

**Nr 458.**

Av herr **Falk**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med hemställan om bemyndigande för Kungl. Maj:t att förordna om restitution i vissa fall av tilläggsskatt å bensin, som användes vid jordbrukets drift.

I proposition till årets riksdag, nr 178, föreslås att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att — i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder som tillämpats vid restitution av tilläggsskatten å bensin, som förbrukats vid jordbruket till bensindrivna traktorer under år 1949 — förordna om restitution av tilläggsskatt till bensindrivna traktorer under tiden den 1 juli 1950—den 30 juni 1951.

Departementschefen har i och med denna hemställan icke ansett sig nu kunna lämna en proposition med anledning av det betänkande, som särskilda sakkunniga överlämnat i skrivelse den 30 november 1949, med förslag om restitution av all skatt på bensin, som bland annat användes vid jordbruket.

Departementschefen uttalar därvid, att han för egen del — utan att nu taga ställning till frågan om det principiellt berättigade i kravet på restitution av bensinskatt för de här ifrågavarande ändamålen — kommit till den uppfattningen, att sakkunnigförslaget i vart fall icke kan utan en tidskrävande överarbetning läggas till grund för lagstiftning i ämnet.

I nedanstående fem punkter har jag repeterat de motiv som vid olika tillfällen framförts för att den bensin som användes vid icke landsvägstrafik icke skall beskattas och därför ej betalas med högre pris än fotogen.

1. Bensinskatten är avsedd att bidra till täckande av kostnaderna för vägväsendet. Om därför fotogen ej beskattas, skall bensin, använd inom jordbruket, ej beskattas.

2. Bensindriften ger bättre effekt än fotogendriften vid lika stor cylindervolymer, varför anskaffning av större och dyrare motorer än som erfordras vid bensindriften blir följd. Vid såväl import som inhemsk tillverkning medför detta onödigt hög kapitalinvestering med åtföljande högre förbrukning av utländsk valuta.

3. Bränsleförbrukningen är högre vid fotogendriften än bensindriften, och ökningen blir större om traktor användningen sker i korta tidsmoment och för lättare arbeten. Följden blir onödigt bränsleimport med motsvarande slöseri med utländsk valuta.

4. Smörjolfjeförbrukningen är cirka dubbelt så stor som vid bensindriften, varför smörjolfjeimporten fördubblas med motsvarande slöseri med utländsk valuta.

5. Bensindrifft ger enklare skötsel och är därmed arbetsbesparande.

Bensinskatten har därför ogynnsamt påverkat traktorutvecklingen och maskinbeståndet i övrigt, vilket blir av större betydelse ju mer traktorn användes för alla slags arbeten.

Jag skall här nedan utveckla de synpunkter som jag ovan sammanfattat i fem punkter, grundade på egna jämförelser mellan fotogen- och bensindrifft, och vilka bekräftas av sakkunskapen och redovisats på olika sätt.

Beträffande ändamålet och syftet med bensinskatten sade bevillningsutskottet i sitt betänkande nr 23/1949:

»För egen del är utskottet i princip av den uppfattningen, att—då de genom bensinbeskattningen inflytande skattemedlen äro avsedda att bidra till täckande av kostnaderna för vägväsendet — komensation bör lämnas jordbruket för de särskilda kostnader som uppkomma till följd av beskattningen av bensin, som användes såsom drivmedel för jordbrukets maskiner. Huruvida komensationen bör avse endast tilläggsskatten å bensin eller göras mera omfattande vill utskottet i detta sammanhang lämna öppet.»

En annan fråga, som i detta sammanhang gång på gång kommit fram i diskussionen om restitutionen av bensinskatten, är de minskade inkomster, som staten skulle få på grund av mindre skatt. Sålunda säger departementschefen i propositionen 188/1949:

»Med hänsyn härtill och då varje utvidgning av rätten till restitution är ägnad att väcka nya krav på restitutionsrätt, anser jag mig i nuvarande ekonomiska läge icke böra tillstyrka att — såsom kommissionen föreslagit — restitutionsrätt införes även för skatt å bensin, som användes för stenröjning m. m. inom jordbruket.»

