

Nr 41.

Ankom till riksdagens kansli den 18 maj 1931 kl. 1 e. m.

Bevillningsutskottets betänkande, i anledning av väckta motioner om höjning av skatten å bensin och motorsprit.

I två likalydande, till bevillningsutskottet hänvisade motioner, nr 119 i första kammaren av herr *Sederholm* m. fl. och nr 163 i andra kammaren av herr *Persson* i Fritorp m. fl., har hemställts, »att riksdagen måtte besluta sådan ändring av förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, att den i 1 § angivna skattesatsen bestämmes till 8 öre, samt att den för tiden från och med den 1 juli 1933 till den 1 juli 1934 för motorsprit bestämda skattesatsen höjes till 4 öre».

Beträffande motiveringen för detta förslag, i den mån densamma ej här nedan återgivits, får utskottet hänvisa till motionen nr 119 i första kammaren.

Särskild skatt å bensin infördes år 1924 och bestämdes då till 5 öre för liter samt utgör numera efter en år 1927 vidtagen höjning 6 öre för liter. Gällande bestämmelser i ämnet innehållas i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit. I vad denna författning avser skatt å motorsprit, träder densamma i kraft först den 1 juli 1933, varefter skatten under ett år utgår med nedsatt belopp av 3 öre för liter. Vid införsel till riket av bensin uttages vidare en tull av 1 öre för 10 liter, med vilken tull avses att bensinen skall komma att behandlas såsom tullpliktig vara och alltså olovlig införsel av bensin bliva straffbar.

Bensinskatten liksom de enligt särskilda författningar utgående skatterna å automobiler och automobilgummiringar disponeras i huvudsak för vägväsendet, i det att sammanlagda beloppet av automobilskattemedlen motsvaras å riksstatens utgiftssida av vissa anslag huvudsakligen för nämnda ändamål. Gällande bestämmelser om fördelning av automobilskattemedel återfinnas i en förordning av den 16 maj 1930 (nr 161). Enligt denna skola av automobilskattemedel i första hand bestridas *dels* hälften av de jämlikt gällande lagar angående väghållningsbesvärets utgörande på landet samt om ödebygdsvägar utgående statsbidragen till vägunderhåll och vinterväghållning, *dels* vad av automobilskattemedel skall utgå i avlöning åt vägingenjörer, biträdande vägingenjörer och väg-

Utskottet.
Gällande bestämmelser.

ingenjörssassistenten, *dels ock* vad som, jämlikt i sådant avseende gällande bestämmelser, av de enligt förenämnda förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit inplutna medlen skall ställas till lantbruksstyrelsens förfogande att användas till fiskerinäringens befrämjande. Av återstående skattemedel skola 20 procent tillfalla rikets städer för att användas till dessas gatu- och väghållning samt 80 procent landsbygden för att användas företrädesvis till förbättring och underhåll av för den allmänna samfärdseln särskilt betydelsefulla vägar och broar (1 §). Inom vardera av dessa grupper avsättes viss del — av städernas andel 20 procent samt av landsbygdens andel 15 procent — att i utjämnings syfte fördelas på sätt Kungl. Maj:t förordnar (städernas och landsbygdens utjämningsandelar). Återstoden (80 procent) av städernas totala andel fördelas mellan de särskilda städerna i förhållande till de belopp, som från dem inplutit i automobilskatt (2 §). Av den del (85 procent) utav landsbygdens totala andel, som ej avsättes såsom utjämningsandel, utgår till vägdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, bidrag med 45 procent av distriktets verkliga kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning under nästföregående kalenderår, dock allenast därest vägunderhållet hela det året ålegat vägkassan (vägdistriktens direkta underhållsbidrag), varvid i nämnda kostnad jämväl inbegripes all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg. Vad av omförmälda 85 procent återstår tillgodokommer de särskilda länen i förhållande till de belopp, som inplutit i automobilskatt från respektive läns landsbygd (länsens ordinarie andelar; 3 § 1 mom.). Även den i utjämnings syfte avsatta delen av landsbygdens totala andel tillgodokommer, fränsett vissa understöd till forsknings- och undersökningsarbeten, de särskilda länen, med fördelning dem emellan enligt Kungl. Maj:ts förordnande. Av de skattemedel, vilka såsom ordinarie andelar och utjämningsandelar tillgodokomma de särskilda länen, äger Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bestämmande, underordnad myndighet årligen bevilja bidrag till förbättring av för automobiltrafiken särskilt viktiga vägar och broar inom länet. Vidare äger Kungl. Maj:t av dessa skattemedel bevilja årliga bidrag till underhåll av sådana av vederbörande vägkassa underhållna vägar och broar, vilkas underhåll på grund av automobiltrafik i synnerlig grad försvåras, ävensom till sådan vinterväghållning, som är till särskilt gagn för automobiltrafiken (det s. k. extra underhållsbidraget; 4 §).

