den 1 april 1935 ..... » 30: —
    - b) om de registrerats första gången efter den 1 april 1935:
      - av vikten upp till 2 400 kg ..... » 30: —
      - av överskjutande vikt ..... » 10: —
  - 4) traktorer utan plats för gods: för varje 200 kg av fordonets vikt:
    - a) om de registrerats första gången före den 1 april 1935 ..... » 20: —
    - b) om de registrerats första gången efter den 1 april 1935:
      - av vikten upp till 2 400 kg ..... » 20: —
      - av överskjutande vikt ..... » 10: —
  - 5) motorfordon, som icke äro särskilt nämnda under mom. II 1—4, underkastas samma skatt som traktorer utan plats för gods.

Traktorer utan plats för gods, som användas uteslutande inom jordbruket, äro fria från skatt.

Traktor med påhängsvagn räknas ur skattesympunkt

- a) såsom lastbil (enligt II: 3) om traktorn är så beskaffad, att den i förbindelse med en påhängsvagn alltid kan användas såsom ett enhetligt fordon för godsbefordran eller om icke påhängsvagnen själv utan dess last belastar traktorn;
- b) såsom omnibuss (enligt II: 3) om påhängsvagnen är ägnad och avsedd för personbefordran och traktorn jämte påhängsvagnen har mer än 8 sittplatser.

Till grund för beskattningen av traktorer med påhängsvagnar lägges sammanlagda vikten av de båda fordonen. Om flera påhängsvagnar av olika vikt användas tillsammans med en traktor, medräknas vikten av den tyngsta påhängsvagnen.

Utöver de i det föregående angivna skattebeloppen tillkommer i *vägbyggnadsavgift* 5 % av skattebeloppen.

Skatten får erläggas i terminer, varvid dock vissa procentuella tillägg till skattebeloppen göras.

*Bensinskatt.* Den belastning, som åvilar bensinmotorbränslet (90 % bensin och 10 % sprit), kan för närvarande beräknas utgöra per liter:

tull och mineraloljeskatt (Ausgleichsteuer).....	20.46 Pfg
belastning på grund av spritinblandningstväng.....	1.40 »
riksjärnvägstillägg .....	4.00 »
	<hr/>
Summa	25.86 Pfg

Priset å ifrågavarande motorbränsle utgjorde i oktober 1937 37—41 Pfg per liter. För dieselbrännolja var priset vid samma tidpunkt 20 Pfg per liter.

Gummiringsskatt uttages icke i Tyska riket.

### Storbritannien.

Fordonsskatt uttages efter skilda normer för de olika slagen av motorfordon med följande årliga belopp:

I. För motorcyklar med cylindervolym	
a) icke överstigande 150 kbcm.....	£ 0—12—0
b) 151—250 kbcm.....	» 1— 2—6
c) överstigande 250 kbcm.....	» 2— 5—0
För motorcykel med sidvagn tillkommer i skatt.....	» 0—15—0
II. För personautomobiler i privat bruk:	
a) om motorstyrkan icke överstiger 6 hkr.....	» 4—10—0
b) » » överstiger 6 hkr för varje hel hkr eller del därav.....	» 0—15—0
III. För personautomobiler i yrkesmässig trafik samt omnibussar:	
a) för högst 4 personer.....	» 10— 0—0
b) » 5—8 » .....	» 12— 0—0
därefter ökas skattebeloppet med omkring £ 12 för varje antal av 6 personer upp till 64 personer, då skatten utgör.....	» 96— —
För överskjutande personantal tillkommer i skatt för varje person.....	» 1— 4—0
IV. För lastautomobiler med en egen vikt av:	
högst 12 cwt (c:a 600 kg).....	» 10 — —
12 cwt — 1 ton.....	» 15 — —
1 ton — 1½ ton.....	» 20 — —
o. s. v. upp till 4 ton, då skatten utgör.....	» 50 — —
För varje ytterligare ton eller del därav erlägges.....	» 20 — —

För lastautomobiler, använda inom jordbruket, utgår skatt efter en lägre skatteskala.

För lastautomobiler, drivna med elektricitet, ånga eller kolgas, gälla särskilda skatteskalar.

För lastautomobiler, som användas tillsammans med släpvagn (trailer), tillkommer i skatt,

om släpvagnens egen vikt uppgår till

högst 2½ ton.....	£ 10 — —
2½—4 ton.....	» 15 — —
mer än 4 ton.....	» 20 — —

Motorfordon i förening med påhängsvagn behandlas ur beskattningssynpunkt såsom en enhet och beskattas därefter.

För motorfordon med andra ringar än luftgummiringar utgår skatt med omkring 25 % förhöjda belopp.

Fordonsskatten får erläggas i terminer.

**Bränsleskatt** uttages i form av tull och utgör för bensin och brännolja 8 d. per gallon (4.546 liter), motsvarande omkring 14 öre per liter.

**Bensinpriset** utgjorde i Storbritannien i början av november 1937 1 sh. 8 d.—1 sh. 8 d. per gallon.

**Gummiringsskatt** uttages ej.

### Frankrike.

**Fordonsskatt.** Intill den 1 februari 1934 uttogs av automobiler en fordonsskatt, utgående efter hästkraftsantal. Från nämnda dag överflyttades beskattningen till motorbränslet. Numera förekommer fordonsskatt endast i form av vissa extra avgifter för större lastautomobiler ävensom för släpvagnar enligt nedanstående bestämmelser.

**Viktavgift** (taxe au poids) utgår årligen med följande belopp för lastautomobiler med en vikt av

5 000— 7 000 kg.....	Fr.	400
7 001—10 000 » .....	»	600
10 001—13 000 » .....	»	900
över 13 000 » .....	»	1 200

**Ytavgift** (taxe à l'encombrement) utgår årligen med följande belopp för lastautomobiler med ett ytinnehåll av

10—15 m <sup>2</sup> .....	Fr.	600
16—20 » .....	»	800
över 20 » .....	»	1 000

För släpvagn utgår viktskatt efter fordonets egen vikt med följande belopp:

under 500 kg.....	Fr.	100
500—2 000 » .....	»	200
över 2 000 » .....	»	400

Gasgeneratordrivna bilar äro fria från skatt.

Förutom förberörda slag av fordonsskatt förekomma vissa kommunala och departementala skatter, som uttagas i form av fordonsskatt.

**Bränsleskatt.** I tull och skatt erlägges:

för bensin »tourisme».....	Fr.	137: 15	per 100 liter
» » »poid lourd».....	»	110: 05	» » »
» » brännolja (gasoils).....	»	130: 90	» 100 kg

Av förestående belopp utgör den egentliga automobilskatten enligt uppgift respektive Fr. 50, 35: 50 per 100 liter och Fr. 104 per 100 kg.

Utöver förestående avgifter å motorbränslet tillkomma vissa onera, vilka höja beskattningen för bensin »tourisme» till Fr. 154: 90 per 100 liter.

**Bensinpriset** uppgick i Paris i början av november 1937 till Fr. 2: 55—2: 58 per liter för bensin »tourisme».

**Gummiringsskatt** utgår icke i Frankrike.

## Amerikas förenta stater.

I Amerikas förenta stater är automobilbeskattningen icke anordnad enligt enhetliga grunder, utan för de olika staterna gälla olika bestämmelser. I huvudsak sker beskattningen genom uttagande av registreringsskatt och skatt på motorbränsle.

*Registreringsskatten* utgår i de olika staterna efter skilda grunder och är av växlande storlek. I vissa fall utgår skatten med fasta avgifter, oavsett fordonens art eller storlek, i andra varierar skatten med hänsyn till motorstyrka, cylindervolym, nettovikt, totalvikt, värde m. m., eller kombinationer härav.

*Bensinskatt* uttages numera i samtliga stater. Skattesatserna växla mellan 2 cent och 7 cent per gallon (3.7854 liter). För närvarande tillämpa fyra stater 2 cents, tio stater 3 cents, aderton stater 4 cents, nio stater 5 cents, fem stater 6 cents, en stat  $6\frac{1}{2}$  cents och två stater 7 cents bensinskatt.

*Brännoljeskatt* utgår i trettiosju av staterna med samma belopp som bensinskatten. I Washington, där bensinskatten är 5 cent, är skatten på brännolja  $5\frac{1}{4}$  cent. I en stat uttages i stället för brännoljeskatt en efter körlängden fastställd skatt, utgörande  $1\frac{1}{2}$  cent per mile. I fyra stater tillämpas för oljedrivna bilar högre registreringsskatt än för bensindrivna fordon.

*Bensinpriset* i Amerikas förenta stater utgjorde i januari 1937 enligt uppgift i genomsnitt 20 cent per gallon.

## Utredningar rörande automobilbeskattningen, utförda av statens väginstitut.

På uppdrag av 1937 års automobilskatteutredning har statens väginstitut utfört en del utredningar rörande automobilbeskattningen, särskilt i syfte att klarlägga denna skattebördas skäliga fördelning på olika fordonstyper med hänsyn till vägslitningen. Dessa undersökningar ha på uppdrag av institutets direktion utförts av ingenjörerna vid institutet N. von Matern och G. Kullberg.

Utredningarna omfatta dels en rapport om *Provkörningar på Ängbyvägen i september 1937*, dels en utredning benämnd *Synpunkter rörande bilbeskattningen*. Den senare utredningen är baserad på resultaten från provkörningarna på Ängbyvägen samt på erfarenheter och material, insamlade på annat sätt.

### I. Provkörningar på Ängbyvägen i september 1937.

På uppdrag av 1937 års automobilskatteutredning har statens väginstitut verkställt en serie praktiska försök för att utröna slitningen på en grusväg av olika typer motorfordon, en fråga, som ansågs ha betydelse för en rättvis fördelning av bilskatterna på olika fordon. Det uppställdes önskemålet, att man skulle klarlägga inverkan av fordonens tyngd och hastighet, huruvida exempelvis tunga motorfordon med moderat hastighet åverkade vägbanan mer än lätta, men snabba motorfordon. 1937 års automobilskatteutredning ställde ett belopp av 3 000 kronor till förfogande för utförandet av försöken. De totala kostnaderna ha emellertid icke stannat vid detta belopp. Genom välvilligt tillmötesgående från olika privata företag samt AB. Stockholms Spårvägar ställdes utan kostnad motorfordon till förfogande, medan institutet fick ersätta kostnad för drivmedel och förare samt tillhandahåll personal för ledning av försöken och observationer. Dessutom har Stockholms stad bidragit till försökens utförande genom att utan kostnad för institutet verkställa omfattande justeringsarbeten av vägen, tillhandahålla bevakningsmanskaper, vägmaskiner och redskap m. m.

#### Vägens beskaffenhet.

Försöken utfördes på Ängbyvägen i Stockholm, på en del av denna mellan Blackebergsvägen och Vultejusvägen. Vägsträckan hade en längd av ca 800 m. Dess plan och profil framgår av fig. 1. Körningen skedde i riktning mot staden, medan återkörningen utfördes på en lokalväg, parallell med den provade vägen. Vägbredden var ca 16 m och indelades i 3 banor av 4 m bredd. På varje sådan bana kördes med fordon av viss fordonstyp, vid flertalet körningar med personbilar på en bana, lastbilar på en bana och bussar på en annan bana (fig. 3).

Före körningarnas påbörjande utfördes av Stockholms stad omfattande justeringsarbeten av vägbanan. Det framgick nämligen vid en ingående undersökning, att den befintliga vägbanan var mycket heterogen. Under den synliga ytan funnos talrika, oregelbundna, hårda fläckar av tjärolja, utgörande rester av gammal vägbana, som behandlats med tjära som damm-



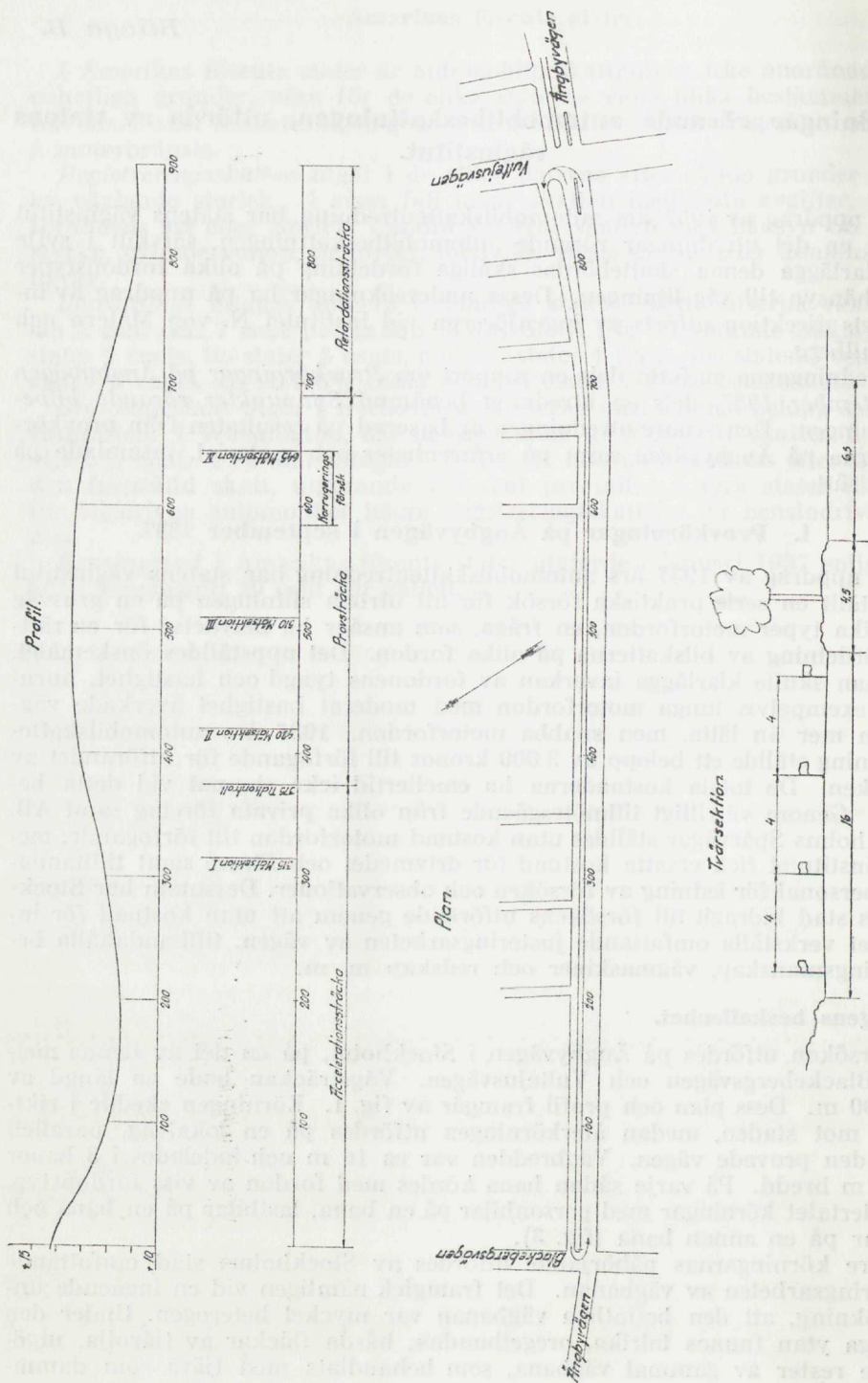


Fig. 1. Plan och profil av Ångbyvägen.

bindningsmedel. Det visade sig nödvändigt att djupriva vägbanan och borttaga dessa rester av oljehuden genom krattnig. Därefter tillsattes i lämpliga mängder nytt grusmaterial, som tillsammans med den urkrattade, gamla vägbanan hyvlades tillsammans och därefter utbreddes och vältades, så att man erhöll ett över samtliga körfiler möjligast likformigt slitlager. Sammansättningen av detta slitlager varierades på olika sträckor. På större delen av sträckan, sekt. 180—585, utfördes ett slitlager med tillnärmelsevis »idealgrussammansättning», dock med ett underskott på bindande finjord. Detta senare sakförhållande var betingat av bristen på lämplig, lättanbragt bindjord. Sammansättningen på nämnda sträckor utgjordes av gammal vägbanan, stenmjöl och singel (fig. 2).<sup>1</sup>

Därjämte gavs på en kortare sträcka, sekt. 585—765, utpräglat svagare, sandig sammansättning genom en blandning av enbart sandigt naturgrus med den gamla vägbanan.

Dammbindningsmedel användes ej, enär vägbanan under försöken hade naturlig fuktighet, som hindrade damning.

Vägen är byggd på lergrund, mestadels i relativt sankt läge, varför leran äger mjuk konsistens.

Bärlagret, vars beskaffenhet undersökts genom upptagande av provgropar, består av ett bottenlager av grov sten, samt däröver makadam, delvis fyllt med pinnmo eller stenmjöl. Stenbädden utgöres av osorterad sten, dels fältsten, dels sprängsten, av starkt varierande storlek.

De olika lagrens mäktighet framgår av följande översikt, med djup i cm från grusslitlagrets överyta.

4 à 7 cm:	grusslitlager
15 » 20 »	makadam
40 » 45 »	stenbädd.

Stenbädden synes ha lagts direkt på leran, utan isolering, varför leran pressats upp i stenbädden. Denna lerinträngning är på torrare sträckor förhållandevis obetydlig, c:a 5 cm, men uppgår på fuktigare sträckor till 15 à 20 cm över stenbäddens botten.