Frågan har emellertid ingenting med minskade skatteinkomster att göra, eftersom det här gäller för jordbrukaren ett val mellan den högt skattebelagda bensinen och den icke skattebelagda fotogenen. Får jordbrukaren icke restitution, så fortsätter han att köra på fotogen, och skatteintäkten för statens del blir oförändrad. Samtidigt fortsätter slöseriet med utländsk valuta, eftersom jordbruket på grund av orationell anskaffning måste investera större kapital och därmed öka produktionskostnaderna, som i sin tur öka statens utgifter i jordbrukskalkylen. Den förlust som restitutionsförfarandet åstadkommer för staten begränsar sig till administrationskostnaderna för restitutionens genomförande. Å andra sidan minskas statens utgifter i jordbrukskalkylen, om restitution lämnas individuellt.

Beträffande p. 2—4 angående motoreffekt, bränsleförbrukning och smörj-oljeförbrukning, så har vid jämförelser mellan fotogen- och bensindrifft kunnat konstateras bensinens överlägsenhet. Jag återger här från restitutionssakkunnigas betänkande sammanfattningen av statens maskinprovningars utredning i ärendet:

»Bensindrifft kan beräknas medföra 10—15 procent högre effekt än om fotogen användes. Denna effekttökning kan utnyttjas effektivt. Förbruk-

ningen av drivmedel vid bestämd belastning är något lägre vid bensindrift; dock är skillnaden ej stor. I praktiken medför fotogendrift större bränsleförbrukning bland annat till följd av att fotogenmotorer icke stannas vid kortare pauser på grund av svårigheterna att starta dem samt genom att en fotogenmotor köres med onödigt starkt gaspådrag vid körning på tomgång för att motortemperaturen ej skall sjunka. Smörjoljeförbrukningen nedgår vid bensindrift till ungefär hälften av den förbrukning, som åtgår vid fotogendrift. Bensinskatten har ogynnsamt påverkat traktorutvecklingen, vilket blir av större betydelse ju mer traktorn användes för alla slags arbeten. Hänsyn bör även tagas till jordbrukets tvång att hushålla med arbetskraften.»

I anslutning till de överläggningar i traktorfrågor som anordnats av jordbrukstekniska institutet 22—23 februari i år gjordes i samband med ett föredrag om »Fördelar och nackdelar med bensindrift, fotogendrift och dieseldrift» och diskussionen efter föredraget några inlägg, som ytterligare bekräfta bensindriften fördelar. Föredragshållaren, t. f. laborator Svensson från lantbrukshögskolan, uppställde vissa grundfordringar på en traktor och slutade med att genomgången av alla argument ger vid handen, att man helst vill se bensinmotorer i framtidens traktorer. Civilingenjör Lundström, statens maskinprovningar, framhöll bland annat:

»Frågan om oljeutspädning vid fotogenmotor är icke grundligt undersökt. Man vet icke när utspädning sker och vad som händer i motorn. Våra förslitnings-siffror gälla de gamla järnhjulstraktorerna, som användes för hårt arbete och gingo relativt högt belastade. Därigenom höllos de bättre varma. Talaren hade hos fotogendrivna järnhjulstraktorer uppmätt en utspädning på 50 procent i smörjoljan vid kall väderlek och 30 procent vid varmare väderlek. Vid transportkörning är faran för oljeutspädning hos fotogenmotorn störst. Eftersom gummihjulstraktorer i hög grad användas för transporter, är kombinationen fotogen—gummihjul icke lämplig. Man kan säga, att fotogenmotorn ur både bränsleförbruknings- och effektsynpunkt är den minst lämpliga. (Fotogenmotorn har världsrekord i låg effekt per volymenhet, Ur referatet i nr 2/1950 av 'Maskinteknik i Jord och Skog'.) Bränsleförbrukningen blir ofta hög på grund av att förgasaren måste vara inställd för riklig bränsletillförsel, då man får låg belastning. Man bör komma ihåg, att man ur en bensinmotor får många procent större effekt än ur en lika stor fotogenmotor.»