1931 års
statsverks-
proposition.

I årets statsverksproposition hava vid beräkningen av de särskilda inkomstitlarna automobilskattemedlen under förutsättning av oförändrade skattesatser upptagits med ett belopp av 52 miljoner kronor för nästkommande budgetår. I propositionen har erinrats, att ifrågakvarande skattemedel under budgetåret 1929/1930 lämnat en behållen inkomst av i runt tal 44.26 miljoner kronor och i löpande riksstat äro upptagna till 47 miljoner kronor, samt hänvisats till att motorfordonsbeståndet under år

1930 trots de vikande konjunkturerna uppvisat en stark ökning. Med hänsyn härtill och till att, såsom riksräkenskapsverket också framhållit, den punkt ännu icke syntes vara nådd, vid vilken ifrågavarande transportmedel erhållit en mot dess inneboende möjligheter svarande användning, har föredragande departementschefen ansett befogat att icke uppskatta beloppet av under budgetåret 1931/1932 inflytande automobilskattemedel lägre än till 52 miljoner kronor.

Med utgångspunkt från denna beräkning av automobilskattemedlen har i statsverkspropositionen under sjätte huvudtiteln, punkterna 16 och 17, i anslutning till förenämnda grunder för automobilskattemedlens fördelning förslag framställt om anvisande av extra förslagsanslag, att direkt utgå av automobilskattemedel, till förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga gator och vägar i städerna med 9,020,000 kronor och till förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden med 36,080,000 kronor. Vad beträffar användningen av sistnämnda anslag, har i propositionen föreslagits sådan ändring i förordningen om fördelning av automobilskattemedel, att vägdistriktens direkta underhållsbidrag höjas från 45 till 50 procent av verkliga kostnaden för vägunderhållet. Dessa bidrag skulle efter sådan beräkningsgrund och med utgångspunkt från en antagen underhållskostnad för år 1931 av 44,900,000 kronor uppgå till 22,450,000 kronor. Landsbygdens utjämningsandel skulle utgöra 5,412,000 kronor och länens ordinarie andelar 8,218,000 kronor; sammanlagt skulle alltså 13,630,000 kronor tillfalla länsfonderna. Härifrån borde emellertid avdrag ske för de av utjämningsandelen utgående medlen till forskningsarbeten, varefter för länsfonderna skulle återstå omkring 13,450,000 kronor.

1931 års riksdag har emellertid endast på det sätt bifallit Kungl. Maj:ts förslag om underhållsbidragets höjning, att riksdagen medgivit, att av landsbygdens andel för budgetåret 1931/1932 av automobilskattemedlen må disponeras ett sammanlagt belopp av högst 1,275,000 kronor för tilldelning av ett tillfälligt extra tilläggsbidrag åt mera betungade väghållningsdistrikt för 1931 års kostnader för vägunderhåll och vinterväghållning, att utgå vid sidan av det enligt gällande förordning utgående bidraget å 45 procent. Det borde kunna beräknas, att genom denna ändring i Kungl. Maj:ts förslag länsfondernas medel för vägförbättringar komma att ökas med cirka 1 miljon kronor utöver det belopp, som skulle kommit att härför disponeras vid bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

1931 års
riksdag.