*Dräneringen* är sträckvis otillfredsställande, i det att särskilt längs södra (högra) vägsidan leran genom hög fuktighetshalt var så mjuk, att de tyngre fordonen, framförallt bussarna, ställvis orsakat insjunkning i spåret. På en sträcka, ungefär mellan sekt. 460 och 560, var, synbarligen på grund av uppdämning genom ett söder om vägen befintligt bergparti, grundvattenståndet påfallande högt. Sålunda framkom i provgrop vid sekt. 495, i södra vägkanten, upptagen den 1 okt., fritt vatten redan på 20 cm djup under vägytan, ehuru intet regn fallit, utan torrt och vackert väder rått de senaste dagarna.

#### De använda fordonens beskaffenhet.

Personbilarna, samtliga av nyare typ, hade en totalvikt av mellan 1 600 och 1 965 kg och ett största hjultryck av 400—490 kg. Under dagarna 22 till 24 september kördes med 3, under den 27 september med 6 och den 28 september med 11 personbilar samtidigt.

Lastbilarna, samtliga av nyare typ, hade en totalvikt av mellan 7 180 och 7 810 kg samt hade ett största hjultryck av 2 570—2 690 kg. Axelavståndet varierade mellan 3·80 och 4·10 m. Bakringarna voro resp. 7·50 × 20 dubbla, 8·25 × 20 dubbla, 9·75 × 20 enkla och 8·25 × 20 dubbla. Den 22, 23, 24 och 27 september kördes samtidigt med fyra lastbilar.

<sup>1</sup> Sammansättning av grusvägens slitlager utfördes efter direktiv av doktor G. Beskow, som även biträdde vid försökens utförande.

Omnibussarna voro dels av äldre typ (röda), dels av nyare typ (gula). De röda bussarna, tre till antalet, hade en totalvikt av mellan 9 375 och 9 970 kg, ett hjultryck fram av 1 613—1 845 kg, ett hjultryck bak av 3 075—3 185 kg samt ett axelavstånd av 5·55 m. Ringarna voro  $9\cdot00 \times 20$ , enkla fram och dubbla bak. Dessa bussar kördes den 22, 23, 24, 27 och 29 september. — De gula bussarna, till antalet tre, hade en totalvikt av 10 333—10 634 kg, ett hjultryck fram av 2 090—2 174 kg, ett hjultryck bak av 3 046—3 144 kg samt ett axelavstånd av 5·90 m. Ringarna voro  $9\cdot75 \times 20$ , enkla fram och dubbla bak. Dessa bussar kördes den 29 september. De gula bussarna hade sålunda något större totalvikt, men ungefärligen samma största hjultryck som de röda, men lasten var mera lika fördelad på bak- och framaxel hos de gula.

Samtliga fordon vägdes, varvid totalvikt och hjultryck bestämdes. Fordonens last utgjordes av betongkroppar.

### Provkörningarna.

Följande hastigheter användes vid försöken:

personbilar	.....	80 km/tim
lastbilar och bussar	.....	50 km/tim.

Denna hastighet uppnåddes ungefär 300 m (olika för olika bilar) från sträckans början, där hastigheten var låg. Hastigheten avsågs att hållas konstant på ungefär 350 m:s längd, varefter hastigheten retarderades på resten av provsträckan. För kontroll av hastigheten var på en viss längd av sträckan anordnad en hastighetskontroll med hjälp av utlagda kontaktskenor och ett till dem medelst kablar anslutet elektriskt tidtagarur och en kronograf. Det visade sig, att fordonen kunde framföras med en hastighet, som mycket nära överensstämde med den önskade (personbilarnas medelhastighet 80·6 km/tim, medelavvikelse  $\pm 1$  km/tim; lastbilarnas medelhastighet 50·3 km/tim, medelavvikelse  $\pm 1\cdot8$  km/tim; bussarnas medelhastighet 50·0 km/tim, medelavvikelse  $\pm 1\cdot9$  km/tim).

Antalet körningar kontrollerades genom trafikräkning av en person. Under och efter försöken gjordes anteckningar över iakttagelser, vägbanan fotograferades vid olika tidpunkter, varjämte vägbanans profil i tvärled och längdled uppmättes med särskilda apparater.

Med provkörningarna kunde följande studieuppgifter uppläggas med hänsyn till vägbanans beskaffenhet och körningens olika typer:

1. Körning på torr vägbanan.
  - a) accelerationssträcka.
  - b) sträcka med konstant hastighet.
  - c) retardationssträcka.
2. Körning på genomfuktig vägbanan.
3. Körning på korrugeringskänslig vägbanan.

Den »torra» vägbanan hade en fuktighetsgrad, som var gynnsam, och var icke helt torr utan något fuktig. Väderleken medgav ej försök på uttorkad vägbanan.

Den genomfuktiga vägbanan framställdes genom vattning med tankvagnar. Den utspridda vattenmängden motsvarade vid ett försök 10 mm nederbörd, vid andra försök 7·3 mm, således motsvarande rätt kraftig regnskur.

Den korrugeringskänsliga vägbanan framställdes genom utspridning av löst, sandigt naturgrus till en tjocklek av 1·5—2 cm, vilket utbreddes jämnt genom krattning.

I det följande göres en sammanställning av de utförda körningarna:

## 1. Körning på torr vägbana.

D a g	K ö r b a n a					
	A.		B.		C.	
	Bussar		Lastbilar		Personbilar	
	Antal	ton	Antal	ton	Antal	ton
22 sept. ....	168	1 646	252	1 915	289	392
23 » .....	525	5 145	612	4 651	613	1 005
24 » .....	326	3 195	396	3 010	292	479
Summa I perioden	1 019	9 986	1 260	9 576	1 144	1 876
	A.		B.		C.	
	Lastbilar		Bussar		Personbilar	
	Antal	ton	Antal	ton	Antal	ton
	27 sept. ....	368	2 797	269	2 636	1 050
28 » .....	—	—	—	—	1 825	3 402
Summa II perioden	368	2 797	269	2 636	2 875	5 124
Transport från I perioden	1 019 <sup>1</sup>	9 986	1 260 <sup>2</sup>	9 576	1 144	1 876
Summa I och II perioderna	<b>1 387<sup>3</sup></b>	<b>12 783</b>	<b>1 529<sup>3</sup></b>	<b>12 212</b>	<b>4 019</b>	<b>7 000</b>

<sup>1</sup> Bussar. — <sup>2</sup> Lastbilar. — <sup>3</sup> Bussar och lastbilar.

## 2. Körning på genomfuktig väg.

D a g	K ö r b a n a					
	A.		B.		C.	
	Bussar		Lastbilar		Personbilar	
	Antal	ton	Antal	ton	Antal	ton
24 sept. ....	Vattning sekt. 465—565.					
	118	1 156	146	1 110	141	231
	A.		B.		C.	
	Lastbilar		Bussar		Personbilar	
	Antal	ton	Antal	ton	Antal	ton
	27 sept. ....	Vattning sekt. 400—560.				
	134	1 019	91	892	536	879
	A.		B.			
	Röda bussar		Gula bussar			
	29 sept. ....	Vattning sekt. 465—565.				

## 3. Körning på korrugeringskänslig väg.

D a g	K ö r b a n a		
	A.	B.	C.
27 sept. ....	lastbilar	bussar	personbilar
29 sept. kl. 12—13 .....	röda bussar	gula bussar	—
” 16 .....	gula bussar	röda bussar	—

Såsom framgår av sammanställningen kördes på likartat sätt under de tre första dagarna. Under denna tid, period I, passerades den torra vägbanan av 1 019 st. bussar på banan A, 1 260 st. lastbilar på banan B och 1 144 st. personbilar på banan C. Tontalen voro resp. 9 986, 9 576 och 1 876 ton, således långt mindre på C.

Den 27 sept. bytte bussar och lastbilar bana, när det ansågs, att den yttre banan A var något svagare än banan B. Personbilarna fortsatte på samma bana C som tidigare. Den 28 sept. körde endast personbilarna, i syfte att låta dem komma upp i tontal. Vid slutet av II perioden hade på den torra vägbanan passerat 1 387 st. bussar och lastbilar på banan A, 1 529 st. lastbilar och bussar på banan B och 4 019 st. personbilar på banan C. Tontalen voro resp. 12 783, 12 212 och 7 000 ton. C-banan hade sålunda fått väsentligt ökat tontal.

Körning på genomfuktig väg utfördes 3 gånger. Första perioden var den 24 sept., då den blöta sträckan passerats av 118 st. bussar på bana A, 146 st. lastbilar på bana B och 141 st. personbilar på bana C. Motsvarande tontal voro 1 156, 1 110 och 231.

Andra perioden var den 27 sept., då den blöta sträckan passerades av 134 st. lastbilar på banan A, 91 st. bussar på banan B och 536 st. personbilar på banan C. Tontalen voro resp. 1 019, 892 och 879. Personbilarna hade då kommit upp i ungefär samma tontal som övriga. Mellan den 24 och 27 sept. hade sträckan, som sönderkördes den 24 sept., blivit lagad och istånd-satt.

Korrugeringsförsöken utfördes den 27 sept. med samtliga fordonstyper, lastbilar, bussar och personbilar. Den 29 sept. gjordes 2 specialförsök med endast bussar av två olika typer, gula och röda. Vid det andra försöket fingo dessa byta banor. Före varje försök utbreddes det lösa gruslagret jämnt genom krattning.

## Väderlek, vägbanans fuktighet.

Under tiden närmast före försökens påbörjande inträffade kraftiga och ihållande regn (den 13 sept. 40 mm, den 14 sept. 17 mm, den 18 sept. 13 mm och den 20 sept. 9·4 mm). Under försöksdagarna var vädret i huvudsak gott, med endast obetydlig nederbörd i form av duggregn eller kortvarigt regn (max. den 25 sept. 0·9 mm). Genom den sena årstiden var emellertid avdunstningen ringa, vilket medförde, att vägbanan under försöken alltid var något fuktig, så att den icke dammade, samt grundvattenytan stod högt till följd av den tidigare starka nederbörden.

Fuktighetshalten, som bestämdes på upptagna vägbaneprov, varierade på icke vattnade sträckor mellan 4 och 8 %. Under försöken skedde en märkbar fuktighetsminskning, exempelvis vid sekt. 315 från 5·8 % den 22 sept. till 4·0 % den 28 sept., vid sekt. 420 från 7·7 % den 22 sept. till 4·5 % den 24 sept.

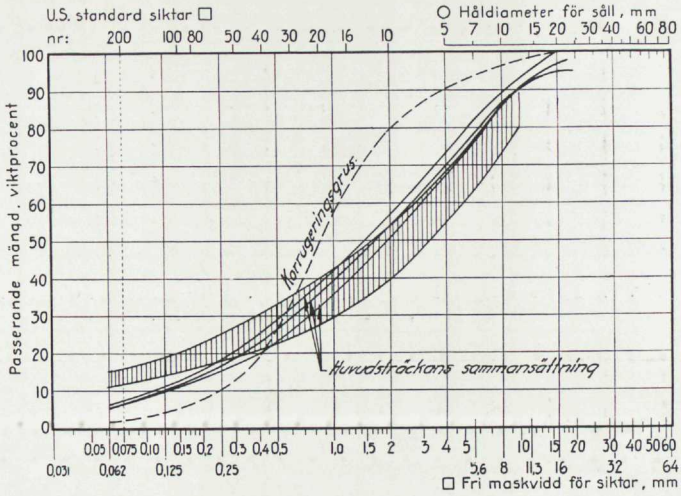


Fig. 2. Sammansättning av vägbanan samt korrugeringsgruset.

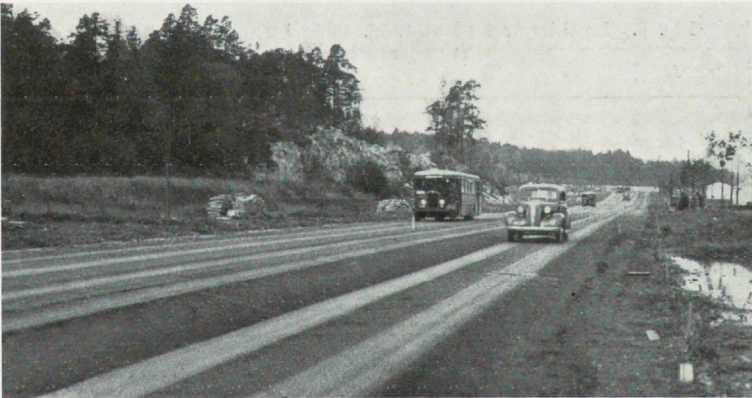


Fig. 3. Provkörning pågär.

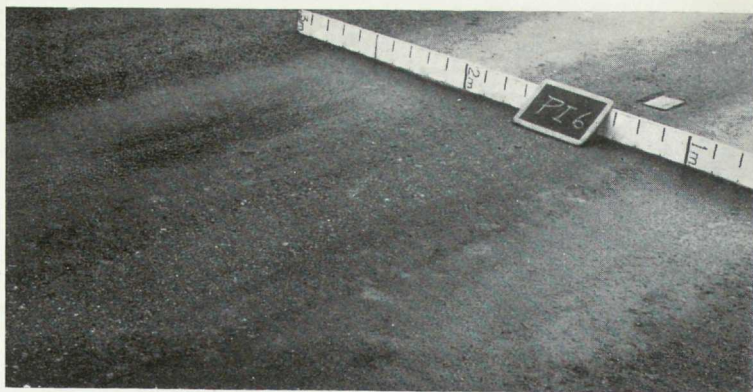


Fig. 4. Personbilspåret 28 sept. kl. 16:35, 4 019 fordon, 7 000 ton.  
Ytan jämn, slät men något småsärig.

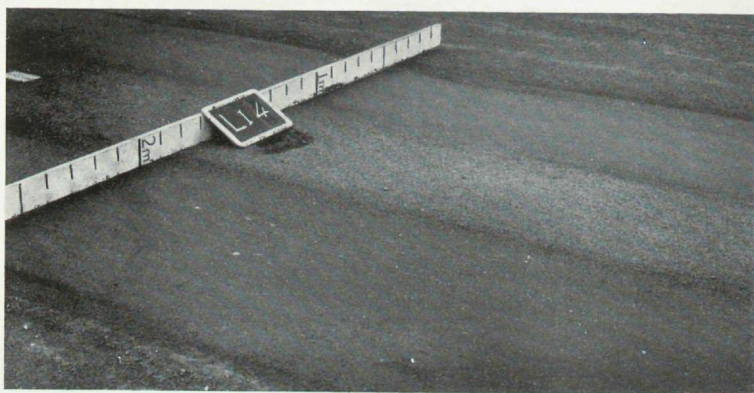


Fig. 5. Lastbilspåret 24 sept. kl. 15:50 1 260 fordon, 9 576 ton.  
Ytan jämn och tät.

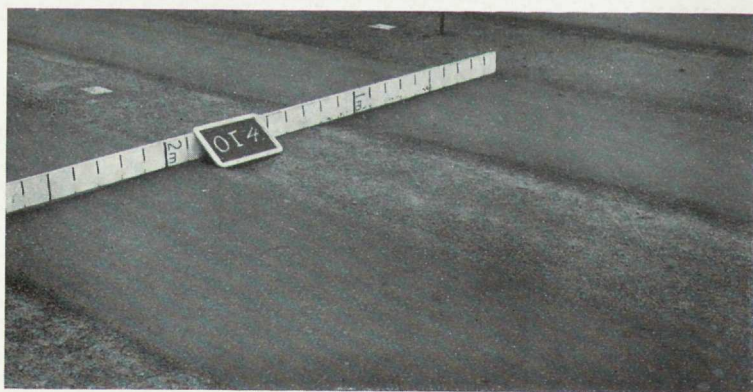


Fig. 6. Busspåret 24 sept. kl. 15:50, 1 019 fordon, 9 986 ton.  
Ytan jämn och god.

Fig. 4, 5 och 6. Sträcka med god sammansättning och äverkad av konstant hastighet.

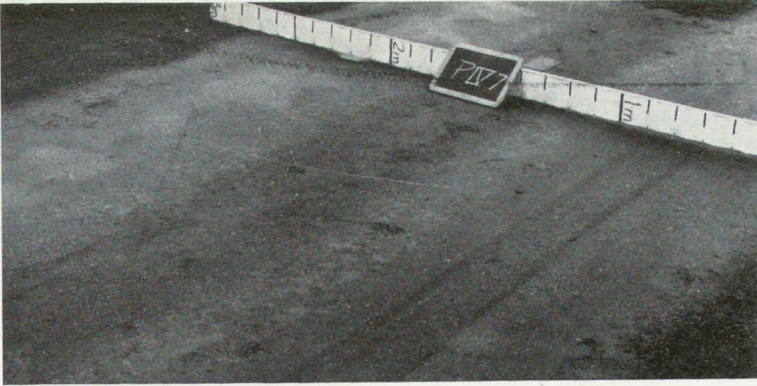


Fig. 7. Personbilspåret 28 sept. kl. 16:50, 4 019 fordon, 7 000 ton.  
Ytan jämn men något särig.

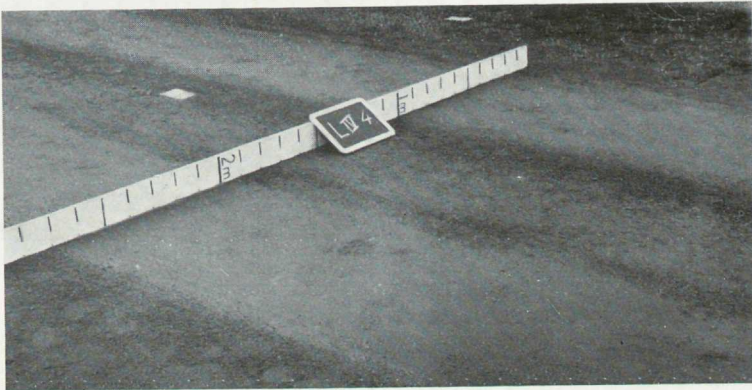


Fig. 8. Lastbilspåret 24 sept. kl. 16:12, 1 260 fordon, 9 576 ton.  
Ytan jämn men något särig.

