

Nr 119.

Av herr **Sederholm m. fl.**, om *höjning av skatten å bensin och motorsprit.*

De under budgetåret 1931—1932 inflytande automobilskattemedlen har riksräkenskapsverket enligt vissa grunder beräknat till 50 miljoner kronor. Till samma belopp har även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med andra beräkningsgrunder kommit.

I årets statsverksproposition har emellertid chefen för finansdepartementet under rubriken »Inkomsterna» beräknat de under nämnda budgetår inflytande automobilskattemedlen till 52 miljoner kronor, därvid departementschefen i motsats till riksräkenskapsverket räknat med en fortsatt ökning av antalet motorfordon.

Med utgångspunkt från sistnämnda belopp, 52 miljoner kronor, och under antagande att vägunderhållskostnaderna för åren 1930 och 1931 skola visa sig uppgå till 44 respektive 45 miljoner kronor, har chefen för kommunikationsdepartementet i årets sjätte huvudtitel (punkten 16) framlagt förslag till fördelning av de under nästkommande budgetår inflytande medlen. Förslaget innebär vissa ändrade grunder för medelsdispositionen. Sälunda skall enligt förslaget väghållningsdistriktens direkta underhållsbidrag utgå med 50 procent i stället för 45 procent å verkliga underhållskostnaden för år 1931, vilken höjning beräknats medföra en merutgift för ändamålet av i runt tal 2,250,000 kronor. Detta innebär, att sistnämnda belopp, som vid nu gällande grunder skulle tillfalla länsfonderna (landsbygdens utjämningsandel och länens ordinarie andelar) och därifrån utgå såsom bidrag till omlägnings- och förbättringsarbeten, i stället kommer till användning såsom ökat understöd till väghållningsdistrikten för bestridande av de alltjämt stigande underhållskostnaderna. Från sina utgångspunkter har departementschefen beräknat, att på länsfonderna skulle komma att belöpa ett belopp av i runt tal 13,450,000 kronor eller, med hänsyn tagen till medelsrestitution till lantbruksstyrelsen, 13,400,000 kronor.

Givetvis är det förenat med stora svårigheter att verkställa en beräkning av de under ett kommande budgetår inflytande automobilskattemedlen. En betydelsefull ledning torde man därvid kunna finna i den tendens till stegring, som kan konstateras under senast förflutna år, jämförd med framtida konjunkturutsikter på området. Utgår man därvid från budgetåret 1927—1928, det första hela budgetår under vilket ännu gällande skattesats för bensin var

i tillämpning och då totala inkomsten av automobilskattemedel uppgick till i runt tal 33,100,000 kronor, har stegringen av inflytande automobilskattemedel utgjort i avrundade tal:

Från	Till	Kronor
	budgetåret	
1927—28	1928—29	6,700,000
1928—29	1929—30	4,500,000

Inkomsten uppgick alltså under budgetåret 1929—1930 till i runt tal 44,300,000 kronor.

Redan vid sin i december 1929 uppgjorda inkomstberäkning för innevarande budgetår ansåg riksräkenskapsverket en nedgång i stegringen under de närmaste åren av ifrågavarande medel vara att förvänta. Resultatet av uppbörden under budgetåret 1929—1930 tyder också mycket starkt på att så är förhållandet. Numera, under svåra depressionstider, föreligga än större skäl att försiktigt beräkna ifrågavarande inkomst. I varje fall lär man icke i likhet med chefen för finansdepartementet kunna med fog förvänta, att berörda stegring skall under vartdera av budgetåret 1930—1931 och 1931—1932 uppgå till i stort sett samma belopp som under budgetåret 1929—1930. Det föreligger större anledning att antaga, att det av riksräkenskapsverket samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade inkomstbeloppet för budgetåret 1931—1932, 50 miljoner kronor, kommer att visa sig riktigt avvägt.

En minskning av inkomstbeloppet till 50 miljoner kronor får givetvis starka verkningar på förenämnda av chefen för kommunikationsdepartementet uppgjorda förslag till medelsfördelning. Innan dessa verkningar närmare påvisas, torde dock övriga till grund för fördelningen liggande beräkningar böra beaktas.

De till grund för fördelningen liggande beräkningarna av underhållskostnaderna under åren 1930 och 1931, slutande å belopp av 44 respektive 45 miljoner kronor, synas nämligen icke vara godtagbara. Utvecklingen på detta område tyder på att nämnda belopp äro för lågt beräknade. För bedömande av frågan är det av intresse att taga del av de senare årens underhållskostnader och jämföra dem med de av departementschefen beräknade beloppen. En sammanställning häröver har följande utseende:

År	Hela vägunderhållet Kronor	Underhållskostnad i distrikt med vägkasseunderhåll Kronor
1927	34,500,000	25,530,000
1928	38,000,000	32,460,000
1929	44,400,000	42,880,000
1930	44,000,000 (beräknat)	43,600,000
1931	45,000,000 »	44,900,000

Det torde böra anmärkas, att de i högra kolumnen upptagna beloppen icke äro direkt jämförbara, då som bekant under senare år allt flera distrikt övergått från naturaunderhåll till väggasseunderhåll. Den fortgående stegringen av underhållskostnaderna kan dock icke, även om man väl beaktar, att underhållet år 1929 på grund av särskilda förhållanden var särskilt dyrbart, anses tendera till en så stark avsaktning, som departementschefen antagit. Man torde åtminstone för år 1931 böra räkna med ett högre kostnadsbelopp än det av departementschefen angivna.

