

Nr 104.

Av herr **Hall m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om särskild automobilskatt, m. m.*

I proposition nr 5 till årets riksdag har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen antaga förordning om särskild automobilskatt, som på personbilar skulle uttagas med efter deras vikt växlande belopp från 50 till 2 090 kronor per år, samt förordningar om tilläggsskatt på bensin och vissa andra motorbränslen, vilken senare skatt skulle uttagas för bensin med 20 öre per liter och för andra bränslen med 15 öre per liter. De sålunda föreslagna skatterna beräknas inbringa ett sammanlagt skattebelopp av 178,5 milj. kronor för år. 1947 års konsumtionsskatteberedning, som förberett skatteförslagen, har framhållit bl. a. följande:

”I anslutning till dessa förslag har beredningen ansett sig böra framhålla angelägenheten av att de ökade skatteintäkter, som uppkomma i följd av förslagets genomförande, tillgodoföras vägväsendet så snart det ekonomiska läget gör detta möjligt. Vidare vill beredningen framhålla att nu berörda förslag till skärpt beskattning tillstyrkts under uttrycklig förutsättning, att — om förslagen genomföres — någon s. k. utstampning av motorfordon icke kommer att äga rum, att de nu gällande förbuden mot s. k. söndagskörning upphävas och att vid en eventuell drivmedelsransonering drivmedel tilldelas alla slag av motorfordon efter skäligen grunder.”

Undertecknade motionärer, som helt ansluta sig till de synpunkter på bilismens reglering som skatteberedningen anfört, föreslå att hela det av Kungl. Maj:t äskade skattebeloppet uttages enbart genom tilläggsskatter på motorbränslen och yrka följaktligen avslag på den i propositionen förordade särskilda automobilskatten. Till stöd för dessa yrkanden få vi anföra följande:

Den nu inträdda valutasituationen nödvändiggör enligt vår mening en fullständig omprövning av statsmakternas ställning till bilismen. Det är nu otänkbart att tilldela bilismen en valutakvot av den storleksordning, som skulle erfordras för att vid en obegränsad användning av det nuvarande bilbeståndet vidmakthålla detsamma. De nuvarande svårigheterna bedömas visserligen ibland optimistiskt såsom relativt snabbt övergående. En sådan omfattning är knappast realistisk. En grundförutsättning för ett bättre och mera stabilt valotaläge för vårt land är att de krigshärjade länderna, framför allt i Central- och Västeuropa, lyckas genomföra en fullständig återuppbyggnad av sitt näringsliv. En

sådan återuppbyggnad kommer med nödvändighet att taga många år i anspråk. Under hela denna tid kommer vårt land att lida under i stort sett samma dollarbrist som för närvarande är rådande. De svenska importplanerna måste sålunda under en lång följd av år upprättas under samma tryck som importplanen för år 1948. Det är under sådana förhållanden meningslöst och i hög grad skadligt att nu vidtaga åtgärder på viktiga importområden med tanke på att dessa åtgärder skulle kunna avvecklas inom ett eller annat år. Regleringar och skatteläggningar som nu genomföras måste därför konstrueras på sådant sätt att de tåla en längre tids tillämpning.

Statsmakternas politik med avseende å bilismen kan under denna tid icke rimligen uppehållas som en "tuhoppning" mellan olika ståndpunkter, som med endast några månaders mellanrum förändrar den enskildes rättigheter och tillfogar honom avsevärda ekonomiska förluster. En sådan politik kommer endast att åberopas som stöd för det ofta upprepade påståendet, att statliga regleringar alltid äro av ondo och endast ge uttryck för statsmakternas inkompetens i fråga om att reglera det ekonomiska livet och den enskildes ekonomiska förhållanden.

Vilka former som skola väljas för bilismens reglering och beskattning under denna tid torde bli beroende på den ställning statsmakterna intaga till bl. a. privatbilismens nytta och berättigande över huvud taget. Hittills har statsmakternas ställning till privatbilismen med personbilar i väsentlig grad grundats på föreställningen, att denna bilism skulle representera en lyxkonsumtion. Om man med lyx menar allt, som icke dagligen står till *alla* medborgares förfogande, kan ju denna föreställning ha ett visst fog för sig. Det hör emellertid hållas i minnet, att ägarna av de privata personbilarna numera ingalunda äro till finnandes enbart inom de högre inkomstskikten. Den privata bilismen har fått en allt större utbredning inom alla samhällsklasser. I icke ringa utsträckning har t. ex. svårigheten att erhålla bostad i närheten av arbetsplatsen tvingat även arbetare och tjänstemän att för den dagliga förflyttningen mellan bostaden och arbetsplatsen anskaffa motorfordon. Likaledes är ett icke obetydligt antal hantverkare och ägare av mindre industrier, lanthandlare och jordbrukare innehavare av personbil, som anskaffats för erforderliga resor och transporter i deras yrkesutövning. Även om dessa fordon dessutom i viss utsträckning komma till användning för nöjes- eller rekreationsresor för ägarna själva och deras familjer, är det uppenbarligen oriktigt att betrakta fordonen som lyxföremål, vilka skola ådraga ägarna speciell lyxbeskattning.