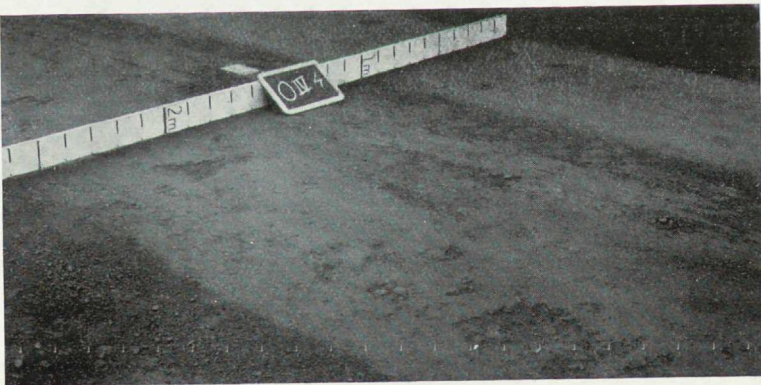


Fig. 9. Busspåret 24 sept. kl. 16:15, 1 019 fordon, 9 986 ton.  
Ytan jämn men mer sliten än fig. 7 och 8.

Fig. 7, 8 och 9. Sträcka med sämre och sandig sammansättning  
och överkad av konstant hastighet.



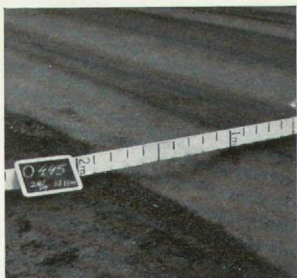


Fig. 10. Bana A, trafikerad av bussar, 24 sept. kl. 16:45, 1 019 fordon, 9 986 ton. Spåret har sjunkit på grund av dålig bärighet, men är fortfarande jämnt.

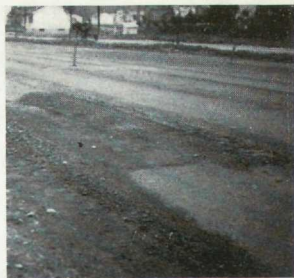


Fig. 11. Bana A, trafikerad av bussar och lastbilar, 12 783 ton, 28 sept. Svag punkt med dålig bärighet, som sjunkit, spruckit och därefter upprivits.

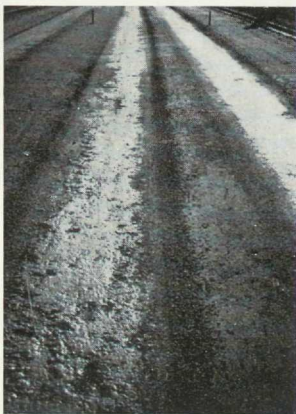


Fig. 12. Bana A, bromssträckan 29 sept., trafik av bussar och lastbilar, 12 783 ton.



Fig. 13. Bana B, bromssträckan 29 sept., trafik av lastbilar och bussar, 12 212 ton.

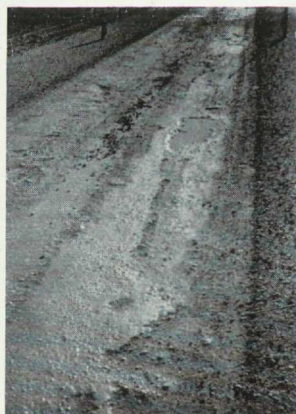


Fig. 14. Personbilspåret, bromssträckan 29 sept., 4 019 fordon, 7 000 ton. Vatten i groparna efter regnskur.



Fig. 15. Personbilspåret, accelerationssträckan, 29 sept., 4 019 fordon, 7 000 ton. Vatten i pussarna efter regnskur.

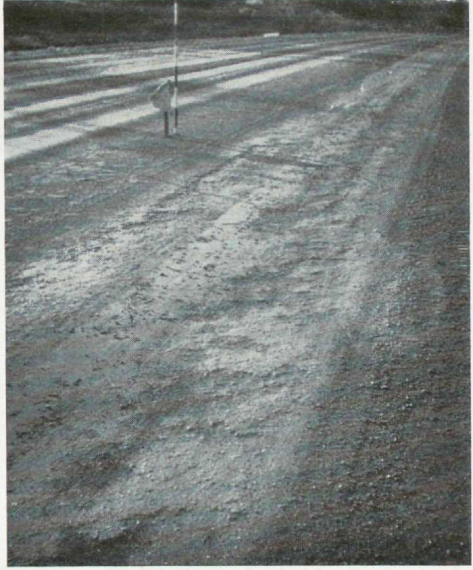


Fig. 16. Personbilspåret, bromssträckan, 23 sept. kl. 15:30, 574 fordon, 941 ton. Sämre men sandig sammansättning hos vägbanan än föregående.



Fig. 17. Provsröcka, strax efter vattning 24 sept.

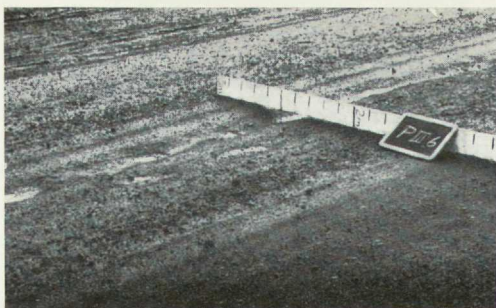


Fig. 18 a och b. Personbilspåret efter vattning 27 sept. kl. 17:45, 536 fordon, 879 ton  
Större antal fordon än fig. 19 och 20.

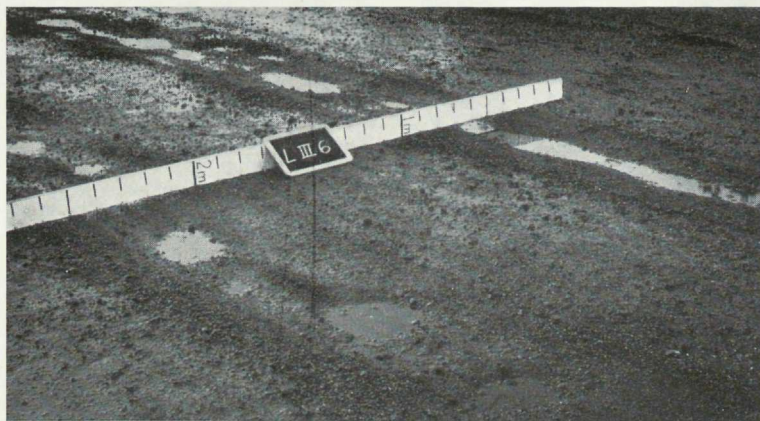


Fig. 19. Lastbilspåret efter vattning 27 sept. kl. 17:10, 134 fordon, 1 019 ton.

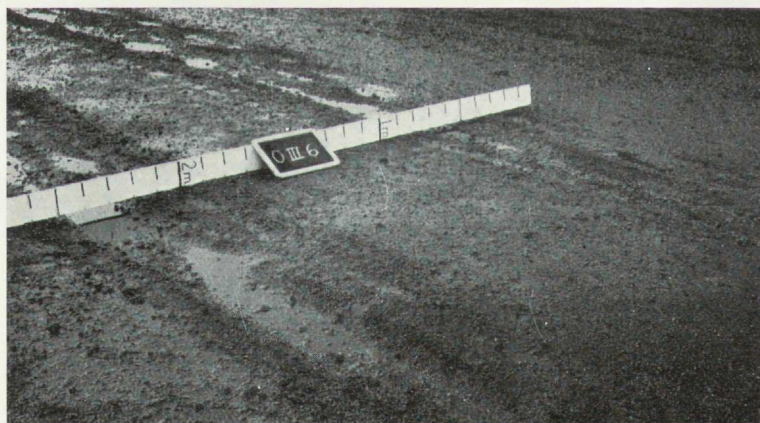


Fig. 20. Busspåret efter vattning 27 sept. kl. 17:05, 91 fordon, 892 ton.

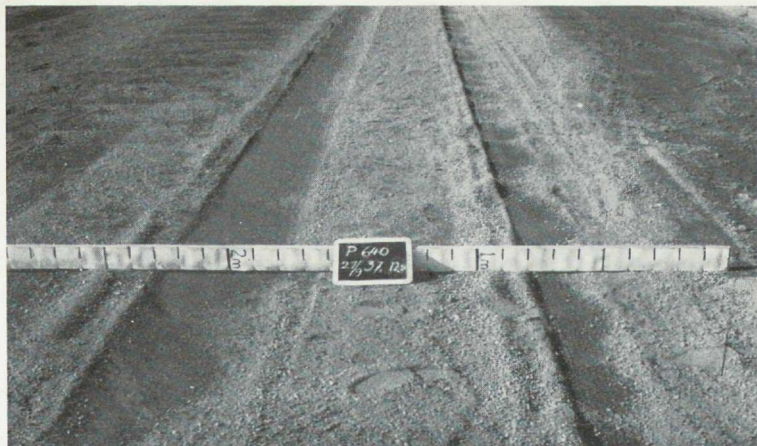


Fig. 21. Personbilspåret, korrugeringsförsök 27 sept. kl. 12:50,  
73 fordon, 120 ton.



Fig. 22. Lastbilspåret, korrugeringsförsök 27 sept. kl. 12:56,  
73 fordon, 554 ton.

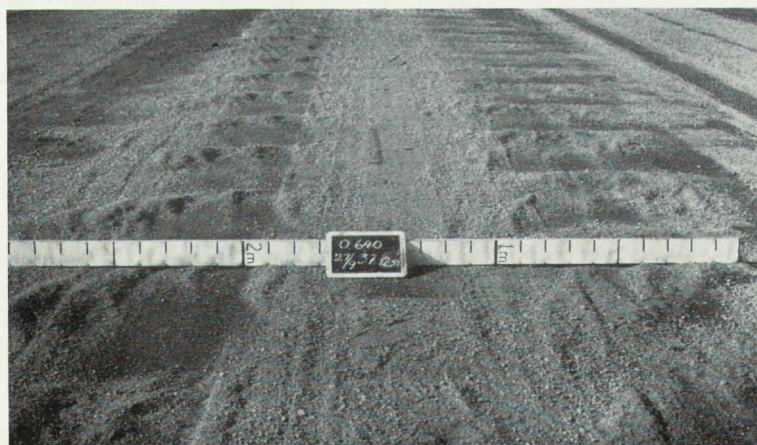


Fig. 23. Busspåret, korrugeringsförsök 27 sept. kl. 12:55, 57 fordon, 558 ton.

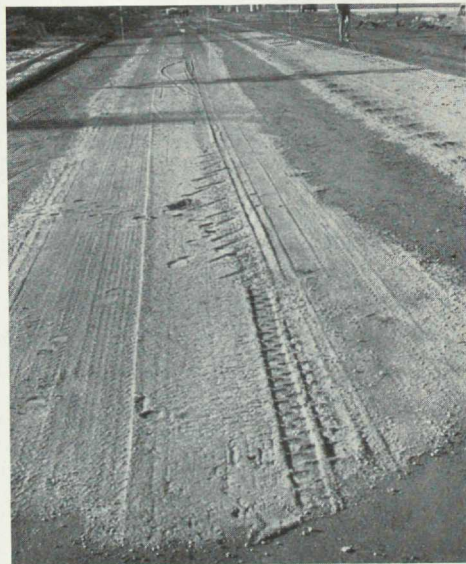
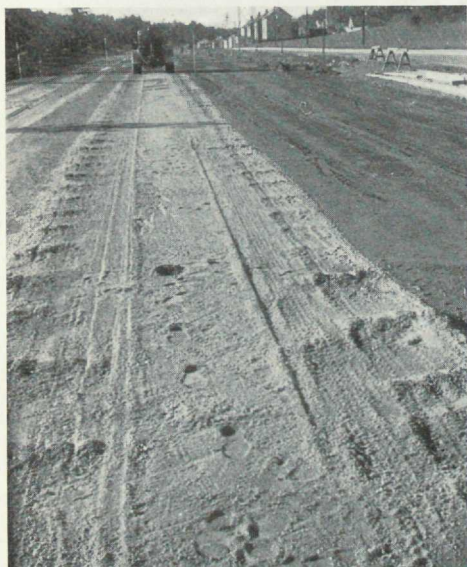


Fig. 24 a och b. Korrugeringsförsök 29 sept. kl. 14:30. a) röda bussar, äldre typ, 38 fordon. b) gula bussar, nyare typ, 38 fordon.

De vattnade sträckorna hade före vattningen en vattenhalt av 6—7 %. Genom vattningen blev vattenhalten mycket olika i olika punkter. Det lösa, uppblötta materialet i hjulspåren ägde en mycket hög vattenhalt, medan på andra punkter vattendrängningen i den hårda, fasta vägbanan var ringa och vattenhalten där endast ökade med några procent.

Det vid korrugeringsförsöken använda gruset hade en fuktighetshalt av 2 à 3 %.

## Iakttagelser vid försöken.

### 1. Vid körning på torr vägbanan.

En påtaglig skillnad kunde iakttagas mellan de lätta, men snabba personbilarna och de tyngre, mindre hastiga bussarna och lastbilarna. Märkbar åverkan visades nämligen först av personbilarna, som lossryckte i ytan befintliga gruskorn, efterlämnande motsvarande små håligheter, varigenom spåret fick ett poröst eller »pipigt» utseende. Denna skadegörelse var tydligt påbörjad redan efter en halvtimmes körning. Bussar och lastbilar visade till en början ingen sådan åverkan utan medförde en gynnsam, komprimerande effekt (fig. 4—6). Fig. 7—9 visa inverkan på den sandiga, mindre väl sammansatta sträckan.

Personbilarnas slitning ökades successivt, småhåligheten stegrades och så småningom utvecklades större, trasiga ytspår. Särskilt stark skadegörelse uppstod på accelerations- och retardationssträckan. Den sistnämnda, som hade en sämre, sandig sammansättning, erhöll på personbilsbanan mycket kraftiga sår och skador (fig. 12—16).

Bussar och lastbilar åstadkommo i stort sett mindre skadegörelse än personbilarna på torr vägbanan, om denna hade fast underlag. På flera lokala punkter, där bärigheten hos undergrunden påtagligen var sämre, uppstodo emellertid spårbildning, sjunkning eller utskjutning av vägbanan (fig. 10). I regel voro emellertid spåren av de tyngre fordonen jämna med måttlig eller obetydlig nötning och sårbildning, även om spåren hade nedpressats. På ett ställe uppstod i högra bussspåret först sprickbildning i ytskiktet, påtagligen beroende på att underlaget fjädrat. Det genom sprickbildning skadade slitlagret söndermalades så småningom och krossades. Det sålunda skadade stället växte där efter i omfattning och uppnådde slutligen en längd av 10 m (fig. 11). På den sandiga retardationssträckan uppstod sträckvis slaghål av lastbilarna.

### 2. Vid körning på genomfuktig vägbanan.

Körning på genomfuktig vägbanan visade sig vara i hög grad ödeläggande. Den sammansättning, som vägbanan erhållit, var icke fullt lämplig, enär, såsom redan påpekats, halten av bindande finjord var för ringa, varför vatten på ytan lätt trängde in i gruslagret och försvagade detta. Redan efter något mer än 100 körningar voro banorna för bussar och lastbilar så sönderkörda, att trafiken på dessa banor måste avbrytas för att fordonen ej skulle taga skada. Personbilarna åstadkommo vid samma fordonsantal icke samma skadegörelse, men om trafiken med dem fortsattes, såsom under den 27 sept., så att tontalet började ökas till samma mängd som för lastbilarna och bussarna, visade även personbilspåren mycket kraftig skadegörelse (fig. 17—20). Av särskilt intresse var det förhållandet, att vid en jämförande körning mellan två olika busstyper samma busstyp, som åstadkom korrugering, även framkallade kraftigare slitning vid genomfuktig vägbanan än en busstyp, som icke framkallade korrugering. Detta visar, att fordonets konstruktion inverkar på slitningen vid genomfuktig vägbanan.

### 3. Vid körning på korrugeringskänslig vägbana.

Dessa försök gävo mycket tydliga utslag. Vid körningen den 27 sept., då körning utfördes parallellt med samtliga fordonstyper, uppstod tydlig korrugering för bussarna (av äldre typ, röda) och lastbilarna redan efter 10 fordon. Denna begynnande korrugering anlades som grupper av grusryggar samt utvecklades hastigt till hela sträckan omfattande svårartad korrugering. Denna process skedde snabbare för bussarna än för lastbilarna. För bussarna var korrugeringen färdigutbildad efter c:a 40 fordon, för lastbilarna först efter närmare 100 fordon. Personbilarnas inverkan var av helt avvikande typ, i det att de förhållandevis snabbt kastade undan det lösa gruset från spåren. Efter ett 70-tal körningar var härigenom den fasta vägbanan helt blottlagd i personbilsspåren. Härigenom blev även korrugeringen lindrig, i form av en svag vågbildning i spårkanterna, jämte enstaka eller i smärre grupper förekommande grusryggar, kvarliggande i själva spåret (fig. 21—23).

