

## Nr 466.

Av herrar **Carlsson** i Stockholm och **Kollberg**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 83, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit m. m.*

I proposition nr 83 föreslår finansministern, att skatterna på bensin och brännolja höjes med 3 öre per liter från och med den 1 juli 1953. Samtidigt föreslås, att skatten på motorsprit sättes i kraft nämnda dag och att därvid skall tillämpas en skattesats av 3 öre per liter. Skattehöjningen, som beräknas inbringa ca 45 milj. kr., motiveras med ökade kostnader för vägväsendet.

Utredning pågår för närvarande angående motorfordonsbeskattningens framtida utformning. Utredningen syftar till att åstadkomma en skälig avvägning mellan olika former av bilbeskattning (beskattning i proportion till antalet körda mil kontra beskattning av varje enskilt bilinnehav). Det kan därför ifrågasättas, huruvida det är riktigt att företa en höjning av bilbeskattningens ena led, innan denna avvägning gjorts och den pågående utredningen således slutförts.

I en undersökning rörande det svenska transportväsendet har Industriens utredningsinstitut klarlagt, hurusom under de senaste årtiondena en allt större godsmängd transporterats med motorfordon i stället för med båt eller järnväg. Den ekonomiska grunden för denna utveckling har varit att godsbefordran med motorfordon ställt sig billigare under vissa betingelser. Ur näringslivets och följaktligen även ur konsumenternas synpunkt har utvecklingen mot större godsbefordran med motorfordon inneburit en ekonomisk fördel. Men såsom i den nämnda utredningen angives är motorfordonstransporternas och bilismens utveckling i hög grad beroende av myndigheternas fiskala intressen. En höjning av bilskatten, antingen den drabbar bensinen eller på annat sätt pålägges motorfordonen, införes i transportföretagens kalkyler såsom en kostnadsökning. Denna tvingas företagen kompensera genom taxehöjningar, vilka i sin tur drabbar konsumenterna. Samtidigt försvagas motorfordonstransportmedlens konkurrensförmåga gentemot övriga transportmedel, vilket icke kan vara till gagn för samhället.

Som allmän riktlinje för bilbeskattningens höjd i vårt land har gällt, att intäkterna av denna skatt i stort sett skall täcka väggkostnaderna under en viss period. Skäligheten i denna princip kan emellertid starkt ifrågasättas. En förbättring och utbyggnad av vägväsendet kommer *hela samhället* till

godo, alltså även de medborgare som saknar bil. På samma sätt som järnvägarna under sitt uppbyggnadsskede bidrog till att tätorter av olika omfattning lokaliserats utefter deras sträckning, kan man säga att landsvägarna bidrar till lokaliseringen av industrier och företag, som arbetar med landsvägstransporter som huvudsaklig bas för sin distribution. När järnvägarna byggdes, finansierades dessa investeringar via lån, som sedan amorterades med hjälp av de inkomster, som järnvägsdriften gav. Dessa intäkter bidrog således till att dels täcka kapitalamorteringen och dels täcka kostnaderna för det löpande underhållet, men intäkterna från järnvägsdriften bidrog icke eller i varje fall till mycket obetydlig del till anläggandet av nya järnvägssträckor. För detta ändamål upptogs lån.

Principerna för den nuvarande fordonsbeskattningen innebär, att de som i dag innehar bilar betalar både löpande underhåll på de vägar, som finns i dag, och investeringar i nya och bättre vägar. Det kan knappast förebringas något avgörande skäl, varför motorfordonstrafiken härvidlag skall behandlas efter andra principer än järnvägstrafiken. Det synes tvärtom icke vara mer än rimligt, att nyinvesteringar i vägbyggnader åtminstone i princip finansierades med hjälp av lånemedel och att således kostnaderna för amortering och löpande underhåll bestredes av bilskattemedel.

I fråga om de statliga medlen innebär sistnämnda princip, att nyinvesteringar i vägar icke bör belasta driftbudgeten utan överföras till kapitalbudgeten. En sådan ordning skulle åstadkomma jämnare skatter för bilismen, vilket ur såväl bilhandeln som allmänhetens synpunkter måste anses ytterst önskvärt. Den ojämna skattepolitik, som förts under senare år på detta område, har varit ytterst påfrestande och irriterande.

Den pågående utredningen angående motorfordonsbeskattningens framtida utformning synes enligt direktiven även ha till uppgift att klarlägga hur stor del av vägstnaderna som bör bestridas av bilskattemedel och hur stor del som skall finansieras på annat sätt. Man kan väl därför förutsetta, att utredningen även tar i beaktande sådana synpunkter på väginvesteringarnas finansiering som de här ovan anförda.

Frågan om bensinskattens höjd har ett samband med förslaget om bilaccisens förlängning. Enligt vår uppfattning är detta förslag ej tillräckligt motiverat. Skulle det dock av riksdagen bifallas, bör medlen tillföras vägväsendet. I så fall blir den föreslagna höjningen av bensinskatten onödig och bör då avslås.

I varje fall bör höjningen av bensinskatten kunna begränsas att gälla till utgången av år 1953. Det bör nämligen vara möjligt att så påskynda den pågående utredningen, att riksdagen kan få ta ställning till ett förslag om en mer definitiv lösning av dessa frågor redan under höstsessionen.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att den av Kungl. Maj:t föreslagna höjningen av skatten på bensen, motorsprit m. m.

skall begränsas att gälla till innevarande års utgång, samt att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att utredningen om beskattningen av motorismen måtte skyndsamt pröva frågan om en finansiering över kapitalbudgeten av den del av vägkostnaderna, som har karaktär inte av underhåll utan av ny investering, så att riksdagen redan vid höstsessionen kan få ta ställning till ett av Kungl. Maj:t framlagt förslag till motorismens beskattning.

Stockholm den 25 mars 1953.

*C. W. Carlsson.*

*Gustaf Kollberg.*

---