I motionerna har gjorts gällande, att å ena sidan automobilskattemedlen icke komme att uppgå till så högt belopp, som beräknats i statsverkspropositionen, och att å andra sidan den till grund för fördelningen liggande underhållskostnaden för vägdistrikten beräknats för lågt. Med

Motionerna.

hänsyn till dessa omständigheter och till att underhållsbidragen i propositionen föreslagits skola höjas till 50 procent, hava motionärerna ansett de länsfonderna tillfallande medlen för vägförbättringar bliva alltför knappa. Särskilt under rådande svåra förhållanden på arbetsmarknaden måste det enligt motionärernas mening väcka betänkligheter, att de för omlägnings- och förbättringsarbeten avsedda medlen komma att minska. Men oberoende av denna synpunkt föreläge ett mycket starkt behov av medel i länsfonderna för vägförbättringar. Motionärerna hava för detta ändamål funnit en ökning erfordras av de under kommande budgetår inflytande automobilskattemedlen, för nästa budgetår med minst 8 miljoner kronor. Vidare hava motionärerna framhållit, att bensinpriset avsevärt sjunkit under senare år, i det att detsamma under början av år 1930 höll sig omkring 28 öre för liter men sedermera sänkts till 22 öre för liter. Bensinen borde därför kunna utan svårighet bära den erforderliga skatthöjningen. Motionärerna hava därför förordat en höjning av bensinskatten med 2 öre till 8 öre för liter. Beträffande fördelningen av dessa medel har anförts följande:

»Den här ifrågasatta skatthöjningen kan beräknas vid fördelningen av de under nästa budgetår inflytande automobilskattemedlen tillföra 'städernas totala andel' ett belopp av 1,600,000 kronor, medan återstoden, 6,400,000 kronor, skulle tillfalla länsfonderna. Då bidraget från länsfonderna regelmässigt utgår med 75 procent och då det icke torde råda någon tvekan om att återstående kostnader skola kunna bestridas av väghållningsdistrikten, skulle med detta tillskott till länsfonderna vägarbeten med ett sammanlagt kostnadsbelopp av omkring 8.5 miljoner kronor per år möjliggöras. Härtill kommer nyssnämnda belopp av 1,600,000 kronor, vadan alltså ett sammanlagt belopp av över 10 miljoner kronor skulle komma gatu- och vägarbeten tillgodo genom förenämnda skatthöjning. Detta skulle givetvis medföra, att de av motorfordons trafikens behov föranledda vägarbetena kunna komma till utförande i betydligt snabbare tempo än hittills. Att en sådan ökning av arbetstillfällena över hela riket särskilt under rådande förhållanden är av utomordentlig betydelse för landet i dess helhet är uppenbart.»

Motionärerna hava slutligen framhållit, att i samband med den ändring i förenämnda förordning den 3 maj 1929, som påfordrades av beslut om höjning av ifrågavarande bränsleskatt till 8 öre, den vid förordningen fogade övergångsbestämmelsen syntes böra ändras därhän, att skatt å motorsprit från och med den 1 juli 1933 till den 1 juli 1934 skulle utgå med 4 öre för liter.

*Utskottets
yttrande.*

Ett huvudsyfte med den år 1922 införda beskattningen av automobiltrafiken var att tillgodose behovet av medel för byggande och förbättrande av för automobiltrafiken väl lämpade vägar. Det bidrag, som lämnas vägväsendet i form av automobilskattemedel, har också ursprungligen främst använts till vägväsendets höjande genom förbättrings- och nybyggnadsarbeten samt blott i ringa utsträckning till vägunderhållet. Såsom av den lämna-

de redogörelsen framgår hava efter hand förskjutningar i fråga om medelens användning ägt rum, så att numera huvudparten av dessa skattemedel kommit att användas till underhållet. Ehuru genom nämnda av årets riksdag fattade beslut rörande fördelning av automobilskattemedlen ett större belopp än Kungl. Maj:t föreslagit kommer att tillfalla länsfonderna till förbättringsarbeten, understiger dock detta belopp ej oväsentligt vad som med tillämpning av tidigare använda fördelningsgrunder skulle kommit att användas för detta ändamål.

Då genom den år från år stigande automobiltrafiken behovet av medel för vägförbättringar snarare ökats än minskats, ligger det i öppen dag, att nämnda förhållande kan medföra avsevärd fara för vägväsendets utveckling. I den mån erforderliga arbeten för broar samt korsningar mellan vägar och järnvägar måst eftersättas, kan bristen på tillräckliga medel för förbättringar medföra, att trafiksäkerheten icke kan i tillräcklig grad upprätthållas. Det synes därför angeläget att, i den mån så kan ske utan att andra berättigade intressen trädas för nära, en sådan ändring kommer till stånd, att för vägväsendets höjande erforderliga medel anskaffas.