För att klarlägga, huruvida fordonens konstruktion inverkar på korrugeringen, utfördes den 29 sept. parallella försök med bussar av äldre typ (röda bussar, samma som tidigare använts vid försöken) och bussar av nyare typ (gula, s. k. bulldogstyp). Det framgick vid dessa försök, att de röda bussarna alltjämt gävo en mycket kraftig korrugering. Däremot gävo de gula bussarna icke upphov till någon korrugering praktiskt taget. Spåren efter de gula bussarna voro jämnt tillkörda. För att kontrollera, att banorna icke voro på något sätt olika, gjordes försöken om, varvid de båda busstyperna fingo byta banor. Även då erhöles samma resultat (fig. 24 a och b).

Det framgår härav, att fordonens konstruktion har en väsentlig inverkan på uppkomsten av korrugering.

Försöksbetingelserna voro möjligen alltför gynnsamma för personbilarna, i det att undansopandet av det lösa gruset från de smala trafikspåren icke möjliggjorde några iakttagelser rörande dessa bilars tendens att framkalla korrugering. Därest personbilarna hade varit mera fördelade över vägbanan, hade möjligen ett annat resultat erhållits.

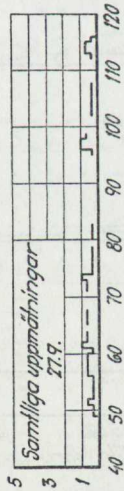
Av visst intresse var det förhållandet, att korrugeringen av de röda bussarna var förskjutten i de båda spåren, så att det ena spårets ryggar lågo mitt emellan ryggarna på det andra spåret. Denna iakttagelse ådagalägger, att hjulaxlarna haft en pendlande svängningsrörelse i sidled, så att ena hjulet på axeln lyfts, medan det andra sänkts och tvärtom. Konstruktiva anordningar, som dämpa en sådan svängning, torde även minska tendensen till korrugering.

På fig. 25 angives längden av korrugeringsvågorna enligt vid försöken gjorda uppmätningar. — Den tydligast utbildade korrugeringen erhöles av de röda bussarna. Frekvensdiagrammen visa för dessa fordon en markerad koncentration av våglängdsvärdena, nämligen till två tydliga maxima, ett vid c:a 102 cm våglängd och ett vid 109 cm våglängd. Det kan förmodas, att det ena maximum motsvarar framhjulens, det andra bakhjulens svängningstal. Den i det föregående omnämnda fasförskjutningen mellan ryggarna i de båda spåren visade sig vid uppmätning vara ungefär halva våglängden. — Lastbilarna och personbilarna hade icke så markerad frekvenskoncentration som bussarna. Orsaken härtill är säkerligen den, att alla bussarna voro av samma typ, medan de övriga bilarna hade olika konstruktion och därmed även olika svängningstal.

#### *Resultat av jämnhetsmätningar.*

*Mätningar med jämnhetsmätare.* För uppmätning av vägbanans profil i längdled användes väginstitutets jämnhetsmätare. Den består av ett fackverk av stålrör,

**Personbilar.**



**Lastbilar.**

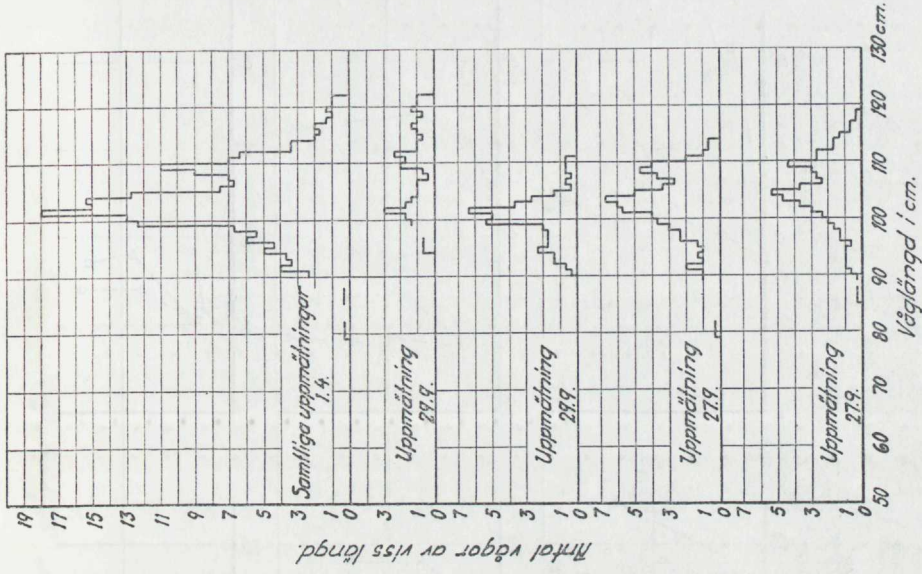
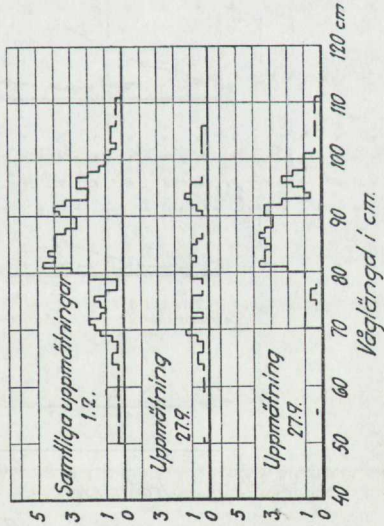


Fig. 25. Korrigeringsvägornas längd vid provkörningarna på Ångbyvägen.



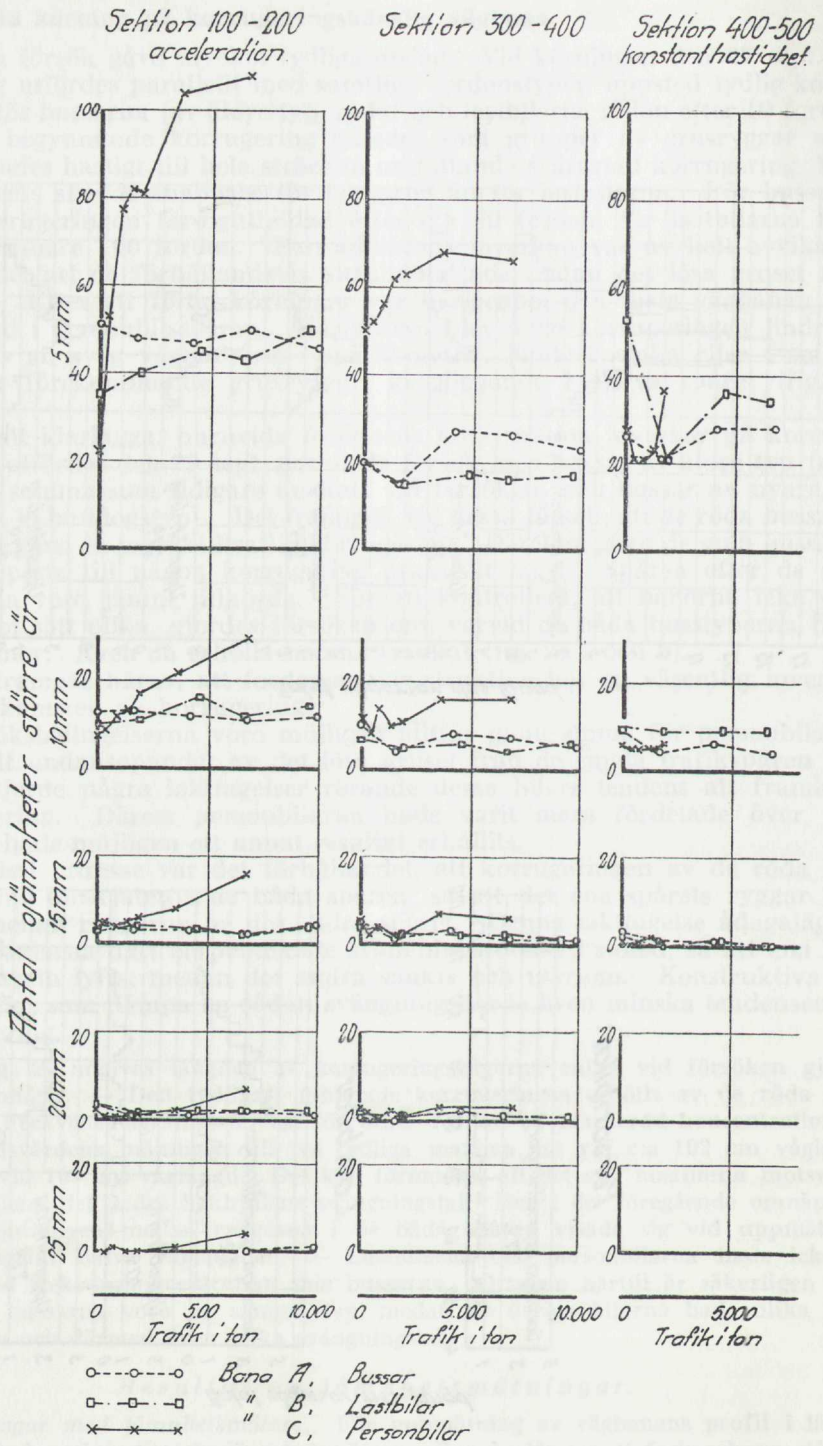


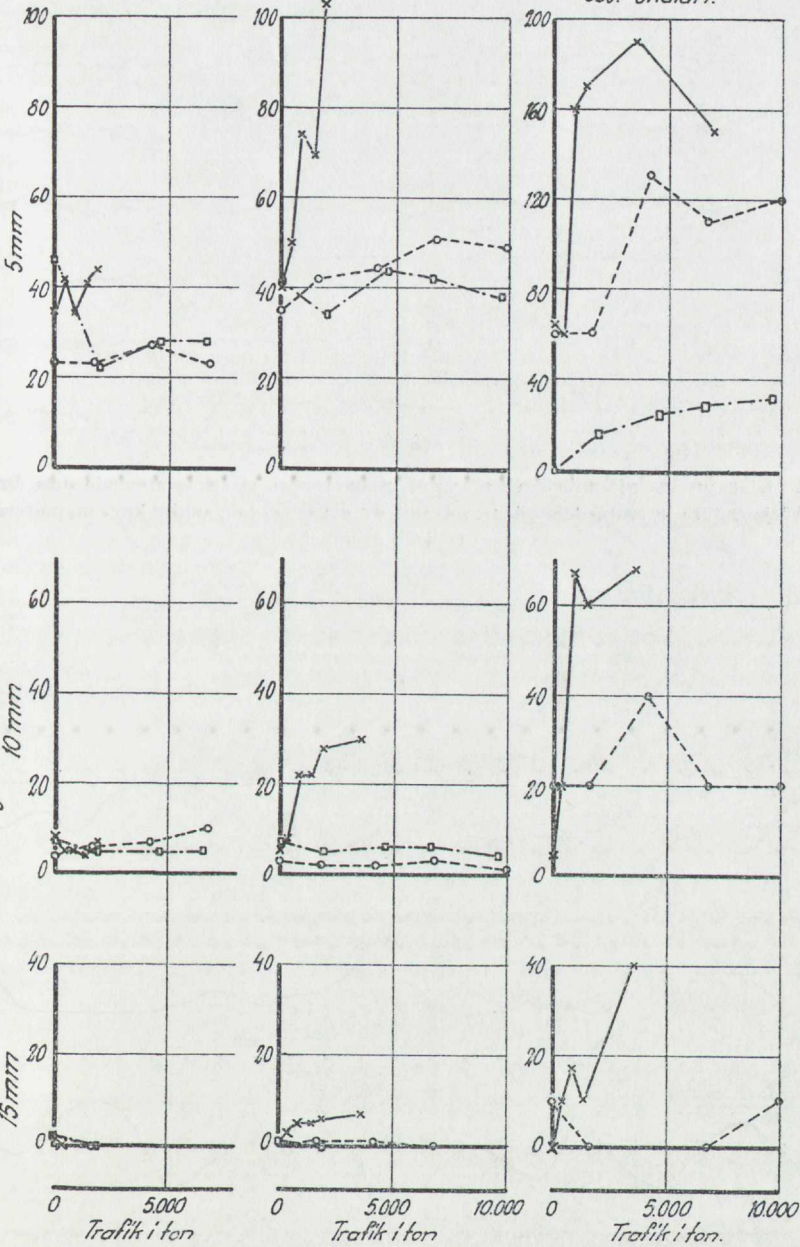
Fig. 26. Jämnhetsmätningar.

Sektion 500-600  
Konstant hastighet.

Sektion 600-700

100 m Retardations-  
sträcka.  
Obs! Skalan.

Antal jämheter större än



○—○ Bana A, Bussar  
□—□ " B, Lastbilar  
×—× " C, Personbilar

Fig. 27. Jämnhetsmätningar.

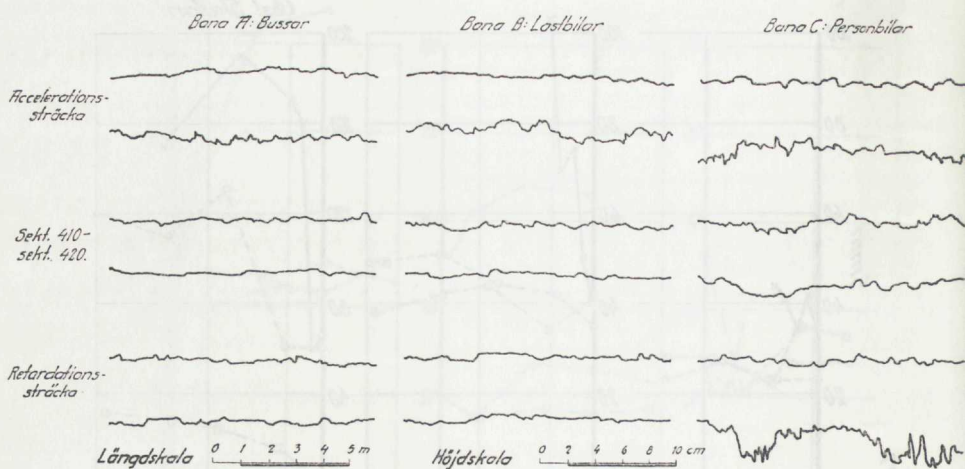


Fig. 28. Diagram över jämnhetsmätningarna visande resp. sträckas utseende dels före körning arnas början, övre kurvan, dels efter en trafik av c:a 6 800 ton, undre kurvan, på torr vägbanas typiska exempel.

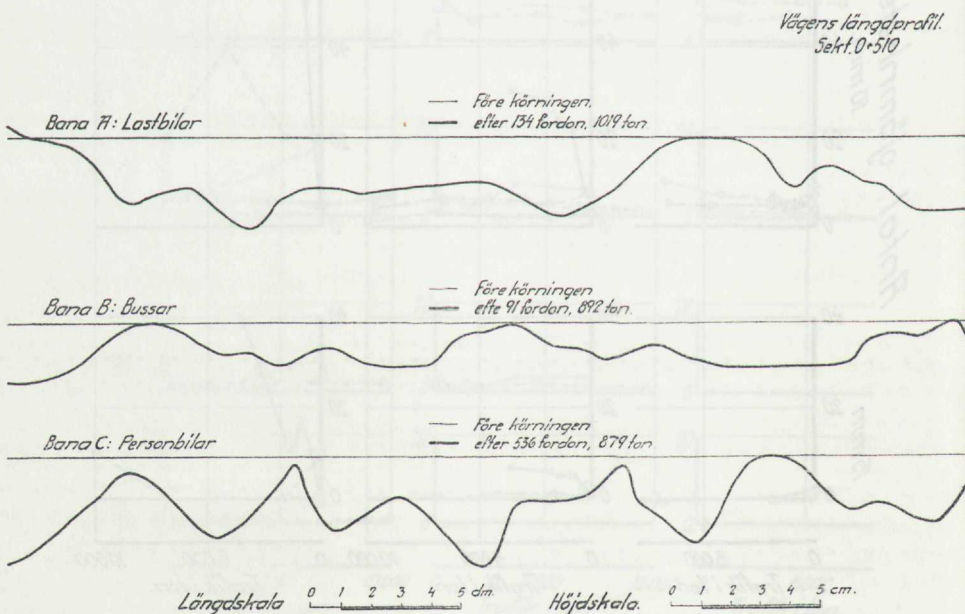


Fig. 29. Resultat av mätning med profilbräda i vägens längdled efter vattning.

uppburet av ett hjulpar i vardera änden. Avståndet mellan hjulparen är 5.25 m. Mitt emellan hjulparen är ett mindre kontakthjul monterat på en i vertikal led svängbar arm. När mätapparaten drages fram över vägbanan, följer kontakthjulet vägbanans ojämnheter. Kontakthjulets rörelser i förhållande till de båda hjulparen överföres med en stång till en räkne- och registreringsapparat, som är monterad i fackverket mitt över kontakthjulet. I räkneapparaten angives på ett antal räkneverk antalet ojämnheter av viss storlek, som kontakthjulet passerar. Sålunda räknas antalet ojämnheter, som överstiger 5, 10, 15, 20, 25 och 30 mm resp. Vidare uppritas vägbanans längdprofil på en pappersremsa.

Mätningar med jämnhetsmätaren företogs på alla tre banorna före körningarna samt vid olika tidpunkter under körningarna. På de sträckor, som vattnades, kunde mätningarna ej slutföras, emedan spårbildningen och sönderkörningen av vägbanan voro så svårartade, att jämnhetsmätarens mätområde ej var tillräckligt.