Det förefaller för övrigt som om svenska folkets konsumtion av umbärliga varor numera vore så högt uppdriven och allmänt utbredd att begreppet lyx måste bedömas på helt annat sätt än tidigare. Enbart konsumtionen av alkoholhaltiga drycker och tobak kostar en summa av

omkring 1 200 miljoner kronor per år, varav betydande belopp måste tillskjutas i utländsk valuta. Importen av lyxbetonade textilvaror, bijouterier och onyttiga prydnadssaker av olika slag drager betydande belopp. Till så helt överflödiga och onyttiga ting som medaljer och smycken tillhandahålles guld för miljontals kronor. Läger man därtill, att vilken svensk medborgare som helst för utrikes resor har rätt att i Sverige inköpa båt-, järnvägs- eller flygbiljetter till obegränsat belopp, som landet får ersätta i utländsk valuta, och att han dessutom en gång per år kan erhålla utländsk valuta till motvärdet av 500 kronor för en resa, även om denna icke sammanhänger med något annat än vederbörandes önskan att bereda sig nöje och rekreation, kan det knappast vara uttryck för en väl avvägd skattepolitik att utvälja bilismen till speciell strykpojke. Om man betänker, att all denna umbärliga konsumtion kostar landet mycket betydande valutautgifter, är det tvärtom svårt att finna en hållbar motivering för att vägra en svensk familj valutatilldelning motsvarande 50 eller 100 kronor per år för inköp av bensin till sin bil, även i de undantagsfall då denna bil huvudsakligen användes för att tillfredsställa familjens vällovliga behov av nöje och rekreation. Detta hindrar självfallet icke att man i nuvarande valuta- och penningpolitiska läge kan tillgripa en beskattning, som medverkar till att pressa ned konsumtionen. Hittills har det emellertid icke ifrågasatts, att man enbart för rätten att inköpa exempelvis sprit eller tobak skulle tvingas att erlægga en licensavgift på 500 eller 1 000 kronor per år. I fråga om dylika njutningsvaror, som man väl icke ens på de håll, där oförståelsen för bilismen är helt oöverkomlig, vill beteckna som mera nödvändiga ting än ett modernt och ändamålsenligt kommunikationsmedel, har staten såsom självklar antagit principen att beskatta förbrukarna i förhållande till deras konsumtion. Det synes uteslutet att välja någon annan form för en extra beskattning av bilismen.

Att bilismen efter kriget nått en så stor omfattning, som den för närvarande har, måste delvis tillskrivas den skattepolitik staten fört. Under kriget hade bilismen mycket betydande kostnader för anskaffande av gengasaggregat och bränsle. Efter kriget sänktes i rask takt bränslepriset till den nuvarande nivån, vilket för vanliga personbilar torde innebära att bränslekostnaden per mil räknat nu uppgår till högst $\frac{1}{3}$ av krigspriset. Samtidigt ha de fasta kostnaderna för att innehava bil — inköpspris, bilskatt m. m. — ökat avsevärt. Den enskilde bilisten har självfallet en benägenhet att reducera dessa fasta kostnaders relativa betydelse genom att begagna sin bil i större utsträckning. När bränslepriset är lågt och de fasta kostnaderna höga reduceras kostnaderna per mil för varje ytterligare mil bilen begagnas. Den omständigheten att bilen huvudsakligen användes i rörelse eller tjänst betyder också att dess begagnande kan i stor utsträckning anpassas efter

vad som är ekonomiskt lämpligt. Ägaren kan i regel minska någon av sina övriga utgifter eller öka någon av sina inkomster genom att använda bilen i större utsträckning. Den stegring av de fasta kostnaderna för bilarna, som blivit en följd av penningvärdets fall och stegringen av fordonsskatterna, motverkas nu av bilisterna genom ett starkare utnyttjande av bilarna. Att bensinförbrukningen är så mycket större än 1939 trots att antalet bilar är mindre, förklaras i stor utsträckning av detta förhållande. Den nu föreslagna höjningen av fordonsskatten kommer, därest den genomföres, utan tvivel att utlösa en verklig rekordförbrukning av bensin. En höjning av bensinpriset med 20 öre per liter kommer icke att i nämnvärd grad motverka denna stegring. Mot den stegring av de fasta kostnaderna av 300 till 500 kronor per år för en medelstor personvagn kommer en stegring av cirka 30 öre per mil i körkostnad icke att verka avskräckande.