Vid sidan av de tekniska och praktiska fördelar som bensindriften medför för den enskilde jordbrukaren, äro de nationalekonomiska fördelarna av en sådan storleksordning, att man har svårt att förstå, att vi i nuvarande valutaläge kunna bortse från dessa. Eftersom man utomlands ursprungligen bygger fotogenmotorerna för bensindrift och sedan omändrar dem till fotogen vid export till Sverige, ökas kapitalinvesteringen onödigt. Föbvärdet för import av erforderliga omändringsdetaljer av t. ex. 5 000 traktorer kan beräknas till cirka 1 miljon kronor i utländsk valuta, men man tvingas vid fotogendrift att importera större motorer (och traktorer), varför merkostnaden i utländsk valuta blir många gånger större. I bilaga 2 till

restitutionssakkunnigas betänkande framhålles, att man får 10—15 procent lägre bensinförbrukning än fotogenförbrukning vid en och samma motortyp. Och denna besparing torde bli större vid intermitterent körning, och den är i ständigt ökande allteftersom mekaniseringen ökar på de medelstora och mindre jordbruken, där körpassen bli korta. Med nuvarande bränsleförbrukning för jordbruket, cirka 200 miljoner liter, betyder en besparing av endast 10 procent 20 miljoner liter eller 2,2 miljoner kronor slöseri med importvaluta. I praktiken torde den bli betydligt större, eftersom en överdimensionering av motorerna blir följderna vid fotogendrift för att få tillräcklig effekt. Beträffande besparingar i smörjoljeförbrukning framhålla restitutionssakkunniga, att vid ett antal av 30 500 traktorer blir besparingen i importvaluta 2,2 miljoner vid bensindrift. Traktorbeståndet är i dag närmare 50 000 traktorer med förgasarmotorer.

Beträffande p. 5 om enklare skötsel vill jag först hänvisa till ett uttalande av direktör Moberg, statens maskinprovningar, i anslutning till det ovannämnda föredraget i Uppsala:

»Utvecklingen på traktorområdet inom jordbruket går så snabbt, att förut gjorda erfarenheter endast med en viss begränsning kunna läggas till grund för en bedömning av den framtida utvecklingen. Den traktoranskaffning som man kan vänta sig inom det mindre jordbruket avser icke främst att ersätta hästar, utan att ge den mänskliga arbetskraften en arbetsavlastning och då icke minst i en mängd småsysslor. Bekvämlighet, smidighet och mångsidighet blir därför ett absolut krav på smågårdarnas traktorer.»

Här gäller det först och främst att göra motoriseringen användbar för det mindre jordbruket. Direktör Moberg räknar med ett ökat behov av traktorer för detta, men förutsättningen är, såsom han säger, bekväma, smidiga och mångsidiga traktorer, där bensindrift är en av förutsättningarna. Inom jordbruk, där endast en man med hjälp av hustru eller minderåriga barn sköter arbetet, växlar arbetet ofta från timme till timme med arbete på åker och arbete med djuren, så att enkelhet i skötsel är en av förutsättningarna, om det mindre jordbruket skall få någon glädje av motoriseringen.

Som bekant har riksdagen redan bifallit restitution på tilläggsskatten på bensin (eller 27 öre) för tiden fram till den 1 juli 1950. Här vill jag endast uttala min förvåning över hur långsamt bestämmelserna för de av riksdagen i god tid uttalade riktlinjerna utformats. För år 1949 ha bestämmelser om sättet för utbetalning av denna restitution utfärdats så sent, att restitutionen av tilläggsskatten för år 1949 ännu icke utbetalats. Här få alltså många kapitalsvaga småbrukare, särskilt om de för att finansiera traktorköpet hjälpa sina grannar, ligga ute med för dem betydande belopp över ett år, då, såvitt jag kan förstå, inga som helst hinder förelegat att utbetala restitutionen kvartals- eller åtminstone halvårsvis och inte som nu sker ett halvt år efter förbrukningsårets slut. Detta måste medföra starkt misstroende mot myndigheternas sätt att handlägga sina åligganden. Jag har också

erfarit, att en av lantbrukarnas större organisationer i ett av sina yttranden till Kungl. Maj:t föreslagit, att det är tillräckligt med restitutionens utbetalande en gång om året, varvid de tydligen endast tänkt på startbensin, varför man kan konstatera, att denna jordbrukets egen organisation i ringa grad beaktar och värnar om det mindre jordbrukets intressen.

