

Nr 250.

Av herr **Larsson, Johan August, m. fl.**, i anledning
av Kungl. Maj:ts förslag till förordning om särskild skatt
å bensin och motorsprit m. m.

I proposition nr 110 föreslår Kungl. Maj:t bl. a. fortsatt skattefrihet för motorsprit till den 1 juli 1934.

Av riksdagsskrivelsen rörande denna fråga år 1924 framgår otvetydigt, att avsikten med den beviljade skattefriheten var att stödja sulfitspritindustrien under den tid, som krävdes för motorsprits inarbetande å marknaden. I den mån berörda syfte vunnes och förutsättningarna för den medgivna skattebefrielsen alltså icke längre förelåge, borde — ansåg riksdagen — skattebefrielsen upphöra. Skulle det åter visa sig, att motorspriten trots dessa lättnader icke hade möjlighet att upptaga tävlan med det utländska bränslet, saknades jämväl anledning att bibehålla denna undantagsbestämmelse.

Vad riksdagen anförde visar, att meningen icke var att genom permanent subvention uppehålla sulfitspritindustrien, om den efter utgången frist visade sig fortfarande icke kunna existera utan stöd. Ifrågavarande subvention minskar givetvis automobilskattemedlen, och de väghållningsskyldiga gå alltså miste om det belopp, sulfittfabrikerna erhålla. Någon anledning till att ålägga de väghållningsskyldiga att under obegränsad tid understödja nämnda industri synes emellertid icke föreligga, då automobilerna torde slita vägarna lika mycket vare sig de drivas med bensin eller motorsprit. Det bör härvid icke heller förbises, att vägs-katten, som för landsbygden är en synnerligen dryg pålaga, är den mest ojämnt verkande av alla våra skatter, i det den icke utgår efter bärkraft utan trycker en samhällsklass, nämligen jordbrukarna, minst 2 å 3 gånger så hårt som de övriga. Det är därför i främsta rummet jordbrukarna, som nödgas betala denna subvention, och detta ehuru jordbrukets ekonomiska läge torde vara ogynnsammare än sulfittindustriens.

Enligt propositionen användes inom landet år 1925 1,9 miljoner liter 50-procentig motorsprit, år 1926 4,8 och 1927 7 miljoner liter. Med sistnämnda kvantitet, reducerad till ren sprit, och en skatt av 6 öre för liter uppgår det belopp, som undandrages vägväsendet, till 210,000 kr. pr år. Skulle ökningen från 1927 till 1928 ha varit lika kraftig som föregående år, varom dock propositionen icke lämnar upplysning, överstiger beloppet nu avsevärt denna summa, och i den händelse ökningen fortsätter i samma

tempo under den kommande femårsperioden, kan subventionen komma att stiga till belopp, som vägväsendet endast med största svårighet torde kunna undvara.

Enligt de förutsättningar riksdagen år 1924 angav, skulle tiden nu vara inne att avveckla understödet till sulfitspritindustrien, oavsett om syftet med skattefriheten vunnits eller icke, en avveckling som torde böra ske under instundande femårsperiod. Man kunde därvid tänka sig successivt inträdande skatteplikt med likformig årlig höjning, men det är måhända ur lämplighetssynpunkt att föredraga, att skatten sättes till visst belopp för hela femårsperioden, varför vi vilja föreslå, att den fixeras till 3 öre för liter från instundande budgetårs ingång, och således en skattelättnad av 3 öre för liter medgives sulfitspritindustrien under den kommande femårsperioden. Utan alltför tvära omkastningar skulle industrien därigenom få tid att anpassa sig, varjämte klart angäves att subventionen icke får bli permanent. Att fasthålla vid den ursprungliga förutsättningen, att subventionen endast skall vara tillfällig, anse vi med hänsyn till de väghållningsskyldiga vara ett oeftergivligt villkor.

Som bekant höjdes år 1927 skatten å bensin med 1 öre pr liter, varigenom sulfitsprittillverkningen erhöll en från början opåräknad premie. Skulle under instundande femårsperiod, såsom från olika håll redan nu påyrkas, en omläggning av grunderna för automobilskattemedlens utgående ske i den riktningen, att större del av skatten lägges på bensin och gummi och mindre på automobilerna än vad för närvarande är fallet, kan den förlust väghållarna göra komma att stiga till mycket stora belopp årligen, om skattefriheten icke begränsas. Samma förhållande inträder givetvis, i fall avsättningen av motorsprit skulle ökas i den utsträckning man på sina håll synes förutsätta och som ju även ur vissa synpunkter kunde vara önskvärdt. Vägväsendet bör snarast möjligt frigöras från sambandet med denna industriella subvention, som lätt nog kan bli högst betungande.

Vi vilja därför i anslutning till det anförda hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att premulgationsbestämmelserna till förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit skola vara av följande lydelse:

»Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1929; dock att skatten å motorsprit skall till den 1 juli 1934 utgå med 3 öre för liter.

Genom förordningen — — — tull.

Den, som — — — förmäles.»

Stockholm den 5 mars 1929.

Johan Larsson.

Axel Löfvander.

Alexander Nilsson.

Karl Andersson.