Ehuru automobilbeskattningen höjdes så sent som år 1927, bekostar automobiltrafiken sannolikt icke så stor del av utgifterna för vägväsendet som motsvarar de av denna trafik orsakade merkostnaderna. Beträffande frågan om storleken av de merutgifter automobiltrafiken förorsakar vägväsendet ävensom spørsmålet rörande automobilbeskattningens framtida ordnande har utskottet i sitt denna dag avgivna betänkande nr 40 hemställt om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning. Innan en sådan utredning slutförts, bör uppenbarligen slutgiltig ställning icke tagas till förevarande fråga.

Såsom i motionerna framhållits föreligger genom nuvarande prisförhållanden å bensinmarknaden ett särskilt gynnsamt tillfälle att tillgodose vägväsendets behov av medel för förbättringsarbeten. Priset å bensin har, sedan motionerna väckts, ytterligare sjunkit och är sålunda lägre än vid något tidigare tillfälle. En så måttlig prishöjning, som den föreslagna skatteökningen skulle medföra, torde därför icke komma att vålla svårigheter för trafikanterna, och i vart fall synas de fördelar dessa skulle komma att beredas genom vägarnas förbättring och ökad trafiksäkerhet vara så avsevärda, att härigenom olägenheterna av en skattehöjning sannolikt skulle komma att uppvägas.

Även andra omständigheter tala för att genom förhöjning av bensinskatten bereda ökade medel till förbättringsarbeten. Det är sålunda ovisst, huruvida bensinen jämväl i framtiden kommer att bibehålla sin plats som det praktiskt taget enda motorbränslet. Skulle exempelvis råoljan komma att åtminstone delvis uttränga bensinen i denna egenskap, kan uppenbarligen inträffa, att åtminstone under en begränsad tid tillflödet av automobilskattemedel minskas och att till följd härav i första hand

vägförbättringsarbetena måste eftersättas. Det synes därför välbetänkt att, då så kan ske utan större olägenheter för trafikanterna, ökade medel uttagas för detta ändamål. Ett tillgodoseende av motionärernas syfte skulle säkerligen medföra den fördelen, att nya arbetstillfällen erhöles, varigenom arbetslösheten komme att i viss mån motverkas. Det är därför önskvärt, att de arbeten, som genom skat­tehöjningen kunna komma till stånd, igångsättas snarast möjligt.

För nästa budgetår torde inkomsten av bensinskatten vid gällande skattesats av 6 öre för liter beräknas till omkring 25 miljoner kronor. En höjning av skatten med 2 öre för liter torde förty kunna beräknas inbringa omkring 8 miljoner kronor. Av detta belopp skulle enligt grunderna för automobilskattemed­lens fördelning 1.6 miljoner kronor tillfalla städernas totala andel och återstoden eller 6.4 miljoner kronor länsfonderna.

Av vad utskottet sålunda an­fört framgår, att den föreslagna skat­tehöjningen bör bli­va provisorisk. Lämpligen bör tiden för skat­tehöjningen begränsas till omkring två år eller till och med den 30 juni 1933. Då skatteplikt för motorsprit inträder först efter sistnämnda dag, blir det vid nu angivna begränsning av giltighetstiden för skat­tehöjningen å bensin icke erforderligt att nu fatta ståndpunkt i frågan om höjning av skatten å motorsprit.

Den föreslagna författningen torde böra träda i kraft så snart ske kan å dag, som Konungen bestämmer.

Under åberopande av vad sålunda an­förts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte, i anledning av de likalydande motionerna I: 119 av herr Sederholm m. fl. och II: 163 av herr Persson i Fritorp m. fl., antaga följande

Förslag

till

fö­rordning om tilläggsskatt å bensin.

Häri­genom förordnas, att utöver den i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit stadgade skatten å bensin skall erläggas en tilläggsskatt av 2 öre för liter; och skola de i nämnda förordning meddelade bestämmelser rörande skatt å bensin jämväl tillämpas i fråga om sålunda utgående tilläggsskatt.

Denna förordning träder i kraft den dag Konungen förordnar, och äger tillämpning till och med den 30 juni 1933.

Stockholm den 18 maj 1931.

På bevillningsutskottets vägnar:

JOH. NILSSON.

Närvarande: herrar Nilsson i Kristianstad, Bårg, Bergman*, Jönsson i Slåtåker, Björnsson, Olsson i Ramsta, Björklund, Olsson i Golvvasta, Wohlin, Olsson i Gävle, Åström, Östergren, Bengtsson i Örby Bosgård, Larsson i Örbyhus, Ericson i Boxholm*, Werner, Anderson i Norrköping, Larson i Tönnersa* och Svedberg.