I skrivelse den 30 november 1949 ha tillkallade sakkunniga överlämnat ett betänkande med förslag till restitution i vissa fall av bensinskatt. Enligt betänkandet skulle restitution medgivas i fråga om skatt för bensin eller motorsprit, som under tiden från och med den 1 juli 1950 med retroaktiv verkan från 1 januari 1950 förbrukats inom jordbruket eller inom yrkesmässig trädgårdsskötsel under användandet av motordrivna dragfordon eller andra motorer. Restitutionen, som skulle omfatta såväl den ordinarie skatten som tillägsskatten, skulle medgivas individuellt — därvid den restitutionsberättigade ägde viss valrätt mellan ett bokföringssystem och två s. k. normsystem för genomförande av restitutionen.

I propositionen nr 178 framhåller departementschefen, att flertalet myndigheter i sina remissutlåtanden, såvitt angår frågan om restitution av skatt för bensin som användes vid jordbruksdrift, ställt sig mycket kritiska till de sakkunnigas förslag i denna del. Vidare fortsätter departementschefen, att åtskilliga myndigheter ha uttalat, att förslaget vore invecklat och omständligt, att det för den restitutionsberättigade bleve svårt att avgöra vilket restitutionssystem han borde välja, att den restitutionsberättigade komme att åläggas en omfattande bokföring, som knappast kunde göras fullt korrekt, att de kontrollerande myndigheterna åsamkades ett betydande administrativt arbete, dock utan att någon fullt effektiv kontroll kunde komma till stånd, och att det med hänsyn till de bristande kontrollmöjligheterna icke kunde bortses från risken för missbruk av restitutionsrätten.

Det förefaller egendomligt att man av remissvaren kunnat finna så många negativa meningar, då, såvitt jag kunnat finna från ett trettiootal remissvar, endast sex ställt sig avvisande till det avgivna förslaget. Av dessa föreslå tre som lämpligare och lättare framkomlig väg kollektiv återbäring, och de övriga föreslå överarbetning av sättet för restitutionens lämnande. Ett av dessa avslag kommer från en länsstyrelse, där man i det bifogade yttrandet från vederbörande hushållningssällskap inom länet tillstyrker de sakkunnigas förslag. Det torde knappast kunna räknas som ett avslag att kommerskollegium vill ha bestämmelser om restitution för industriens områden, innan restitutionsrätten för jordbruket utvidgas!

De tre förslagen på kollektiv återbäring, av vilka statskontoret och lantbruksstyrelsen svara för de två samt en länsstyrelse för det tredje, bevisa endast, att vederbörande, som haft till uppgift att skriva remissyttrandet, icke tillräckligt studerat ärendet. Det sista gäller åtminstone följande passus i statskontorets yttrande:

»Därest avsikten är att åstadkomma en allmän kostnadsutjämning olika jordbrukare emellan, torde detta mål endast i mycket ofullständig utsträckning kunna ernås genom restitution av bensinskatt. En lämpligare och lättare framkomlig väg synes i stället vara att även i fortsättningen låta bensinskatten ingå såsom en av faktorerna vid uppgörandet av de kalkyler, som skola ligga till grund för prissättningen å jordbrukets produkter. Vad de sakkunniga anfört mot ett dylikt förfaringssätt torde knappast kunna tillmätas större betydelse.»

