

## Nr 450.

Av herrar **Ohlon, André**n och **Gränebo**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om tillfällig automobilskatt.

I propositionen nr 144 har Kungl. Maj:t framlagt förslag till förordning om tillfällig automobilskatt. Den föreslagna nya skatten skulle för nästkommande budgetår utgå på personbilar, lastbilar, bussar och släpvagnar jämte tyngre motocyklar med samma belopp som den ordinarie fordonsskatten. Förslaget innebär således en fördubbling av fordonsskatten. Denna tillfälliga skatt har motiverats dels med behovet av ökade statsinkomster för att finansiera ofrånkomliga statliga utgiftsbehov, dels med önskvärheten av att minska den statliga upplåningen samt dels i nuvarande ekonomiska läge minska investeringarna även i sådana varaktiga konsumtionsvaror som personbilar och tyngre motocyklar.

Varken ur rent budgetära eller samhällsekonomiska synpunkter är emellertid den föreslagna tillfälliga fordonsskatten motiverad. Den är icke erforderlig för statsbudgetens balansering, och samhällsekonomiskt synes den oss vara till skada, eftersom den kommer att bidra till en ytterligare höjning av prisnivån. För den tillfälliga fordonsskattens bedömande ur budgetära och samhällsekonomiska synpunkter hänvisa vi till motiveringen i motionerna nr I:448 och II:582 med yrkande om avslag på propositionen nr 143 angående skatt på förbrukning av elektrisk kraft.

De väsentligaste invändningarna mot den tillfälliga fordonsskatten ligga emellertid på ett annat plan. Enligt av riksdagen fastslagna principer skall beskattningen av motorfordon liksom av bensin användas endast för finansiering av vägväsendets kostnader.

Bilismen har redan hårt beskattats, och någon skärpning av denna beskattning för att öka de medel, som vägväsendet har behov av, är icke nu påkallad. En annan sak är, att fordonsskatten icke anpassats efter penningvärdets försämring men å andra sidan bensinbeskattningen undergått en skärpning. Då den tillfälliga bensinskatten slopades företogs samtidigt en höjning av den ordinarie skatten.

Givetvis kan en anpassning av fordonsskatten efter det sjunkande penningvärdet framdeles bli motiverad, men en sådan åtgärd bör bli beroende av om nuvarande bensin- och fordonsskattning skulle visa sig otillräcklig för täckning av de bilismens åvilande väggkostnaderna och bör ses i samband med en omprövning av bilbeskattningens fördelning mellan skatten på fordon och skatten på drivmedel. Därvid bör även beaktande skänkas den omständigheten, att bilskatterna under efterkrigsåren bragt statskassan belopp som i mycket betydande grad överstigit väggkostnaderna. Som chefen för finansdepartementet själv fram-

håller i propositionen nr 144 har han den 6 mars i år med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallat en särskild utredningsman för att utreda frågan om denna avvägning på längre sikt. Under sådana förhållanden förefaller det anmärkningsvärt, att Kungl. Maj:t endast ett par veckor senare förelägger riksdagen förslag till fördubbling av fordonsskatten. Härigenom har Kungl. Maj:t i realiteten föregripit såväl utredningens arbete som även riksdagens prövning. Visserligen avses den nu föreslagna skatten endast erhålla tillfällig karaktär, men har fordonsskatten väl en gång höjts torde det senare vara svårt att åstadkomma en objektiv prövning av frågan hur bilbeskattningen bör fördelas mellan fordons- och drivmedelsskatt.

Enligt vår bestämda mening böra statsmakterna hålla fast vid den principen, att bilbeskattningen endast skall användas för vägväsendets finansiering. En punktbeskattning av motorfordonen i syfte att draga in köpkraft till statsverket eller att minska investeringar bör således icke förekomma. En sådan skatt drabbar en varaktig konsumtionsvara, som i de allra flesta fall har utpräglad nytto-karaktär; den tid är nämligen för länge sedan förbi, då personbilen kunde anses vara en lyxartikel. Den drabbar vidare endast en viss grupp medborgare, varav flertalet därigenom kommer att lida ekonomiskt avbräck i sitt förvärvsarbete.

Då den tillfälliga fordonsskatten skulle utgå även för lastbilar och bussar blir följden en fördyring av transportkostnaderna inom näringslivet med krav på kompensering prishöjningar som sannolik följd. Vidare komma resekostnaderna för allmänheten att ökas, vilket i sin tur torde komma att underblåsa kraven på nya inkomstförbättringar. Såväl fordonsskatten som skatten på förbrukningen av elektrisk kraft komme således icke att motverka det starka inflationstryck som nu återigen framträder utan torde tvärtom komma att förstärka detta.

En fördubbling av fordonsskatten komme att få svåra återverkningar på hela samhällslivet, men särskilt hårt komme landsbygdens befolkning att drabbas. De stora avstånden på landsbygden och de ofta otillfredsställande kommunikationerna ha där gjort bilen till ett oundgängligt transportmedel. Bilen är ett hjälpmedel för att bryta isoleringen, åstadkomma kontakt mellan skilda orter och göra det möjligt för landsbygdens människor att övervinna avstånden, antingen det nu gäller det dagliga arbetet eller att bevista sammanträden och sammankomster för att diskutera eller besluta i gemensamma angelägenheter eller för att erhålla avkoppling från vardagsarbetet.

Ur näringspolitiska synpunkter må det framhållas, att jordbrukets och skogsbrukets produkter numera till långt övervägande del transporteras med bilar. Så är förhållandet när det gäller transport av slaktdjur, mjölk till mejerierna, spannmål till lagerhus och kvarnar. Skogens produkter hämtas numera i stor utsträckning med bil vid skogsvägarna för att transporteras till förädlingsplatserna. Även de förnödenheter jordbruket köper distribueras numera till övervägande del med bil. Härigenom vinnes tid, vilket under nuvarande förhållanden är särskilt betydelsefullt, då jordbruket lider avsevärd brist på arbetskraft. Det

må även framhållas, att bilar och motoreyklar i stor utsträckning användas av arbetare inom jordbruket för dagliga resor mellan hemmet och arbetsplatsen.

Även om landsbygden komme att påverkas mest kännbart av en extra fordons-skatt är det givet att påfrestningarna bleve svåra också för näringslivet och allmänheten i städer och tätorter. I stor utsträckning sker varudistributionen därstädes medelst bil, och då fordonsskatten för lastbilarna är hög på grund av deras tyngd måste höjningen av transportkostnaderna bli ej oväsentlig. Personbilarna och motoreyklarna utgöra för många förvärvsarbetande människor ett nödvändigt hjälpmedel. Detta gäller inte bara för personer i högre inkomstklasser utan för allmänhetens breda lager både i stad och på land. Vissa yrkeskategorier, såsom affärsresande, hantverkare m. fl., kunna över huvud taget icke utföra sitt yrkesarbete utan tillgång till egen bil, och för andra kategorier är bilen, om också icke absolut oundgänglig, dock till mycket stor nytta.

De av chefen för finansdepartementet i proposition nr 144 framförda synpunkterna rörande en i nuvarande läge önskvärd begränsning av bilimporten anse vi oss inte ha anledning upptaga till närmare diskussion, då vi med hänsyn till ovan anförda omständigheter inte kunna finna att den föreslagna beskattningen är ett lämpligt tillvägagångssätt. En kvotering av bilimporten har för övrigt redan beslutats och torde medföra en väsentlig minskning av densamma.

Med anledning av vad som sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 144.

Stockholm den 10 april 1951.

*Sven Em. Ohlson.*

*Georg Andrén.*

*C. P. V. Gränebo.*

---