Den nyss såsom sannolik angivna minskningen till 50 miljoner kronor av den beräknade inkomsten av automobilskattemedel skulle, vid oförändrade grunder i övrigt, medföra en sänkning av »städernas totala andel» från 9,020,000 kronor till 8,620,000 kronor. Av samma skäl skulle det för länsfonderna avsedda beloppet minskas från omkring 13,400,000 kronor till omkring 11,800,000 kronor.

Sistnämnda belopp kommer vidare att minskas med hälften av det belopp, varmed de av departementschefen beräknade underhållskostnaderna under år 1931 komma att överskridas.

Man kan sålunda på goda grunder förutse, att det för länsfonderna avsedda beloppet av 1931—1932 års automobilskattemedel kommer att väsentligt understiga de belopp, som tidigare tillgodokommit fonderna. En sammanställning av de för nämnda fonder under de senare åren avsedda medlen giver vid handen, att desamma, trots ökningen år från år av automobilskattemedlens totalbelopp, undergått en avsevärd minskning, huvudsakligen till följd av det direkta underhållsbidragets successiva höjning. Sammanställningen, som för jämförelses skull upptager även det för innevarande budgetår beräknade beloppet, anger i runda tal summan av utjämningsandelen och länens ordinarie andelar, sedan restitution av bensinskatt till lantbruksstyrelsen och avdrag av medel till forskningsarbeten skett:

Budgetår	Kronor
1927—1928	17,500,000
1928—1929	19,400,000
1929—1930	13,500,000
1930—1931	(beräknat) 12,200,000

För budgetåret 1931—1932 torde i enlighet med i det föregående gjorda beräkningar ett belopp av högst 11,800,000 kronor kunna påräknas, fränsett den minskning, som betingas av att de av departementschefen beräknade underhållskostnaderna med säkerhet komma att överskridas. Därest det av departementschefen under punkten 10 av sjätte huvudtiteln framlagda förslaget om bidrag till marklösen vid företag av ifrågavarande slag vinner riksdagens bifall, komma de för själva vägarbetena disponibla medlen att uppgå till ett än mindre belopp.

Varje inknappning av de för länsfonderna avsedda beloppen medför givetvis en minskning av de arbeten, som kunna komma till utförande med bidrag från dessa medel.

Särskilt under rådande svåra förhållanden på arbetsmarknaden måste det väcka betänkligheter, att de för omlägnings- och förbättringsarbeten avsedda medlen skulle komma att ytterligare minskas. Med dessa medel beredas omfattande och för arbetslösa lämpliga arbetstillfällen, som äro fördelade över hela landet.

Men oberoende av nämnda, i och för sig mycket betydelsefulla synpunkt, föreligger ett mycket starkt behov av tillgång på medel i länsfonderna för vägförbättringar. Här torde icke behöva närmare utvecklas, att såväl de för städerna som de för landsbygden tillgängliga medlen för dylika arbeten äro otillräckliga. Beträffande landsbygden, som här särskilt kommer i fråga, hava åtskilliga länsstyrelser i sina å sid. 27 i sjätte huvudtiteln återgivna utlåtanden över förslaget till marklösenbidrag framhållit den knappa tillgången på medel i länsfonderna. Det av Kungl. Maj:t nyligen meddelade beslut, varigenom möjliggjorts en förskottsfordelning på länsfonderna av under visst budgetår inflytande automobilskattemedel, visar i sin mån också på behovet av medel i länsfonderna.

I själva verket föreligger det märkliga förhållandet, att väghållningsdistrikten äro villiga att bestrida sin andel i kostnaden för vägarbeten, som till alldeles övervägande del äro planerade i motorfordonstrafikens intresse och föranledda av dess behov, medan denna trafik med nuvarande skattesatser icke förmår lämna bidrag till alla dessa arbeten.

Då arbeten av nu nämnt slag hava sin givna betydelse för motorfordonstrafiken, exempelvis såsom medförande mindre slitage och ofta nedgång i bränsleförbrukningen, kan det med fog sägas vara ett motorfordonstrafikens eget intresse, att tillräckliga automobilskattemedel kunna ställas till disposition för utförande av sådana arbeten.