Därest det nu föreliggande förslaget genomföres, kommer utvecklingen med all sannolikhet att bli följande:

Något nämnvärt antal bilar kommer icke att avregistreras på grund av den skärpta bilbeskattningen. Bensinförsäljningen kommer redan under de första månaderna att visa en så stark ökning, att statsmakterna omedelbart måste tillgripa kraftiga åtgärder för att begränsa densamma. Den tidigare omnämnda utstampningen av ett antal fordon kommer självfallet då att aktualiseras. Siffran 40 000 à 50 000 bilar har i detta sammanhang nämnts. En sådan utstampning skulle måhända under ett par månader komma att visa en något sänkt försäljningssiffra för bensin, men efter en kort tid skulle utan tvivel den trafik som dessa personbilar burit finnas överflyttad på de återstående 110 000 till 120 000 personvagnar. Redan fem à sex månader efter den första utstampningen skulle det bli nödvändigt att genomföra endera av två åtgärder, nämligen antingen en bensinransonering eller en ytterligare utstampning av minst 50 000 bilar. Först efter att endera av dessa drastiska åtgärder företagits, kunde man vänta en uppdämning av den stritt forsande bensinströmmen. Med den skräck, som man av någon anledning synes hysa för en bensinransonering, skulle antagligen utstampningen även i detta läge tillgripas trots de statsfinansiella betänkligheterna.

Med krigstidens erfarenhet som bakgrund råder det ingen tvekan om att en omfattande avregistrering av bilar innebär en oerhörd kapitalförstörelse. Särskilt bleve detta fallet nu, då alla som tvingades att avregistrera sina fordon på grund av valutaläget redan från början måste vara inriktade på att avregistreringen kommer att gälla under många år framåt. Det väldiga kapital som ligger nedlagt i 100 000 personbilar

kunde med all säkerhet anses till större delen förlorat. Erfarenheten har visat, att detta kapital bäst bevaras och underhålles om bilägarna givas möjlighet att köra sina bilar åtminstone i någon utsträckning varje år. En personbil av normal kvalitet, som köres sträckor mellan 500 och 1 000 mil per år, blir i egentlig mening aldrig utsliten. När den efter många år nedskrotas, sker detta därför att ägaren anser den vara omodern. Med de nuvarande valutautsikterna bör den svenska bilismen vara inställd på att få begagna ganska omoderna bilar. Det kapital som ligger nedlagt i desamma kan också mycket länge bevaras under förutsättning att statsmakterna tillgripa en riktig skattepolitik. Såsom framhålls i propositionen bör denna skattepolitik icke endast inriktas på att tillföra staten inkomster. Den bör även bidra till en sådan sanering av bilismen, att andra regleringsåtgärder om möjligt undvikas. Om de nuvarande bilskatterna behållas oförändrade är en ytterligare höjning av bensinskatten med 7 öre per liter utöver de i propositionen föreslagna 20 örena tillräcklig för att till statskassan inbringa de 45 miljoner kronor som den särskilda bilskatten beräknas giva. Med en sådan konstruktion av skatten undvikas också alla de olägenheter, som här ovan berörts, samtidigt som denna ytterligare höjning av bränslepriset bör bidra till sparsamhet med bränslet.

Mot en höjning av bensinskatten kan möjligen riktas den invändningen, att en fördyring av biltransporterna skulle inträda med bl. a. krav på höjda taxor från de yrkesmässiga trafikutövarna. Det bör emellertid anmärkas, att även propositionens förslag i betydande grad drabbas av denna anmärkning. Det bör även beaktas att hela denna invändning har nämnvärd tyngd endast för transporter på längre avstånd, vilka transporter det ju ändå är nödvändigt att i görligaste mån begränsa genom att avlasta dem på andra trafikmedel. Vad de kortare gods-transporterna angår, lär bensinpriset spela en underordnad roll. Omkostnaderna hänföra sig här främst till andra faktorer, t. ex. lastning, lossning m. m.

Under hänvisning till ovanstående föreslå undertecknade,

att riksdagen, med godkännande av de av beredningen angivna förutsättningarna i fråga om upphävandet av det s. k. söndagsförbudet och regleringen i övrigt av motorfordonstrafiken, måtte

- 1) avslå Kungl. Maj:ts förslag till förordning om särskild automobilskatt;

- 2) bifalla propositionens förslag till förordning om tilläggsskatt å bensin med den ändring att skatten fastställs till 27 öre per liter;
- 3) bifalla propositionens förslag till förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 mars 1948, med den ändring att skatten fastställs till 27 öre per liter; samt
- 4) bifalla propositionens förslag till förordning om tilläggsskatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor med den ändring att skatten fastställs till 20 öre per liter.

Stockholm i januari 1948.

David Hall.

Gust. Hellbacken.

Evald Ericsson.

Sigurd Lindholm.

Thorvald Ekdahl.

Eskil Eriksson.

Einar Andersson.

Bertil Andersson.

Harald Kärrlander.

Patrik Svensson.

John Lundberg.

*Frans Severin,
Stockholm.*

*Verner Hedlund,
Östersund.*

*Olof Andersson,
Malmö.*

*Erik Severin,
Gävle.*

Lars Lindahl.

Henry Allard.

Fritz Persson.