I fig. 26 och 27 visas på några diagram resultaten av mätningarna på olika delar av banorna. I diagrammen angives antalet ojämnheter av viss storlek på 100 m:s längd vid olika passerad trafikmängd. Sålunda angives i diagram, ordnade under varandra, antalet ojämnheter större än 5, 10, 15, 20 och 25 mm. I diagrammen hava de olika banorna inlagts med olika beteckningar. Diagram har uppritats för sektion 100—200 (accelerationssträckans början), sektion 300—400 (slutet av accelerationssträckan samt början av sträckan med konstant hastighet), sektion 400—500 (sträckan med konstant hastighet) samt sektion 600—700 (slutet av sträckan med konstant hastighet samt början av inbromsningssträckan). I sista diagrammet å fig. 27 visas resultatet av mätningarna på början av bromssträckan.

Av diagrammen framgår, hur vägbanans jämnhet har ändrats under körningarnas gång. Påfallande tydligt framgår, att banorna för de tyngre fordonen bibehållit sig jämna, då däremot banan med personbilarna på alla sektionerna visar större ojämnheter.

På diagrammet fig. 28 visas i form av exempel karakteristiska profiler, uppritade på jämnhetsmätarens pappersremsa.

*Mätning med profilbräda.* I vissa sektioner gjordes under försöken regelbundna uppmätningar av vägbanans jämnhet med hjälp av en 4 m lång bräda, som upplades på i vägbanan anordnade fixpunkter. På brädan var anbragt en pappersremsa, på vilken vägens profil uppritades i verklig skala medelst en för ändamålet konstruerad apparat. Mätningar verkställdes såväl i vägens tvärled som i dess längdled. De erhållna tvärprofilerna gävo icke någon säker upplysning om vägslitningen, när variationer i vägbanans bärighet och mjukhetsgrad påtagligen inverkade alltför störande. På fig. 29 återgivas några längdprofiler av vägbanan på den vattnade sträckan.

Mätmetoden ger icke något säkert resultat, när den uppmätta längden endast är 4 m och icke med säkerhet är typisk för sträckan i fråga.

### Slutsatser.

Provkörningarna på Ångbyvägen, de första i sitt slag i Sverige, ha givit värdefulla resultat. Framför allt ha proven givit en bild av, hur grusvägen förstöres av trafiken, och vilka faktorer, som därvid inverka. Med stöd av försöken och även av på annat sätt vunnen erfarenhet kunna följande slutsatser dragas:

Vägbanan måste i första hand hava en tillräcklig *bärighet* för överförande av de vertikala krafterna till undergrunden. Är bärigheten otillräcklig, uppstå av de stora hjultrycken sättningar, utskjutningar, spårbildningar samt i vissa fall sprickbildning av slitlagret med åtföljande söndermalning och

upprivning. Ju större hjultrycket är, desto större blir kravet på bärighet och den kostnad, som måste nedläggas i detta avseende.

Under förutsättning av en tillräckligt bärig vägbana blir slitlagrets beskaffenhet av avgörande betydelse. Försöken på Ängbyvägen jämte även annan erfarenhet visa, att det är möjligt att så sammansätta grusvägbanan, att den vid torrt väglag har en god motståndskraft mot trafikens inverkan och icke är korrugeringskänslig. Under dessa förhållanden är slitningen av de hastiga personbilarna större än av de tyngre, mer långsamtgående fordonen, särskilt framträdande blir den ökade slitningen för personbilarna på sträckor, där hastigheten ökas eller inbromsas. Den höga hastigheten framkallar nämligen en upprivning och därav följande sårbildning. Eftersom våra vägar icke äro av den karaktär, att en jämn, hög hastighet kan hållas, blir denna ofördelaktiga egenskap hos den snabba trafiken accentuerad. Därest den tyngre trafiken även skulle framgå med lika hög hastighet, skulle slitningen av denna bli större på torr, väl sammansatt vägbana.

Därest vägbanan icke är väl sammansatt utan har ett *löst, korrugeringskänsligt slitlager*, ha hastiga bilar en tendens att sopa undan det lösta gruset, medan andra fordon framkalla kraftig korrugering eller ingen alls be- roende på fordonets konstruktion.

De skador, som fordonen åstadkomma i torrt väglag, äro tämligen ringa. Långt svårare äro de skador, som uppstå på *genomfuktig vägbana*. Även om slitlagret är motståndskraftigt i torrt väder, kan detsamma fullständigt ödeläggas redan efter relativt ringa trafikmängd, såsom försöken på Ängbyvägen visa. Vägbanans förhållande i sådan väderlek blir därför av avgörande betydelse för bedömning av olika fordons vägslitande förmåga. Försöken på Ängbyvägen visa härvidlag, att förstörelsen av de tyngre fordonen vid genomfuktig väg framskred långt snabbare än förstörelsen genom personbilarna. Efter samma *antal* blev sålunda ödeläggelsen av de tyngre fordonen långt större än för de snabba och lättare fordonen. Men när de tyngre fordonen hade slutat köra och endast de lättare fortsatte, framgick, att, när det sammanlagda tontalet började bli lika, även slitningen för de lättare bilarna hastigt ökade. Ehuru iakttagelserna i detta avseende voro tämligen grova, var emellertid tendensen fullt klar och man torde därför vara berättigad att antaga som en approximation, att tunga och lätta fordon vid genomfuktig vägbana giva ungefärligen samma slitning vid samma tontal av den transporterade bruttovikten. Möjligen är detta något ogynnsamt för personbilarna.<sup>1</sup>

Av stort intresse var den iakttagelsen vid försöken, att fordonets konstruktion har stor inverkan på den åverkan, som fordonet utövar mot vägbanan. Såsom redan är nämnt, inverkar fordonets konstruktion i hög grad på korrugeringen. Även på slitningen i fuktigt väglag kunde sådan inverkan konstateras. Vilka faktorer, som härvid inverka, kunna icke på grund av det otillräckliga försöksmaterialet klarläggas. Det må i detta sammanhang vara tillräckligt att konstatera, att fordonets konstruktion i hög grad inverkar på vägslitningen.

Försöken på Ängbyvägen hava visat, att även relativt kortvariga provningar kunna giva resultat. Visserligen äro dylika provningar dyrbara, men det gäller här faktorer, som äro av den största ekonomiska betydelse för väghållningen. Det bör därför övervägas, om icke en permanent provbana vore motiverad, på vilken dels konstruktionen av fordonen

<sup>1</sup> Resultat från den danska provvägen på Roskildevägen rörande vägslitningen på permanent beläggning av olika fordonsslag, framläggas i bil. 2. Vägslitningen av permanent vägbeläggning är emellertid av mindre betydelse för bedömning av bilskattebördans fördelning, enär i Sverige grusvägarna äro den övervägande delen av vägnätet.

kunde provas och dels den lämpligaste konstruktionen av grusvägbanan kunde studeras.

Att av de utförda provningarna draga slutsatser rörande en rättvis avvägning av bilbeskattningen av olika fordonstyper är givetvis vanskligt. Försöken kunna sägas icke vara uttömmande ur flera synpunkter. Det oaktat synes det vara riktigt att söka grunda en uppfattning på fakta, så långt de räcka, än enbart på lösa antaganden. Om man sålunda söker bedöma de erhållna resultaten från Ängbyvägen, synes man kunna komma till följande slutsatser vad gäller grusvägarna, den övervägande delen av vägnätet:

1) De tyngre fordonen böra bekosta den merkostnad, som för dem uppstår genom behovet av en mer bärkraftig underbyggnad av vägen.

2) Därest vägen har ett bärkraftigt underlag, synas förhållandena vid väl bunden vägbana icke vara av avgörande betydelse. Korrugeringen på en grusväg framkallas, om slitlagret är olämpligt sammansatt. Detta förhållande synes icke rättvisligen kunna läggas till grund för bilbeskattningen. Av avgörande betydelse synas däremot förhållandena vid genomfuktig vägbana vara. Vid sådant väglag synes med någon approximation samma tontal giva samma slitning, i stort oberoende av fordonstypen, varvid de tyngre fordonens åverkan motsvaras av åverkan av ett större antal lättare fordon med större hastighet. En avvägning av skatten efter tonmital skulle i stort motsvara den verkliga väglitningen.

3) Att olika fordonskonstruktioner med samma vikt slita vägbanan i olika grad skulle logiskt leda till ett premierande i skattehänseende för de konstruktioner, som slita vägen minst. Detta torde emellertid icke vara praktiskt möjligt.

Av provkörningarna på Ängbyvägen torde ytterligare slutsatser av intresse för bilskattefrågan icke kunna dragas. Det må emellertid framhållas, att även andra vägtekniska synpunkter kunna läggas på denna fråga, vilka dock ej beröras i detta sammanhang.

## II. Synpunkter rörande bilbeskattningen.

Bilskattemedlen skola användas för vägväsendets behov. Det synes rimligt, att fördelningen av skattebördan på olika fordonskategorier i första hand diskuteras ur vägtekniska synpunkter. Vid det slutliga bestämmandet av skattesatserna bör givetvis hänsyn även tagas till andra synpunkter, såsom sociala, militärpolitiska m. fl. I det följande diskuteras frågan om bilbeskattningen väsentligen endast ur vägteknisk synpunkt.

Vägväsendets kostnader böra läggas till grund för ett bedömande ur vägteknisk synpunkt av bilskattebördans skäligen fördelning på olika fordonskategorier. Genom en analys av dessa kostnader och uppdelning av dem på olika element kan man erhålla ledning för beskattningens skäligen fördelning med hänsyn till de krav på vägarna, som uppställas av olika fordonstyper. Det kan därvid vara lämpligt att uppdelas bilbeskattningen i vissa tänkta avgifter, motsvarande dessa krav.

Man finner vid en sådan analys, att bilbeskattningen på sätt, som i det följande närmare skall utvecklas, lämpligen kan uppdelas i följande tänkta former: en *grundavgift*, en *extra viktavgift*, en *extra hastighetsavgift* och en *väglitningsavgift*.

Det synes i första hand skäligen, att en *grundavgift* uttages av alla motorfordon i form av en enhetsskatt, oberoende av fordonets vikt och beskaffenhet i övrigt. En icke ringa del av vägväsendets utgifter utgöres av en grund-

kostnad, som medför samma nytta för varje fordon, som trafikerar vägen. Vägsignaler äro ett påtagligt exempel på sådana anordningar. Men även ett stort antal andra poster bland vägväsendets utgifter äro att räkna hit. Sådana poster ingå bland kostnaderna såväl för vägbyggnad som för vägun-  
derhåll. En viss del av en vägs anläggningskostnad utgöres sålunda av grundkostnader, oberoende av trafikens beskaffenhet, exempelvis kostnader för dränering, för vissa minimikrav på bärighet, bredd m. m. Av underhållskostnaderna äro en del orsakade av klimatets och väderlekens inverkan. Sålunda betingas en del av vägarnas underhållskostnad av uppkomna skador av frost och regn. Vintervägunderhållet är även en faktor, väsentligen oberoende av trafikens beskaffenhet. Grundkostnaden vid vägunderhållet har tidigare, bl. a. av 1931 års väg- och brosakkunniga, varit föremål för utredning. Det minsta belopp, som man kan sätta för denna grundkostnad, är 0·20 kr pr m och år (underhållskostnaden i genomsnitt för hela riket utgör f. n. c:a 0·75 kr/m), vilket motsvarar ett sammanlagt belopp av c:a 16 milj. kr per år för hela riket. De totala grundkostnaderna av såväl vägbyggnad som vägunderhåll uppgå sålunda till betydande belopp. En del av dessa grundkostnader synes böra bestridas av de lokala vägskatterna, enär de framför allt måste betraktas som ett lokalt behov, att de mest elementära kraven på vägarna bli tillgodosedda. Rättvisligen bör emellertid en del av grundkostnaderna bäras av motorfordonen. Det synes sålunda skäligt, att en tänkt grundavgift pålägges samtliga motorfordon i form av en enhetsskatt oberoende av fordonens beskaffenhet. Storleken av denna grundavgift kan givetvis diskuteras, enär skäl finnas för att en del av grundkostnaderna uttages efter den nytta, som fordonen ha av vägarna eller med andra ord efter transportarbetets storlek.

De tyngre fordonen kräva större anläggningskostnad med hänsyn till vägens bärighet än de lättare fordonen. Utöver den grundkostnad, som erfordras för att göra vägen framkomlig för lättare fordon, erfordras ytterligare kostnader, om vägen skall göras bärig för tyngre fordon. Större tyngd medför krav på tjockare bärlager, något större bredd av vägen, starkare broar m. m. Det måste ur vägteknisk synpunkt anses skäligt, att den merkostnad som på detta sätt uppstår, ersättes av de tyngre fordonen i form av skatt varför en *extra viktavgift* för dessa fordon synes motiverad. Merkostnader för starkare broar blir relativt obetydlig, såsom en utredning av 1931 års väg- och brosakkunniga visar. Kostnadsökningen för kraftigare bärlager hos grusvägarna är avsevärt större än för starkare broar, såsom följande kalkyl visar. En ökning av hjultryckets storlek från 1 000 till 3 000 kg skall normalt medföra en ökning av bärlagret från c:a 20 till c:a 35 cm. Räkna efter 6 kr/m<sup>3</sup> för bärlagret, blir merkostnaden för en 6 m väg c:a 5·40 kr/m. En sådan grusväg kostar numera normalt icke mindre än 35 kr/m, vadav kostnadsökningen för det tjockare bärlagret blir högst c:a 15 %. Genom dylika överväganden och med hänsyn till kostnaderna för väg- och brobyggnader kan man uppskatta den totala merkostnaden med hänsyn till de tyngre fordonens större krav på bärighet till c:a 5 à 6 milj. kr årligen. Denna uppskattning av nämnda merkostnad får emellertid betraktas såsom mycket summarisk. En närmare utredning härom skulle bliva omfattande.

Stor hastighet hos fordonen medför ökad anläggningskostnad utöver den grundkostnad, som erfordras för fordon med mindre hastighet. Sålunda måste vägen givas bättre sikt, om den är avsedd för fordon med större hastighet. Detta medför ökade arbeten i vägens plan och profil och därmed ökade anläggningskostnader. De särskilda kostnader, som måste nedläggas på grund av större hastighet, synas böra ersättas av de hastiga fordonen i form av skatt, varför en *extra hastighetsavgift* för dylika fordon synes motiverad.

Emellertid bör härvid beaktas, att större hastighet även medför större bensinåtgång, såsom närmare framgår av utredningen i bil. 1 mom. 4 sid. 200. Denna utredning visar, att bensinförbrukningen för de undersökta bilarna vid 80 km/tim är c:a 25 % större än vid 50 km/tim och vid 100 km/tim c:a 50 % större än vid 50 km/tim. Den ökade bensinåtgången vid högre hastighet medför ökad bensinskatt. Om bensinskatten är 12 öre/lit, betalar en genomsnittlig personbil (tjänstevikt 1 500 kg) i bensinskatt vid 50 km/tim 18 öre/mil, vid 80 km/tim 22·5 öre/mil och vid 100 km/tim 27 öre/mil. Vid exempelvis en trafikmängd av 500 personbilar pr dygn inflyter i bensinskatt under ett år vid 50 km/tim c:a 3·30 kr/m och vid 80 km/tim c:a 4·10 kr/m. Sålunda inflyter i bensinskatt pr längdmeter väg vid 80 km/tim c:a 0·80 kr mer än vid 50 km/tim. Kapitaliseras denna merinkomst efter 4 % räntefot, skulle man med de merinkomster, som inflyta av den högre hastigheten, kunna förränta ett belopp av 20 kr pr längdmeter väg, vilket är ett betydande belopp. Av det anförda framgår, att den merbeskattning, som erhålles genom ökad bensinåtgång, väl torde motsvara de ökade kostnader, som behöva nedläggas å vägarna med hänsyn till hastighetskravet. Bensinskattens automatiska ökning vid högre hastighet synes sålunda tillgodose kravet på extra hastighetsavgift, varför någon ytterligare sådan avgift icke synes befogad.

Den del av vägunderhållskostnaden, som är beroende av trafikens mängd och beskaffenhet, bör utgå i form av en *vägslitningsavgift*, beräknad i förhållande till fordonens vägslitning. Denna vägslitning ökas med fordonens tyngd och körlängd. Den kan med sannolik approximation beräknas vara proportionell mot det utförda transportarbetet av fordonens totala vikt i genomsnitt eller med andra ord av tonmiltalet. Att så synes böra vara förhållandet bestyrkes av proven på Ångbyvägen samt av vissa överbälganden. Vid beräkning av tonmiltalet bör fordonens egenvikt + genomsnittlig last vara bestämmande, och har i det följande genomsnittlig last räknats lika med halva lastförmågan.

Av det föregående kan följande sammanfattning göras:

Bilbeskattningen bör avvägas med hänsyn till följande *tänkta* avgifter:

- för vägbyggnad: grundavgift,  
extra viktavgift,  
extra hastighetsavgift,
- » vägunderhåll: grundavgift,  
vägslitningsavgift.

Av dessa avgifter uttages såsom förut framhållits den extra hastighetsavgiften automatiskt genom den ökade bensinförbrukningen vid ökad hastighet. Härefter återstår sålunda: *grundavgift*, *extra viktavgift* och *vägslitningsavgift*. *Sedan grundavgiften uttagits som en enhetsskatt av samtliga fordon, och en extra viktavgift uttagits av de tyngre fordonen, uttages resten av det erforderliga totala skattebeloppet av samtliga fordon i form av en vägslitningsavgift, proportionell mot tonmiltalet.* Genom att tänka sig bilbeskattningen uppdelad på detta sätt på olika delar, är det möjligt att lättare avväga bilbeskattningen med hänsyn till olika faktorer betydelse.