För åstadkommande av den behövliga ökningen av automobilskattemedlen torde man vara hänvisad till att verkställa en höjning av skattesatsen för ett eller flera av de nuvarande skatteobjekten: fordonen, gummiringarna och bränslet. Vid övervägande av detta spörsmål torde bränslet närmast komma i fråga för en skattehöjning, då bränsleåtgången åtminstone relativt sett väl kan anses vara ett i genomsnitt ganska tillförlitligt mått på vägslitningen. Därtill kommer, att bränslebeskattningen för fordonsägaren torde vara den minst tyngande genom dess fördelning på hela året.

Här torde böra nämnas om de för skatt å motorfordonsbränsle gällande bestämmelserna. Enligt förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit utgår nämnda skatt med 6 öre per liter, till vilket belopp skatten höjdes år 1927. I vad förordningen avser motorsprit träder den enligt övergångsbestämmelse i kraft först den 1 juli 1933, dock att skatten å motorsprit skall under tiden från och med den 1 juli 1933

till den 1 juli 1934 utgå med 3 öre för liter. I kungörelsen den 6 juni 1929 (nr 122) med vissa bestämmelser om särskild skatt å bensin har restitution å erlagd bensinskatt under vissa förutsättningar medgivits järnvägs- och luftfartsföretag m. fl. med 5,5 öre för liter. I samma kungörelse återfinnas bestämmelser om den i annat sammanhang omnämnda skatterestitutionen till lantbruksstyrelsen.

Det torde icke av hänsyn till bensinkostnaderna kunna anses ogörligt att påföra bensinen en något högre skatt än den för närvarande utgående, 6 öre för liter. Som bekant har bensinpriset sjunkit avsevärt under senare år. Medan priset för ett år sedan höll sig omkring 28 öre för liter och tidigare varit ännu högre, är priset numera 22 öre för liter, en mot hela skattebeloppet svarande prissänkning. Bensinförbrukningen synes sålunda åtminstone vid nuvarande eller något högre prisläge kunna utan svårighet bära någon höjning av bensinskatten.

Gentemot bensinskatten har invänts, att den särskilt drabbar den yrkesmässiga trafiken. Detta förhållande kan dock knappast anses innebära någon orättvisa, då den yrkesmässiga trafiken och särskilt omnibus- och lastbilstrafiken naturligen i särskilt hög grad utsätter vägarna för slitning. En i detta sammanhang beaktansvärd synpunkt framfördes av de s. k. järnvägs-ekonomisakkunniga, som gjorde gällande, att den med järnvägarna konkurrerande automobiltrafiken till skillnad från järnvägarna åtnjöte subvention av det allmänna därigenom, att densamma icke i likhet med järnvägarna behövde bestrida hela kostnaden för anläggning och vidmakthållande av de för trafikens bedrivande nödvändiga förbindelselederna.

För att kompensera den under de senare åren fortsatta sänkningen av de för länsfonderna avsedda medlen och för att bereda någon möjlighet till mötande av de på grund av motorfordonstrafikens fortgående utvidgning stegrade kraven på förbättrade vägar torde erfordras en ökning av de under kommande budgetår inflytande automobilskattemedeln, för nästa budgetår med minst omkring 8 miljoner kronor.

Av riksräkenskapsverkets inkomstberäkning kan utläsas, att den under nästa budgetår inflytande bensinskatten vid nuvarande skattesats av 6 öre för liter kan beräknas uppgå till omkring 25 miljoner kronor. Den önskvärda ökningen av dessa medel med omkring 8 miljoner kronor skulle alltså, under förutsättning att bensinkonsumtionen icke därigenom minskas, ernås genom att skatten höjes med 2 öre till 8 öre för liter.

Mot en sådan höjning av bensinskatten torde åtminstone under nu rådande förhållanden å bensenmarknaden ingen befogad invändning kunna göras. Måhända kan den framtida utvecklingen komma att nödvändiggöra en återgång till lägre skattesats, men redan en endast tillfällig höjning av bensinskatten skulle medföra stora fördelar ur vägsynpunkt såväl för motorfordonstrafiken som för det allmänna.

Den här ifrågasatta skattehöjningen 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 skattehöjning. Detta skulle givetvis medföra, att de av motorfordonstrafikens behov föranledda vägarbetena kunna komma till utförande i betydligt snabbare tempo än hittills. Att en sådan ökning av arbetstillfällen över hela riket särskilt under rådande förhållanden är av utomordentlig betydelse för landet i dess helhet är uppenbart.

I samband med den ändring i förenämnda förordning den 3 maj 1929, som påfordras av beslut om höjning av ifrågavarande bränsleskatt till 8 öre, torde den vid förordningen fogade övergångsbestämmelsen böra ändras därhän, att skatt å motorsprit från och med den 1 juli 1933 till den 1 juli 1934 skall utgå med 4 öre för liter.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställes,

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.

Stockholm den 17 januari 1931.

G. Sederholm.

Joh. Nilsson
i Kristianstad.

J. B. Johansson,
Fredrikslund.