*) Icke närvarit vid justeringen av betänkandet.

Reservation

av herrar *Bergman, Olsson* i Ramsta, *Olsson* i Golvvasta, *Wohlin, Larson* i Örbyhus, *Anderson* i Norrköping och *Svedberg*, vilka ansett att utskottets utlåtande bort hava följande lydelse:

»I ett denna dag avgivet betänkande har bevillningsutskottet föreslagit riksdagen att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag rörande automobilbeskattnings anordnande. Detta förslag är föranlett av motioner, i vilka bland annat yrkats, att fordonsskatten skall reduceras och skattesatserna å gummiringar och bensin i motsvarande grad höjas. Då anledning finnes antaga, att riksdagen bifaller denna hemställan, torde alltså spørgsmålet om automobilbeskattnings framtida ordnande komma att inom den närmaste framtiden upptagas till allsidig och

grundlig prövning. Ett bifall till den i motionerna I:119 och II:163 föreslagna höjningen av skatten å bensin och motorsprit skulle i viss mån, även om höjningen är avsedd att vara provisorisk, föregripa en blivande utredning angående automobilbeskattningen och måhända försvåra en önskvärd nedsättning av fordonsskatten därigenom, att den för en sådan nedsättnings genomförande sannolikt erforderliga skatteökningen å bensin redan nu tages i anspråk för att tillföra vägväsendet ökat bidrag av automobilskattemedel. Utskottet anser att dessa frågor böra prövas och avgöras i ett sammanhang och på ett sådant sätt, att en rationell och skälig beskattning av motortrafiken uppnås.

Den direkta anledningen till det i motionerna I:119 och II:163 framförda förslaget om en omedelbar höjning av skatten å bensin och motorsprit, är, att Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen under 6:e huvudtiteln föreslagit, att det direkta underhållsbidraget till vägdistrikten skulle höjas till 50 procent av den verkliga underhållskostnaden, varigenom de för omlägnings- och förbättringsarbeten avsedda medlen komme att minska. Motionärerna hava fördenskull och även för att överhuvud taget tillföra länsfonderna ökade resurser för vägförbättringar funnit en ökning av de under kommande budgetår inflytande automobilskattemedlen behöfelig samt i sådant syfte föreslagit höjning av skatten å bensin och motorsprit. Utskottet underskattar icke det berättigade i motionärernas synpunkter och önskemål i förevarande avseende, men vill framhålla att ifrågavarande skäl för en skattehöjning försvagats genom riksdagens nyss fattade beslut att, med avslag å Kungl. Maj:ts ifrågavarande förslag, bibehålla det nuvarande procenttalet för det direkta underhållsbidraget och anvisa ett belopp av 1,275,000 kronor såsom extra bidrag till mera betungade väghållningsdistrikt. Såsom ovan anförts komma härigenom länsfondernas medel för vägförbättringar att ökas med omkring 1 miljon kronor utöver det belopp, som skulle hava kommit att härför disponeras vid bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Utskottet vill även framhålla, att en ökad tilldelning av bilskattemedel för nyanläggningar och vägförbättringar innebär, att vägdistrikten måste vidkännas ökade utgifter, då såsom regel distrikten själva skola bidraga med 25 procent av kostnaderna för dessa arbeten. För att kunna tillgodogöra sig den ökade tilldelningen av bilskattemedel måste alltså vägdistrikten påtaga sig en ökad skattebörda, vilket i betraktande av det redan nu alltför tunga skattetrycket i flertalet landsbygdskommuner synes vara ägnat att väcka betänkligheter. Icke heller kan utskottet finna att den genom en skatteökning möjliggjorda utsträckningen av vägarbetena kan hava den betydelse för arbetslöshetens lindrande utanför de yrkesmässiga vägarbeternas led, att en höjning av skatten enbart ur denna synpunkt kan anses vara motiverad.

Slutligen vill utskottet framhålla att man i dessa tider med stora och

växande svårigheter för näringslivet och icke minst för jordbruket har anledning att vara synnerligen försiktig med skatteförhöjningar och icke annat än i nödfall fördyra driftskostnaderna för ett trafikmedel, som för ett mycket stort antal jordbrukare i vårt land fått en allt större betydelse.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motioner I:119 och II:163 icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.»