De ovan angivna avgifterna, grundavgift, extra viktavgift och vägslitningsavgift äro, såsom förut nämnts, endast *tänkta* former för beskattningen. Av praktiska skäl bör densamma som hittills utgå i form av skatt på fordonet, bränslet och eventuellt på gummiringarna. 1937 års automobilskatteutredning har emellertid framlagt mycket bärande skäl för avskaffande av gummiringsskatten. Bilbeskattningen synes därför böra utgå dels som *fordons-skatt* och dels som *bränsleskatt*. Därest gummiringsskatten avskaffas, måste



de övriga skatterna ökas, om samma skattebelopp skall uttagas. Detta förutsättes i det följande.

I det följande framlägges ett förslag till bilbeskattning efter nu nämnda grunder. Förslaget är baserat på en grundavgift av c:a 9 milj. kr, en extra viktavgift av c:a 5 milj. kr, samt en vägslitningsavgift, beräknad efter transportarbetet i tonmil och till beloppet motsvarande återstoden av det erforderliga skattebeloppet. Den valda grundavgiften är sannolikt lägre än vägväsendets grundkostnader; återstoden av dessa kostnader förutsättes bli täckta dels av de lokala vägskatterna och dels av den efter tonmiltal beräknade vägslitningsavgiften. Att uttaga hela grundkostnaden efter tonmiltalet kan givetvis ifrågasättas, men det synes skäligt, att en viss mindre grundavgift uttages av samtliga fordon. Varje fordon drager nämligen nytta av, att det överhuvud finnes ett allmänt vägnät med alla dess anordningar samt att möjligheten står öppen att trafikera detta vägnät, även om blott en ringa del därav i själva verket användes av fordonet i fråga. Den föreslagna extra viktavgiften synes ungefärligen motsvara de årliga merkostnaderna vid väganläggningar med anledning av de tyngre fordonens krav på större bärighet hos vägarna. Storleken av nämnda belopp borde emellertid närmare utredas.

#### Förslag till bilbeskattning.

<i>Grundavgift:</i>	50 kr för varje fordon.
<i>Extra viktavgift:</i>	
för lastbilar,	10 kr pr 100 kg tjänstevikt med 1 200 kg skattefritt avdrag,
för bussar,	6 kr pr 100 kg tjänstevikt med 600 kg skattefritt avdrag,

Återstoden av bilskatterna uttages genom en *vägslitningsavgift* efter tonmiltalet. Denna vägslitningsavgift bör uttagas genom fordonsskatt och bränsleskatt. Genom enbart bränsleskatt skulle man icke kunna åstadkomma en lika belastning per tonmil, varför även fordonsskatt bör tillgripas. Detta beror på, att bränsleförbrukningen per tonmil är olika för olika fordonsslag och för fordon av olika vikt (se därom bil. 1, sid. 192). Avvägningen mellan fordonsskatt och bränsleskatt, vad vägslitningsavgiften beträffar, har skett genom avvägning mellan olika försöksvis valda värden för dessa skatteformer. Det har därvid visat sig lämpligt med följande fordonsskatter för vägslitningskostnaden:

personbilar:	8 kr pr 100 kg tjänstevikt med	600 kg skattefritt avdrag,
lastbilar:	20 » » 100 » » »	1 200 » » »
bussar:	12 » » 100 » » »	600 » » »

Den *totala fordonsskatten*, grundavgift, extra viktavgift och vägslitningsavgift, skulle sålunda utgöra:

personbilar:	50 kr i grundavgift + 8 kr pr 100 kg tjänstevikt med 600 kg skattefritt avdrag,
lastbilar:	50 kr i grundavgift + 30 kr pr 100 kg tjänstevikt med 1 200 kg skattefritt avdrag,
bussar:	50 kr i grundavgift + 18 kr pr 100 kg tjänstevikt med 600 kg skattefritt avdrag.

Därvid böra lastbilar under 1 401 kg tjänstevikt räknas som personbilar.

*Bensinskatt* uttages med 12 öre per liter. (Frågan om beskattning av brännolja har icke berörts, enär därav inflytande medel äro av liten betydelse för ordnandet av bilbeskattningen i sin helhet).

Skillnaden i fordonsskattens skattesats och det skattefria avdraget för lastbilar och bussar är i huvudsak motiverad av, att dessa fordonskategorier hava olika lastförmåga i förhållande till tjänstevikten, såsom framgår av fig. 38. Skattesatserna äro så avvägda, att vid samma tjänstevikt  $+ \frac{1}{2}$  last totala fordonsskatten blir ungefärligen densamma, såsom framgår vid ett närmare studium av kol. 2 och 3 i tabell 1. Skillnaden i fordonsskattens skattesats för personbilar och lastbilar beror på samma sak, vartill kommer, att personbilarna ha en högre bränsleförbrukning per tonmil, varför fordonsskatten vid samma tjänstevikt  $+ \frac{1}{2}$  last bör vara lägre för personbilarna än för övriga bilar.

I följande tabeller har en sammanställning gjorts över de belopp, som enligt detta förslag skulle inflyta från olika fordonskategorier, jämfört med nu inflytande belopp, de senare angivna inom parentes.

*Fordonsskatten*, i milj. kr, beräknad efter ovan föreslagna grunder blir:

	Grundavgift	Extra viktavgift	Andel i vägslitningsavgift	Total fordonsskatt
Personbilar .....	6·5	—	8·6	15·1 (15·2)
Lastbilar .....	2·5	4·5	9·1	16·1 (10·4)
Bussar.....	0·2	0·9	1·9	3·0 (2·2)
	9·2	5·4	19·6	34·2 (27·8)

*Gummiringsskatten*, som nu föreslås avskaffad, inbringar för närvarande ungefärligen följande belopp (efter uppskattning, se bil. 1 mom. 3):

Personbilar.....	8·3 milj. kr
Lastbilar.....	6·3 » »
Bussar .....	1·4 » »

Summa 16·0 milj. kr.

*Bränsleskatten* skulle drabba de olika fordonskategorierna med ungefär följande belopp, beräknat med ledning av 1931 års trafikräkning och vissa uppskattningar rörande trafikökningen och av värden på bensinförbrukningen för olika motorfordon enligt fig. 33, 34 och 35. Den föreslagna bränsleskatten är 12 öre/lit:

Personbilar ..	35·0	(29·0) milj. kr
Lastbilar ....	25·0	(21·0) » »
Bussar .....	8·7	( 7·2) » »

Summa 68·7 (57·2) milj. kr.

Dessa värden äro osäkra till sin absoluta storlek, men de angiva den ungefärliga proportionen de olika fordonsslagen emellan. Avdrag är ovan gjort för bensinförbrukningen för motorcyklar samt för sådana motorbåtar, som ej erhålla restitution av bensinskatt.

Den totala bilbeskattningen (skatt på motorcyklar ej medräknad) blir enligt förslaget  $34·2 + 68·7 = 102·9$  milj. kr medan den nuvarande (budgetåret 1936/1937) är beräknad till 101·0 milj. kr.

Den borttagna gummiringsskatten är enligt förslaget med ungefär  $\frac{1}{3}$  lagd på fordonsskatten och med  $\frac{2}{3}$  på bränsleskatten.

**Tabell 1. Beräkning av skattebördan enligt följande grunder:**

*Fordonsskatt:* personbilar: 50 kr i grundavgift + 8 kr pr 100 kg tjänstevikt med 600 kg skattefritt avdrag.  
 lastbilar: 50 kr i grundavgift + 30 kr pr 100 kg tjänstevikt med 1200 kg skattefritt avdrag; lastbilar under 1401 kg tjänstevikt räknas som personbilar.  
 bussar: 50 kr i grundavgift + 18 kr pr 100 kg tjänstevikt med 600 kg skattefritt avdrag.

*Bensinskatt:* 12 öre per liter.

Tjänstevikt kg	Tjänstevikt + 1/2 last kg	Förelagen fordonsskatt kr	N u v a r a n d e				Beräknad vägslitningsavgift i öre per tonmil vid en årlig körslängd av				
			fordonsskatt kr	årlig ringskatt i kr vid en årlig körslängd av				1 000 mil	2 000 mil	4 000 mil	6 000 mil
				1 000 mil	2 000 mil	4 000 mil	6 000 mil				
<i>Personbilar.</i>											
801— 900	925	74	60	33	65	130	195	15·0	13·7	13·1	12·9
1 001—1 100	1 125	90	70	40	80	160	240	15·5	13·7	12·9	12·6
1 201—1 300	1 325	106	98	46	92	184	276	16·0	13·9	12·8	12·5
1 501—1 600	1 700	130	140	56	112	224	336	16·5	14·1	12·9	12·6
1 801—1 900	2 000	154	182	67	134	268	402	17·0	14·4	13·1	12·6
2 001—2 100	2 275	170	210	76	152	304	456	16·9	14·3	13·0	12·5
2 501—2 600	2 775	210	280	106	212	424	636	17·1	14·2	12·7	12·3
<i>Lastbilar.</i>											
1 001—1 100	1 200	90	70	40	80	160	240	15·3	13·7	12·8	12·6
1 501—1 600	2 050	170	140	56	112	224	336	15·0	13·1	12·1	11·8
2 001—2 100	3 000	320	210	76	152	304	456	15·6	12·6	11·1	10·6
2 501—2 600	3 900	470	280	106	212	424	636	16·0	12·4	10·6	10·0
3 001—3 100	4 850	620	350	140	280	560	840	16·0	12·1	10·1	9·5
4 001—4 100	6 700	920	490	214	428	856	1 284	16·0	11·7	9·5	8·8
5 001—5 100	8 600	1 220	630	286	572	1 144	1 716	15·8	11·2	9·0	8·2
<i>Bussar.</i>											
3 001—3 100	4 000	500	350	48	96	192	288	16·7	12·9	11·0	10·4
4 001—4 100	5 250	680	490	73	146	292	438	16·2	12·2	10·2	9·6
5 001—5 100	6 550	860	630	97	194	388	582	15·6	11·5	9·4	8·7
6 001—6 100	7 800	1 040	770	122	244	488	732	15·2	10·9	8·8	8·1
7 001—7 100	9 050	1 220	910	147	294	588	882	14·8	10·5	8·3	7·6
8 001—8 100	10 300	1 400	1 050	172	344	688	1 032	14·4	10·1	7·9	7·2
9 001—9 100	11 550	1 580	1 190	196	392	784	1 176	14·1	9·7	7·5	6·8

I tabell 1 har skattebördan enligt detta förslag beräknats för olika fordonsslag och viktsklasser. I tabellen anges bl. a. den föreslagna fordonsskatten, nuvarande fordonsskatt och ringskatt samt den efter skatteförslaget beräknade vägslitningsavgiften. Hur den nuvarande ringskatten drabbar olika fordon är svårt att beräkna. De beräknade beloppen kunna måhända tarva någon justering.

Som synes av tabellen medför vid jämförelse med nuvarande förhållanden den föreslagna fordonsskatten för personbilarna ökning för de mindre viktsklasserna, men minskning för de större. Detta är motiverat med hänsyn till önskemålet att erhålla en möjligast lika vägslitningsavgift pr tonmil. Samtidigt bör emellertid observeras, att förslaget går ut på att ringskatten avskaffas.

Den föreslagna fordonsskatten för lastbilarna medför ökning över lag, jämfört med nuvarande förhållanden. Detta är betingat av den föreslagna extra

Tabell 2. Fordonsskattens fördelning på olika tänkta avgifter.

Tjänstevikt kg	Grundavgift kr	Extra viktavgift kr	Vägslitnings- avgift kr	Total fordonsskatt kr
<i>Personbilar.</i>				
801—900	50	—	24	74
1 001—1 100	50	—	40	90
1 201—1 300	50	—	56	106
1 501—1 600	50	—	80	130
1 801—1 900	50	—	104	154
2 001—2 100	50	—	120	170
2 501—2 600	50	—	160	210
<i>Lastbilar.</i>				
1 001—1 100	50	—	40	90
1 501—1 600	50	40	80	170
2 001—2 100	50	90	180	320
2 501—2 600	50	140	280	470
3 001—3 100	50	190	380	620
4 001—4 100	50	290	580	920
5 001—5 100	50	390	780	1 220
<i>Bussar.</i>				
3 001—3 100	50	150	300	500
4 001—4 100	50	210	420	680
5 001—5 100	50	270	540	860
6 001—6 100	50	330	660	1 040
7 001—7 100	50	390	780	1 220
8 001—8 100	50	450	900	1 400
9 001—9 100	50	510	1 020	1 580

viktavgiften på tyngre bilar. Ökningen är störst för de stora lastbilarna, för vilka den föreslagna fordonsskatten är större, dock obetydligt högre än den nuvarande sammanlagda fordons- och ringskatten vid exempelvis 2 000 mils årlig körning.

Den föreslagna fordonsskatten för bussarna är obetydligt större än nu. Ringskatten är emellertid föreslagen att avskaffas. Att bussarna icke fått samma ökning av fordonsskatten som lastbilarna beror på, att bussarnas lastförmåga i förhållande till tjänstevikten är mindre, såsom tidigare påpekats. Sålunda ha lastbilar av en viss tjänstevikt en genomsnittlig totalvikt, som är större än den för omnibussar av samma tjänstevikt. Fordonsskatten är avvägd så, att skattebelastningen pr ton av tjänstevikt +  $\frac{1}{2}$  last blir lika för dessa båda fordonsslag.

Enligt förslaget ökas fordonsskatten i stark progression för de tyngre lastbilarna och bussarna. Ur vägsynpunkt tala starka skäl för att denna progression göres ännu kraftigare.

I tabellens sista kolumn anges den beräknade vägslitningsavgiften per tonmil. Denna avgift är sammansatt av bränsleskatt och viss del av fordonsskatten på sätt som förut angivits. Såsom synes av siffrorna i kolumnen är vägslitningsavgiften rätt lika, vilket är ett mål, som eftersträfvats. (Jämför även fig. 40—43.) Vid stor årlig körlängd minskas för de tyngsta fordonen vägslitningsavgiften högst betydligt.

I tabell 2 är den föreslagna fordonsskatten uppdelad på de olika tänkta avgifterna för olika fordonsslag och viktsklasser. Av denna tabell framgår, hur fordonsskatten i detalj är uppbyggd.

## Utredningar utförda av statens väginstitut för 1937 års automobilskatteutredning.

### 1. Samband mellan tjänstevikt och bränsleförbrukning.

För att kunna genomföra kalkyler rörande bränsleskatt m. m. är det önskvärt att känna det ungefärliga sambandet mellan tjänstevikt och bränsleåtgång.

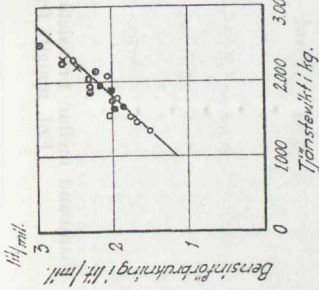
Det nämnda sambandet har väginstitutet sökt bestämma med hjälp av uppgifter, som lämnats av statliga verk och vissa enskilda företag till 1937 års automobilskatteutredning. Vid bearbetningen av dessa uppgifter har i första hand skiljts mellan personbilar, lastbilar och bussar. För varje sådan kategori har sedan skiljts mellan bilar i yrkesmässig trafik och övriga, mellan bilar i huvudsaklig stadstrafik och bilar i huvudsaklig landsvägstrafik samt mellan bilar, drivna med bensin och bentyl och bilar drivna med olja. Inom varje sådan grupp har sedan indelning i tjänsteviktsgrepp verkställt, för personbilar med 100 kg:s intervall och för övriga med 500 kg:s intervall. För varje sådan tjänsteviktsgrepp har medeltalet av bränsleförbrukningen beräknats. På följande diagram har detta medeltal inlagts för medeltalet för tjänsteviktsgreppen ifråga, varefter vissa sannolika linjer för sambandet mellan tjänstevikt och bränsleförbrukning kunnat inläggas på diagrammen:

- fig. 30: gällande *personbilar* vid telegrafverket,  
 31: » *personbilar* i yrkesmässig trafik.  
 32: » *personbilar* enl. uppgifter från fabrikanter och försäljare (uppgifter lämnade till 1937 års automobilskatteutredning) jämte ur facklitteraturen hämtade uppgifter,  
 33: » *personbilar*, sammanställning av fig. 30—32,  
 34: » *lastbilar*, enl. uppgifter inhämtade av enskilda företag samt av fabrikanter och bilförsäljare,  
 35: » *bussar*, enl. uppgifter av trafikföretag.

Bensinförbrukningen är beroende av en mångfald faktorer. Körning i städer med stark trafik medför högre förbrukning per mil än körning på landsvägar. Vidare inverkar vägbanans beskaffenhet och vägens lutningsförhållanden, körhastigheten, förarens körsätt, lufttemperaturen m. m. Bränsleförbrukningen växer givetvis med fordonsvikten såsom framgår av diagrammen. Vidare inverkar motorns beskaffenhet samt förhållandet mellan motorns styrka och det framförda fordonets vikt, i det att stor motorstyrka i förhållande till den framförda vikten medför högre bensinförbrukning per viktsenhet av fordonet.

Sammanställningen på diagram fig. 33, avseende personbilarna, visar, att de från olika håll inkomna uppgifterna ligga väl samlade. Det synes därför, som om den i detta diagram inritade medelkurvan väl skulle kunna anses motsvara ett genomsnittligt värde på personbilarnas bränsleförbrukning.

Diagram fig. 34, avseende lastbilar, visar, att de från olika företag lämnade uppgifterna ligga väl samlade omkring den uppritade medelkurvan.



x 0-5 personbilar i Stockholm, Göteborg & Malmö  
 □ 5-10 " " " " " "  
 △ >10 " " " " " "  
 ○ 0-5 " övriga orter  
 ● 5-10 " " " "  
 ◆ >10 " " " "

Fig. 31. Samband mellan bensinförbrukning och tjänstevikt för personbilar i yrkesmässig trafik.