I betänkandet står följande:

»De besvärligheter av olika slag, som — enligt vad i det följande skall påvisas — äro förbundna med en individuell restitution av bensinskatt till ett stort antal förbrukare, ha föranlett de restitutionssakkunniga att överväga, huruvida icke jordbrukarnas och fiskarens krav på att återfå erlagd bensinskatt skulle kunna tillgodoses på annat sätt än genom ett förfarande med individuell restitution. Inom fiskerinäringen förekommer redan kollektiv restitution av viss del av bensinskatten, varför det skulle ligga nära till hands att undersöka, huruvida en likartad kollektiv restitution av bensinskatt kunde tillämpas jämväl inom jordbruket. Då emellertid inom jordbruket icke på samma sätt som inom fisket finnes möjlighet att med bensinskattemedel lämna bidrag till verksamheter eller anläggningar, som äro till nytta huvudsakligen för den bensinförbrukande gruppen av jordbrukare, ha restitutionssakkunniga redan av detta skäl ansett en dylik kollektiv restitution av bensinskatt icke kunna lösa bensinskatteproblemet för jordbrukets del. Ej heller kan man enligt restitutionssakkunnigas mening nöja sig med det slag av kollektiv restitution av bensinskatt, som redan nu tillämpas genom att i kalkylen för prissättningen på jordbrukets produkter utgifter för drivmedel till traktorer m. m. inräknas i de kostnader, som skola täckas genom prissättningen. För de jordbrukare som ha att erlægga bensinskatt är nämligen denna restitutionsmetod icke acceptabel, då för dem den genom prissättningen erhållna gottgörelsen i allmänhet endast till ytterst ringa del motsvarar vad de utgivit i bensinskatt. För övrigt är varje kollektiv restitutionsmetod behäftad med den nackdelen, att den icke avhjälpes den olägenheten av en hög bensinskatt, som ligger däri, att skillnaden i pris mellan bensin och fotogen hindrar den övergång från fotogen- till bensindrivna motorer inom jordbruket, som enligt vad i det följande skall påvisas är önskvärd.»

Överståthållarämbetet har i sitt remissvar också framhållit:

»I likhet med de sakkunniga ser ÖÄ icke någon framkomlig möjlighet att ordna kollektiv restitution för jordbruket . . .».

Livsmedelskommissionen säger i sitt remissyttrande:

»Vid bedömandet av restitutionsfrågan bör hänsyn tagas till nu angivna fördelar med bensindriften. Om dessa skola uppnås är det självfallet icke tillräckligt att införa ett restitutionssystem, som innebär att jordbruksnäringen kollektivt ersättes för bensinskatten. En sådan kompensation för nämligen icke till det önskade resultatet: användning av det mest ekonomiska bränslet, nämligen bensin. I den mån restitution icke utgår, tillföres jordbruket redan nu kollektiv kompensation för bensinskatten genom



att drivmedelskostnaderna i deras helhet finnas upptagna i jordbrukskalkylen och där bliva täckta genom en i motsvarande grad förhöjd prissättning på jordbrukets produkter.»

Eftersom frågan gäller om bensen eller fotogen skall kunna användas på jämförbart ekonomiskt sätt för den enskilde jordbrukaren och där det ena bränslet på grund av skattepolitiken är  $3\frac{1}{2}$  gånger så dyrt, så torde det för envar vara klart, att man icke med kollektiv återbäring kan främja den för landets nationalekonomi och den enskilde jordbrukaren önskvärda bensindriften.

Jag kommer här att närmare granska LK:s remissvar, då detta är praktiskt taget det enda, som tar upp betänkandet till diskussion. Övriga säga som regel, i den mån de ej tillstyrka i princip och komma med smärre erinringar, att eftersom de icke kunna komma med något bättre, så tillstyrkes förslaget. LK har i sitt remissvar bestämt avstyrkt bokföringssystemet.

Här må även framhållas, att man har fullständig restitution på bensinskatten för jordbrukets del i vårt grannland Danmark (enligt ett system, som är jämförbart med det i betänkandet föreslagna s. k. bokföringssystemet) sedan två år, och enligt de av restitutionssakkunniga inhämtade upplysningarna från det danska Landbrugsraadet ha några anmärkingar icke framförts mot den skyldighet att bokföra bensininköp och bensinförbrukning som ålagts jordbrukarna för att erhålla frihet från eller återbetalning av skatt.

Såsom de sakkunniga framhållit, medför införandet av bokföringssystemet en möjlighet för jordbrukaren att få en kontroll över sina driftkostnader, som enbart torde vara till hans egen fördel. Flertalet av de grupper av traktörägare, som de sakkunniga ansett nödvändigt att ålägga detta bokföringssystem, nämligen maskinhållare och större jordbrukare som ha flera traktorer med olika bränslen, ha redan sin egen bokföring, och LK har ju själv ålagt maskinhållare att föra en liknande bokföring genom sin blankett nr A 156 och 159. Här efterlyses därför vilka olägenheter som LK funnit från användningen av sistnämnda formulär. Jag kan heller icke förstå LK:s påstående, att »genom att bensen varit ransonerad praktiskt taget hela tiden nuvarande restitutionssystem fungerat, har detta kunnat anknytas till bensintilldelningen för traktorn och därigenom kunnat göras mycket enkelt». Hittills har jordbrukaren vänt sig till kristidsstyrelsen och i förväg gjort en beräkning av sitt bensenbehov för vissa arbeten för att få den *ransonerade varan*. Nu föreslås att han antecknar i verkligheten förbrukad kvantitet av den icke ransonerade varan. Vilket tror LK är svårast för jordbrukaren att göra och vilket är svårast att kontrollera — i förväg gissad förbrukning eller redovisad verklig förbrukning? Även om jag personligen anser normsystemet enklast, så måste dock bok-

föringssystemet alltjämt tillämpas för maskinhållare m. fl., och genom den vägledning som de få av de sakkunnigas nu föreslagna formulär blir det enklare än hittills för både den enskilde och kontrollmyndigheten.

LK säger i sin diskussion om normsystemet, som LK anser »väsentligt enklare» än bokföringssystemet, att:

»De uppenbara svårigheter, som äro förknippade även med normsystemet, utgöra enligt livsmedelskommissionens åsikt ytterligare argument, utöver dem som i annat sammanhang framförts, för uppfattningen att bensinen under normala förhållanden icke genom beskattning bör fördyras i sådan grad, att ett omfattande restitutionsförfarande måste tillämpas. Huruvida det kan anses tillräckligt att slopa den nu utgående tilläggs-skatten på bensin för att motverka den oekonomiska användningen av motorfotogen för drift av traktorer är visserligen tveksamt, men effekten av en sådan åtgärd torde dock lämpligen böra prövas, innan man går in för en individuell restitution, som av utredningen föreslagits.»

Vi få anta, att de sakkunniga efter sin allsidiga utredning kommit till den uppfattningen, att det är otillräckligt med restitution av enbart tilläggsskatten för att kunna främja en allmän övergång till bensindrif, vilket icke heller någon i sitt yttrande ifrågasatt riktigheten av, för att icke säga nödvändigheten av, åtminstone för landets medelstora och mindre gårdar, vilka som bekant äro det större flertalet i Sverige. Av landets 296 000 gårdar större än 4 tunnland äro 278 000 mindre än 60 tunnland! Detta kan inte upprepas nog ofta. Det är här fråga om ett allvarligt ställningstagande till att skapa förutsättningar för en motorisering av främst det mindre och medelstora jordbruket.

Här har emellertid LK vid sin diskussion om tilläggsskatten rört vid en av de mest betydelsefulla frågorna i detta sammanhang. Vad kommer att hända med tilläggsskatten? Om avsikten är att tilläggsskatten helt skall försvinna, ha vi i alla fall inte kommit i ett bättre läge än vad som nu gäller för restitutionen av tilläggsskatten. Skulle det förhållandet inträffa, att endast viss del av tilläggsskatten försvinner och den återstående delen lägges till den nuvarande grundskatten på 18 öre, så kommer ju detta att innebära en försämring mot vad som nu råder. För jordbrukets del och för att kunna främja en övergång från fotogen till bensin finnes ingen annan lösning än att *hela skatten på bensin restitueras på ett eller annat sätt eller borttages*.

Jag vill i detta sammanhang även rätta till den missuppfattning som synes råda inom vissa kretsar, att det endast är vissa motorer, som skulle få fördel av bensindriften. De synpunkter, som framförts, gälla helt generellt, varför övergång till bensindrif gynnar alla traktortyper och motortyper, som nu använda fotogendrif, liksom att varje traktorägare skulle få alla de fördelar som bensindrif innebär, och, icke minst väsentligt, valutainbesparingar göras åt landet i dess helhet.