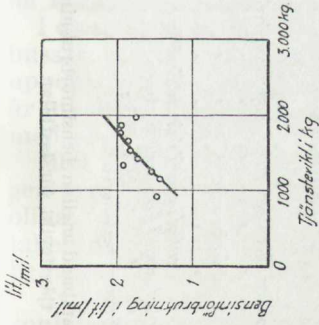


Fig. 30. Samband mellan bensinförbrukning och tjänstevikt för personbilar tillhöriga Kungl. Telegrafverket.

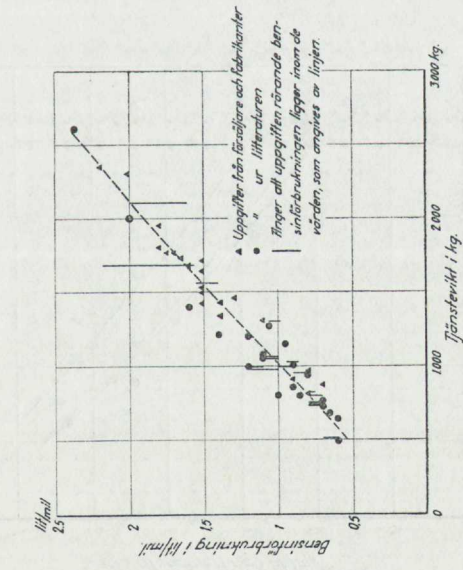
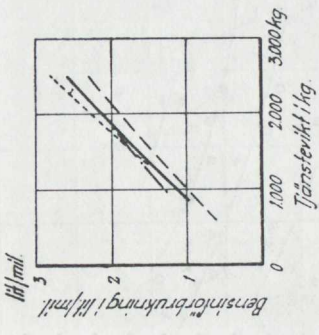


Fig. 32. Samband mellan bensinförbrukning och tjänstevikt för personbilar (enl. uppgifter från fabrikanter, försäljare och ur litteraturen).



--- Enligt uppgift från försäljare 1937  
 - - - " " för dragsbilar 1937  
 - · - " " från Kungl. Telegrafverket 1937  
 — Anbågen medelkurva

Fig. 33. Samband mellan bensinförbrukning och tjänstevikt för personbilar.



Tabell 3.

Tjänstevikt kg	Tjänstevikt + 1/2 last kg	Bensinförbrukning		Bensinskatt öre/tonmil
		lit/mil	lit/tonmil	
<i>Personbilar.</i>				
801— 900	925	0·95	1·03	12·4
1 001—1 100	1 125	1·13	1·00	12·0
1 201—1 300	1 325	1·30	0·98	11·8
1 501—1 600	1 700	1·67	0·98	11·8
1 801—1 900	2 000	1·95	0·98	11·8
2 001—2 100	2 275	2·20	0·97	11·6
2 501—2 600	2 775	2·60	0·94	11·3
<i>Lastbilar.</i>				
1 001—1 100	1 200	1·20	1·00	12·0
1 501—1 600	2 050	1·90	0·93	11·1
2 001—2 100	3 000	2·40	0·80	9·6
2 501—2 600	3 900	2·85	0·73	8·8
3 001—3 100	4 850	3·30	0·68	8·2
4 001—4 100	6 700	4·10	0·61	7·3
5 001—5 100	8 600	4·80	0·56	6·7
<i>Bussar.</i>				
3 001—3 100	4 000	3·05	0·76	9·1
4 001—4 100	5 250	3·60	0·69	8·2
5 001—5 100	6 550	4·00	0·61	7·3
6 001—6 100	7 800	4·35	0·56	6·7
7 001—7 100	9 050	4·65	0·51	6·2
8 001—8 100	10 300	4·90	0·48	5·7
9 001—9 100	11 550	5·10	0·44	5·3

Uppgifterna från bilförsäljare ligga väl samlade kring en kurva, som dock ligger betydligt lägre. Den antagna medelkurvan överensstämmer med i 1931 års väg- och brosakunnigas betänkande angiven medelkurva för bensinförbrukningen för lastbilar. Den antagna medelkurvan avser årsmedelvärden och medelvärden för olika trafikförhållanden och bör därför ligga över de från försäljare lämnade värdena, som avse bensinförbrukning under gynnsamma betingelser. De angivna värdena avse förbrukningen, då bilarna köra med 1/2 last.

I diagram fig. 35, avseende bussar, har skiljts mellan bussar i stadstrafik och bussar i övervägande landsvägs- och förortstrafik. Dessutom ha bussarna uppdelats efter använt bränsle. Av diagrammet framgår, att förbrukningen är mycket olika under olika förhållanden. Som medelkurva har antagits den med »bensin övriga orter» betecknade kurvan.

Med ledning av medelkurvorna i fig. 33, 34 och 35 för bensinförbrukningen samt de i bilaga 1 mom. 2 angivna värdena på genomsnittliga vikten av olika fordon har genomsnittliga *bensinförbrukningen pr tonmil* beräknats i tabell 3. I tabellen har även uträknats *bensinskatten i öre pr tonmil* efter en bensinskatt av 12 öre pr liter.

Av tabellen framgår, att bensinförbrukningen pr tonmil är större för personbilar än för lastbilar och bussar och att densamma avtager med ökande fordonsvikt.

## 2. Samband mellan tjänstevikt och lastförmåga.

Av betydelse för en riktig avvägning av bilbeskattningen är sambandet mellan tjänstevikt och lastförmåga hos fordonet.



Det nämnda sambandet har väginstitutet sökt bestämma med hjälp av uppgifter, som huvudsakligen erhållits av 1937 års automobilskatteutredning. Dessa uppgifter utgöres dels av uppgifter från fabrikanter och försäljare, dels av uppgifter från enskilda företag samt dels av bearbetning av motorfordonsregister.

Resultatet av denna undersökning framgår av följande diagram:

fig. 36: avseende lastbilar,

fig. 37: » bussar.

Diagrammet fig. 36, avseende lastbilar, visar en rätt stor spridning av värdena. En lämplig medellinje, efter vilken det normala sambandet mellan tjänstevikt och lastförmåga synes kunna beräknas har inlagts på diagrammet.

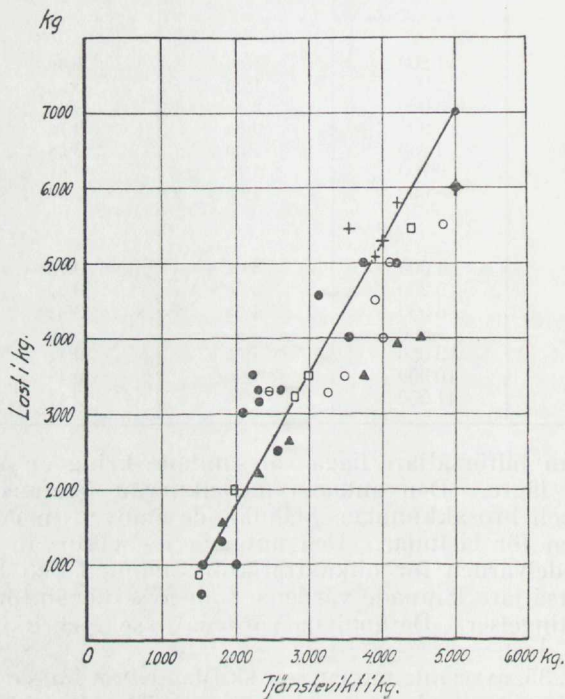


Fig. 36. Samband mellan tjänstevikt och lastförmåga hos lastbilar.

Diagrammet fig. 37, avseende bussar, anger värden, som ligga väl samlade kring en medellinje, som inlagts på diagrammet.

För personbilarna synas några liknande undersökningar rörande sambandet mellan tjänstevikt och lastförmåga ha ringa värde.

I diagram fig. 38 har med ledning av i fig. 36 och 37 angivna medelkurvor angivits vikten vid full last och vid  $\frac{1}{2}$  last för lastbilar och omnibussar. I samma diagram har även inritats personbilarnas ungefärliga vikt vid  $\frac{1}{2}$  last.

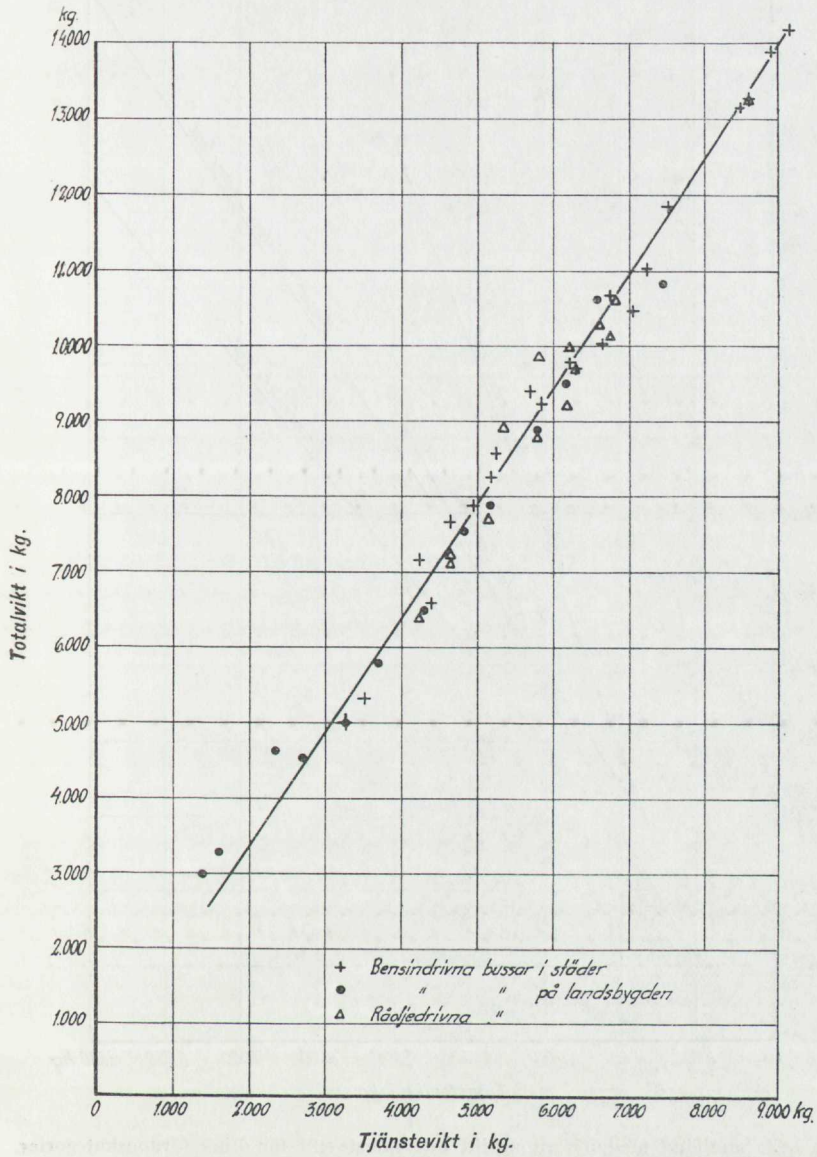


Fig 37. Samband mellan tjänstevikt och totalvikt för bussar.

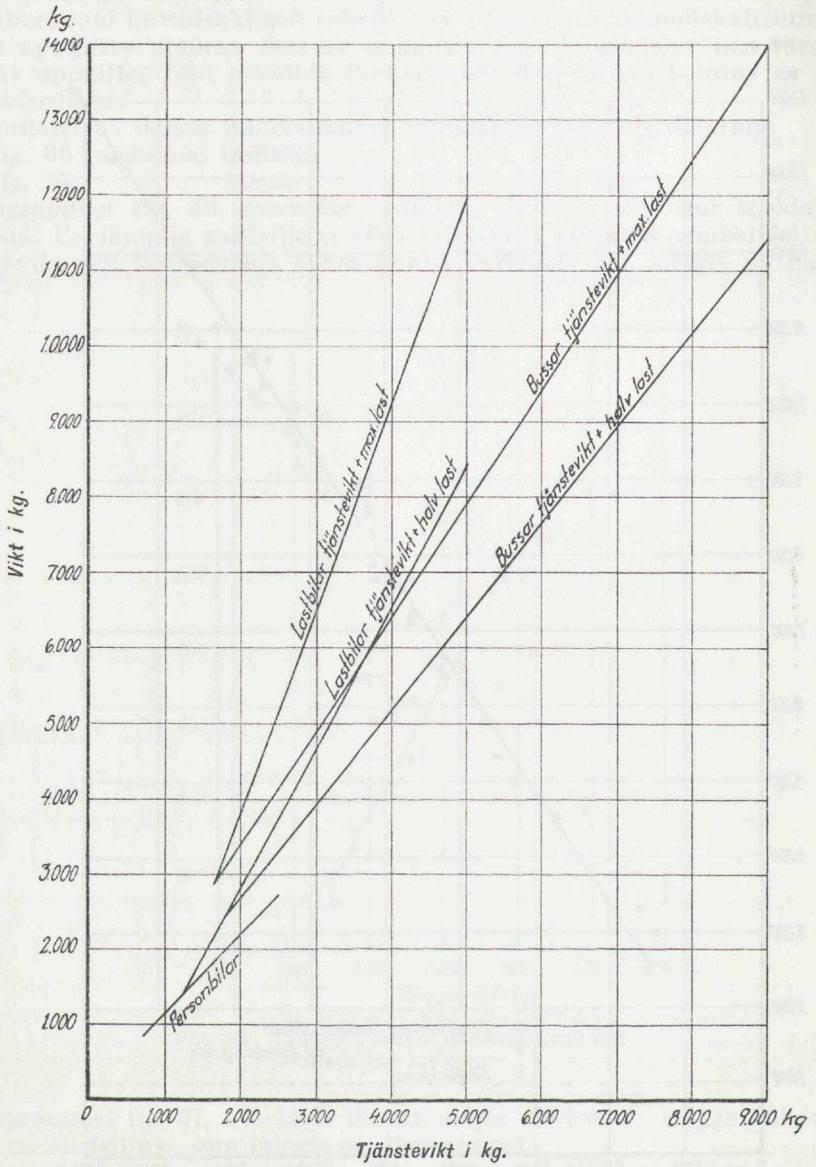


Fig. 38. Samband mellan fordonsvikt och tjänstevikt för olika fordonskategorier.

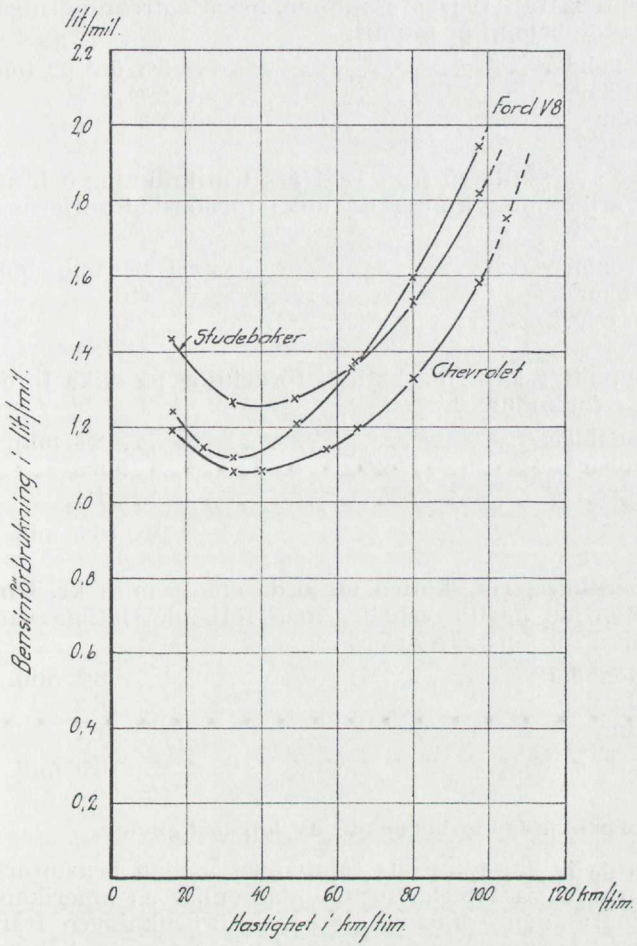


Fig. 39. Bensinförbrukning vid olika hastighet för några typiska personbilar.

### 3. Beräkning av nuvarande gummiringsskattens fördelning på olika fordonskategorier.

Enligt uppgifter från 1937 års automobilskatteutredning utgår ringskatten f. n. med följande belopp pr tonmil:

personbilar .....	3·3 öre pr tonmil
lastbilar .....	2·7 » » »
bussar .....	1·5 » » »

Med ledning av resultaten från 1931 års trafikräkning och med beaktande av inträdd trafikökning kunna de olika fordonskategoriernas trafikarbete uppskattas till:

personbilar .....	c:a 260 milj. tonmil
lastbilar .....	» 240 » »
bussar .....	» 90 » »

Av dessa uppgifter kan ringskattens fördelning på olika fordonskategorier beräknas bli följande:

personbilar .....	8·6 milj. kr
lastbilar .....	6·5 » »
bussar .....	1·4 » »
	<hr/>
	16·5 milj. kr

Den senast influtna ringskatten utgjorde c:a 16 milj. kr. Om värdena reduceras i proportion härtill, erhåller man följande slutliga värden på ringskatten för olika fordonskategorier:

personbilar .....	8·3 milj. kr
lastbilar .....	6·3 » »
bussar .....	1·4 » »
	<hr/>
	16·0 milj. kr

### 4. Bensinförbrukningens beroende av körhastigheten.

I diagram fig. 39 har uppritats sambandet mellan bensinförbrukning och körhastighet för några typiska personbilar enligt en amerikansk undersökning.<sup>1</sup> Av diagrammet framgår, att bensinförbrukningen från en minimipunkt vid c:a 40 km/tim stiger med ökad körhastighet. Sålunda är bensinförbrukningen vid 80 km/tim c:a 25 % större än vid 50 km/tim i genomsnitt för de olika bilarna. Vid 100 km/tim är förbrukningen c:a 50 % större än vid 50 km/tim.