Jag är medveten om att stora svårigheter finnas att lämna restitution



för ett bränsle, då det användes inom en näringsgren, under det att det beskattas inom andra näringsgrenar, men olägenheterna äro särskilt framträdande inom jordbruket. Jag ansluter mig helt till de restitutionssakkunnigas påstående i deras betänkande den 30 november 1949, att den radikalaste lösningen av frågan om restitution av skatt för bensin vore att helt avskaffa bensinskatten. Här är det nämligen icke längre fråga enbart om ogynnsam inverkan på traktorutvecklingen, utan det brådskar med en snar lösning för att avhjälpa det missförhållandet, att de fordon som trafikera vägarna till följd av den höga bensinskatten alltmer övergått till användning av drivmedel, som ej äro så högt eller alls skattebelagda och beträffande vilka kontrollen av skatternas erläggande är mindre effektiv. Under sådana förhållanden och intill dess bränsleskatten slopats saknas det motiv för att ifrågasätta, att ej jordbruksbefolkningen skulle kunna på heder och samvete deklarerera förbrukningen av traktorbränslen lika väl som övriga näringsgrenars utövare förbrukningen av dieselolja och fotogen, där skatten skall inbetalas i efterhand. Även om det därför bara blir ett provisorium på ett par år, så är det, med hänsyn till den ökning i motoriseringen och maskinanskaffningen som nu äger rum, nödvändigt att omedelbara åtgärder vidtagas för att vi icke skola göra oss skyldiga till en orationell lösning av dessa frågor. Enbart i fråga om traktoranskaffningen till jordbruket rörde det sig förra året om en kapitalinvestering av över 100 miljoner kronor.

Därest man icke anser sig kunna följa det av restitutionssakkunniga framlagda förslaget och eftersom tiden icke tillåter en ytterligare omarbetning av detsamma, får jag föreslå, att i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder, som gälla för restitution på tilläggsskatten (begränsad till vissa slag av arbeten), restitution lämnas även på grundskatten 18 öre eller för närvarande med (nu gällande tilläggsskatt på 27 öre) en sammanlagd skatterestitution av 45 öre. En sådan åtgärd har redan diskuterats av bevillningsutskottet i dess betänkande nr 23/48, där utskottet säger: »Huruvida kompensationen bör avse endast tilläggsskatten å bensin eller göras mera omfattande vill utskottet i detta sammanhang lämna öppet». Om restitution lämnas efter nu gällande grunder för tilläggsskatten för all skatt på bensin, medför detta icke några ytterligare åtgärder ur administrativ synpunkt. Härvid förutsättes dock att restitutionen utbetalas kvartalsvis eller i varje fall halvårsvis, om den förbrukade kvantiteten uppgår till 1 000 liter. Mot vad som i remissvaren framhållits om kontrollsvårigheten vill jag i detta sammanhang endast nämna, att kontrollmöjligheterna av vid en viss gård förbrukad bensin äro betydligt större än nu godtagna kontrollmöjligheter, när det gäller att deklarerera på heder och samvete i efterhand förbrukad dieselolja och fotogen. Inom jordbruket har man dock vissa normer att stödja sig på beträffande trolig förbrukning för olika ar-

beten och viss areal, och man har två års erfarenheter från hittills tillämpad restitution av tilläggsskatten att bygga på. Jag räknar dock icke med att denna åtgärd med begränsad restitution av all skatt skall betraktas annat än som ett provisorium i avvaktan på en lösning av skattefrågan på drivmedel.

Under åberopande av vad sålunda anförts får jag hemställa,

dels att riksdagen måtte besluta att bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder som tillämpats vid restitution av tilläggsskatt å bensin, som förbrukats vid jordbruket till bensindrivna traktorer under år 1949, förordna om restitution av all skatt å bensin, som förbrukas vid jordbruket till bensindrivna traktorer under tiden 1 januari 1950—30 juni 1951,

dels att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t an hålla, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om skyndsamt utredning angående vägskattens fördelning på fordon och drivmedel samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 13 april 1950.

*Karl Falk.*