Denna ökade bränsleåtgång vid högre hastighet medför ökad bensinskatt. Om denna skatt utgör 12 öre/lit, betalar en genomsnittlig personbil i bensinskatt c:a 18 öre/mil vid 50 km/tim, 22·5 öre/mil vid 80 km/tim och 27 öre/mil vid 100 km/tim.

<sup>1</sup> Vinfrey-Motor Vehicle Operating Costs. Proc. of the fourteenth annual meeting of the Highway Research Board, 1935.



- ✚✚✚✚ Personbilar
- Lastbilar
- Bussar

Fig. 40 och 41. Beräknad väglitningsavgift i öre/tonmil.

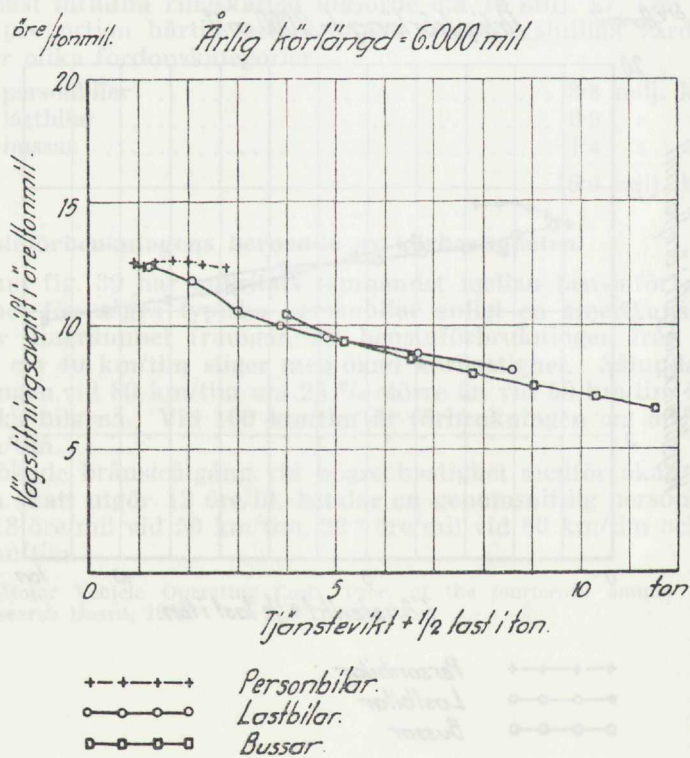
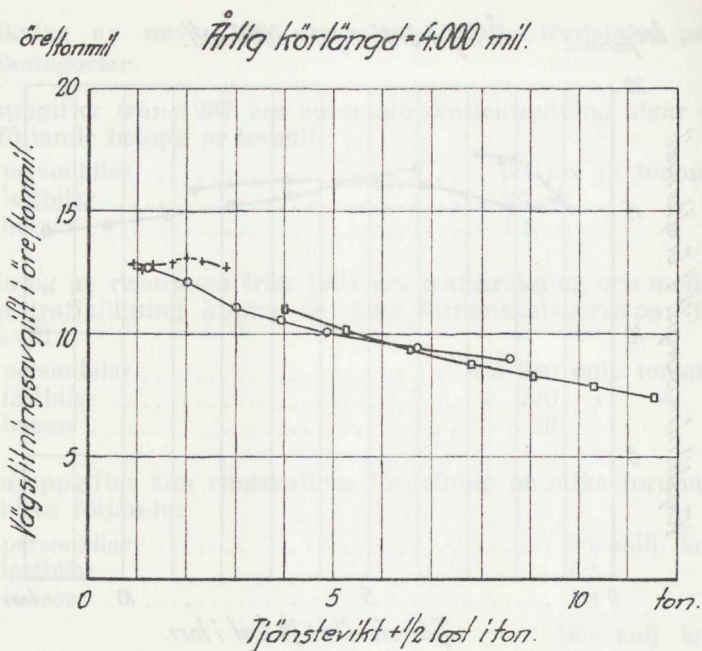


Fig. 42 och 43. Beräknad vägslitningsavgift i öre/tonmil.

### Danska erfarenheter om vägslitningen på permanenta vägbeläggningar.

På begäran av statens väginstitut har Dansk Vejlaboratorium den 26 november 1937 avgivit ett utlåtande om vägslitningen av olika motorfordonstyper på permanenta vägbeläggningar, ur vilket utlåtande följande utdrag göres:

Utlåtandet är grundat på avnötningmätningar, utförda på provvägen på Roskildevägen. Denna provväg utgör en del av den starkt trafikerade vägen mellan Köpenhamn och Roskilde; den är uppdelad i sex st. 3 m breda, parallella banor. Två av dessa banor, i det följande benämnda P-banorna, ha sedan den 1 december 1932 trafikerats uteslutande av personbilar; två andra banor, benämnda L-banorna, ha sedan samma tidpunkt befarits uteslutande med lastbilar. Banorna voro försedda med olika slag av permanenta beläggningar, av gatsten, cementbetong och asfalt. Genom periodiskt verkställda mätningar har avnötningen blivit uppmätt. Av följande tabell framgår avnötningens storlek enligt de verkställda mätningarna.

Bana	Observationstid	Fordonets totalvikt i medeltal ton	Årlig slitning i medeltal för 1 000 tons trafikmängd pr dygn och pr m vägbredd, mm
P.	Smågatsten 1933—37	1·26	0·07
L.	1933—37	3·75	0·05
P.	Cementbetong 1926—37	1·49	0·12
L.	1933—37	3·75	0·09
P.	Asfaltbetong 1933—37	1·26	0·20
L.	1933—37	3·75	0·13
P.	Sandasfalt 1933—37	1·26	0·17
L.	1933—37	3·75	0·12
P.	Gjutasfalt 1933—37	1·26	0·14
L.	1933—37	3·75	0·10

Vejlaboratoriet säger, att det av mätningarna framgår, att avnötningen för alla beläggningar är mindre på lastbilbanorna än på personbilbanorna pr ton räknat, vilket är ett uttryck för, att de tunga motorfordonen slita mindre för samma trafikmängd i ton än de lätta.

Vejlaboratoriet har vidare funnit, att slitningen kan ungefärligen uttryckas med följande formel:

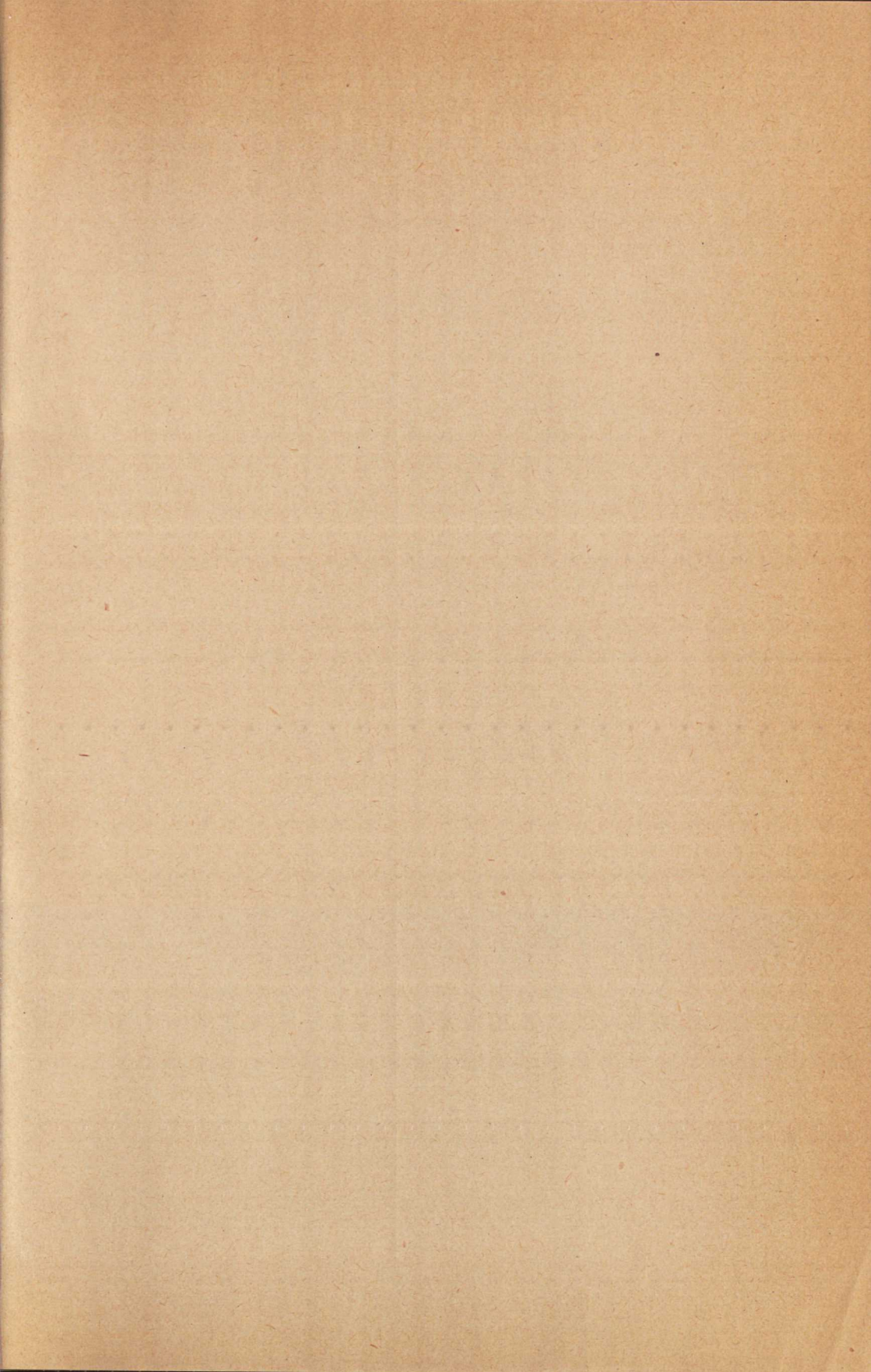
$$S = k \times M^{\frac{2}{3}}, \text{ där}$$

S är avnötningen i mm för 1 000 motorfordon pr dygn pr m vägbredd, k en konstant, beroende av beläggningen (k varierar mellan 1 och 2·6). M är fordonens medelvikt.



De nyssnämnda slutsatserna äro gjorda och formeln uppställd under förutsättning, att vägslitningen är orsakad av den förenade inverkan av trafik och väderlek och att man sålunda kan bortse från, att väderleken ensamt åstadkommer någon slitning. För provvägen på Roskildevägen har denna förutsättning visat sig vara tillnärmelsevis riktig.

Det förtjänar även påpekas, att provvägen är rak, varför den ökade slitningen i kurvor samt den ökade slitningen på grund av inbromsning och acceleration icke kommit till uttryck. Undersökningarna gälla permanenta vägbeläggningar.



# Statens offentliga utredningar 1937

## Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

### Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvärd.

- Betänkande med förslag till revision av förvarings- och interneringslagarna m. m. [3]  
Lagberedningens förslag till lag om aktiebolags pensions- och andra personalstiftelser m. m. [13]  
Promemoria ang. grunderna för en reform av lagstiftningen om rätt till litterära och musikaliska verk. [18]  
Förslag till ändrad lagstiftning om sammanträffande av brott jämte motiv. [24]  
Förberedande utkast till strafflag. Efterlämnade anteckningar av J. C. W. Thyrgén. [37]  
Betänkande med förslag till lag om villkorlig dom m. m. [38]

### Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

- 1934 års nämnd för städningens utredning. Betänkande med speciella beräkningar och förslag rörande ersättningarna för städningsarbete inom vissa statliga ämbetslokaler i Stockholm m. m. [7]  
Utredning ang. de rättsbildade domsagobiträdernas anställnings- och avlöningsförhållanden. [20]  
1936 års lönekommitté. Betänkande med utredning och förslag ang. dyrtorsgrupperingen. [32]  
Betänkande med förslag till kungörelse om kommissionärer hos överrätter och stadsdomstolar. [39]  
1936 års lönekommitté. Betänkande med förslag till civilt avlöningsreglemente. [48]

### Kommunalförvaltning.

#### Statens och kommunernas finansväsen.

- Betänkande med förslag till löneroglering för lärarpersonalen vid kommunala mellanskolor, kommunala flickskolor och högre folkskolor. [27]  
1936 års skattekommitté. Betänkande med förslag till omläggning av den direkta statsbeskattningen m. m. [42]  
1937 års automobilskattutredning. Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande automobilbeskattningen. [53]

### Politi.

#### Nationalekonomi och socialpolitik.

- Socialiseringsproblemet. 2. Hushållsräkningens problem och faktorer. [1]  
Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. 2. [2]  
Statslotteriutredningen. Betänkande med förslag rörande svensk penninglotteri. [4]  
Arbetslöshetsundersökningen den 31 juli 1936. [12]  
Hembiträdesutredningens betänkande. 1. Betänkande och förslag i fråga om utbildning av hembiträden. [16]  
Betänkande med utredning och förslag rörande beredskapsarbeten. [26]  
Betänkande med förslag till åtgärder för förbättrande av de blindas och de dövstummas arbetsförhållanden och förvärvsmöjligheter. [34]  
Betänkande med förslag rörande lån och bidrag av statsmedel till främjande av bostadsförsörjning för mindre bemedlade barnrika familjer i egna hem m. m. jämte därtill hörande utredningar. [43]  
Betänkande och förslag rörande värden av själsligt abnorma manliga skyddshemselever samt av vanartade sinnesslöa gossar m. m. [46]  
Betänkande med förslag till lag om semester. [49]  
Betänkande med förslag ang. effektivisering av yrkesinspektionen. [52]

### Hälsö- och sjukvård.

- Yttrande i abortfrågan. [6]  
Betänkande ang. pensionsstyrelsens invaliditetsförebyggande verksamhet. [23]  
Betänkande med förslag till lag om skyddskoppypning m. m. [28]  
Betänkande med förslag ang. inrättande av ett statens institut för folkhälsan. [31]  
Folkandvård. [47]  
Betänkande med förslag till lagstiftning om vitaminiserade livsmedel och om kringföringshandel med kött och charkuterivaror. [51]

### Allmänt näringsväsen.

### Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

- Betänkande med förslag ang. den statsunderstödda v tenavlednings- och avdikningsverksamheten samt d med sammanhängande spörsmål. [8]  
Utredning rörande jordbrukets läge i Norrland n vissa förslag till åtgärder till förbättrande av den n ländska jordbrukarbefolkningens ekonomiska st ning. [9]  
Betänkande med förslag ang. rätt till fiske i n nern, Vättern, Mälaren, Hjälmaren och Storsjö Jämtland. 1. Lagförslag och motiv. [10] 2. Ka bilagor. Vätern och Hjälmaren. [11]  
Betänkande med förslag till vissa lagstiftningsåtgär till motverkande av överdriven skuldsättning in jordbruket. [14]  
Betänkande med förslag till åtgärder mot smitts kastning hos nötkreatur. [19]  
Betänkande med förslag till lag om minimilöner lantarbetare. [21]  
Redogörelse för inventering av odlingsjord å kro parkerna nedanför odlingsgränsen i de två nordliga Norrlandslänen även om för vissa andra uppdrag. [22]  
Betänkande med förslag ang. den fasta lantbruksund visningens ordnande. [33]  
Betänkande rörande fiskerinäringens avsättningsförhå llanden m. m. [41]

### Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

- Betänkande med förslag till lagstiftning ang. särskil husbehovsskogar i Västerbottens och Norrbottens lä lappmarker m. m. [5]  
Betänkande med förslag till lag om allmänningsskor i Norrland och Dalarna m. m. [29]  
Betänkande med förslag till lagstiftning om gru vatten m. m. [35]

### Industri.

#### Handel och sjöfart.

#### Kommunikationsväsen.

- Utredning med förslag till vissa åtgärder för trafiksäkerhetens höjande vid korsningar i samma plan med järnväg och väg samt järnvägarnas beredande av drag av automobilskattemedel till säkerhetsanordningarna vid dylika korsningar. [15]

### Bank-, kredit- och penningväsen.

#### Försäkringsväsen.

#### Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

- Efterskrift till »Kyrkogodset i Skåne, Halland och Blekinge under dansk tid». [22]  
Universitetsberedningen. Utredning i fråga om universitetens verksamhet och organisation. [36]  
Särskilda inom eklesiastikdepartementet tillkallade skunnigas yttrande med anledning av det att dem lämnade uppdraget att biträda vid utredningen av v utav 1936 års kyrkomötes antagna psalmboksförslag [40]  
Betänkande med utredning och förslag ang. understöd form av fria bostäder och fri kost åt studerande vid universiteten i Uppsala och Lund samt karolinska medicinska och kirurgiska institutet. [44]  
Betänkande med utredning och förslag ang. studentexamen. [45]  
Supplement nr 5 till Sveriges familjenamn 1920. [50]

#### Försvarsväsen.

- Betänkande ang. vissa med frivillig anskaffning av luftvärnsmateriel sammanhängande frågor. [17]  
Utredning rörande flottans fartygstyper m. m. [25]

### Utrikes ärenden. Internationell rätt.