

Nr 643.

Av herr **Larsson** i Hedenäset m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 112, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 112 framlägges förslag till ändrad automobilbeskattning m. m. Bland annat föreslås, att bensinskatten skall höjas med 4 öre per liter till 32 öre per liter. De föreslagna höjningarna av automobilbeskattningen förutsättes gälla som ett provisorium i avvaktan på att frågan om den framtida automobilbeskattningen blir föremål för en grundlig utredning.

Det måste konstateras, att automobilbeskattningen i och för sig medför en förhållandevis större belastning i transportkostnaderna i bygder med mera utpräglad glesbebyggelse. Ur dessa synpunkter är det synnerligen beklagligt, att den för den fortsatta vägupprustningen nödvändiga höjningen av automobilbeskattningen måste tillgripas. Härtill kommer, att priserna å flytande drivmedel, bensin m. m., är olika i olika delar av landet, emedan kostnaderna för transport av drivmedlen och andra kostnader hittills ansetts bära täckas genom förhöjda drivmedelspriser. I realiteten har detta inneburit, att drivmedelspriserna tillåtits att bli högre på sådana platser, där på grund av stora avstånd och glesbebyggelse transportkostnaderna för befolkningen redan förut är högre än genomsnittligt. De högre drivmedelspriserna har givetvis ytterligare accentuerat kostnadsfördyringen på sådana platser.

Det måste understrykas, att den fördyring av levnads- och produktionskostnaderna, som de högre drivmedelspriserna förorsakat i de ifrågavarande glesbygderna, kommit att bli en allt allvarligare belastning, i samma mån som motorismen undan för undan fått ökad betydelse för samfärdsel och transporter av olika slag. Angelägenheten av att uppnå en kostnadsutjämning i fråga om drivmedelspriserna har givetvis i takt härmed fått en ökad aktualitet. Det kan vidare framhållas, att det under senare tid alltmer kommit att framstå som en samhällelig angelägenhet av betydelse, att försörjningsunderlaget i glesbygderna så långt möjligt vidmakthålles och förbättras. Detta är förutsättningen för att man skall kunna undvika en allt för långt gående folkuttuning i dessa bygder. Av fundamental betydelse härvid är att man kan uppnå lägre produktions- och levnadskostnader. Om förutsättningar för en ökad företagsamhet i

sådana glesbygder skall kunna skapas, måste en utjämning ske med landet i övrigt. Härvid är, såsom framhållits, drivmedelskostnaderna av väsentlig betydelse. Det synes oss därför angeläget, att dessa problem uppmärksammas, när ställning tages till frågan om automobilbeskattningen.

Angelägenheten av en kostnadsutjämning i fråga om drivmedelspriserna har tidigare i olika sammanhang varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet. Det kan erinras om att 1945 års oljeutredning i sitt 1947 avgivna betänkande framhöll, att det vore av allmänt intresse, att kostnaderna för transporter i Norrland hölls nere. Genom de stora avstånden hade befolkningen i sådana trakter en börda, som var avsevärt större än den, som befolkningen i de mera tätbebyggda delarna av landet hade att bära. En utjämning av priserna kunde motiveras ur såväl sociala som näringspolitiska synpunkter. Det tillkom emellertid ej utredningen att ur dessa synpunkter bedöma, huruvida den ifrågasatta utjämningen borde komma till stånd.

I yttranden över motioner till 1950 och 1951 års riksdagar framförde priskontrollnämnden tanken på en partiell utjämning av priserna på flytande drivmedel genom inrättande av ett antal nollzoner i Norrland. Även vid en sådan lösning skulle någon form av kostnadsutjämning erfordras, varför nämnden tillstyrkte en utredning av frågan om partiell utjämning av drivmedelspriserna.

Första kammarens allmänna beredningsutskott tillstyrkte år 1951, att en utredning skulle ske angående lämpligheten av och möjligheterna för införande av ett enhetligt pris på flytande drivmedel i hela landet.

I den hittillsvarande debatten om denna fråga har företrädesvis tvännen utvägar för uppnående av den önskvärda utjämningen varit föremål för diskussion. Man har diskuterat möjligheterna av dels en statlig subvention, dels en clearing i statlig eller enskild regi. Enligt vår mening kan det emellertid ifrågasättas, om icke en tredje utväg för realiserande av detta angelägna önskemål nu bör övervägas.

Det pris, som av konsumenterna erlägges för flytande drivmedel, utgöres till stor del av beskattning, som påförts denna vara. Ifrågasättas kan, om icke den önskvärda utjämningen av priserna å drivmedel kunde uppnås genom att beskattningen gjordes varierande och utginge med olika belopp alltefter det pris, som konsumenterna oberoende av skatten har att betala för varan å de olika platserna. Givetvis får en sådan varierande beskattning förutsättas medföra vissa organisatoriska och administrativa problem, vilka det i detta sammanhang icke är möjligt att helt överblicka. Frågan synes oss dock vara av så stor betydelse, att den bör bli föremål för närmare utredning.

Såväl sociala som lokala näringspolitiska synpunkter motiverar, att en utjämning av priserna å drivmedel kommer till stånd. Då det, såsom ovan antytts, i propositionen förutsättes, att frågan om den framtida automobilbeskattningen skall bli föremål för närmare utredning, synes det oss angeläget och lämpligt, att i detta sammanhang även frågan om en utjämning av priserna på flytande drivmedel tages upp till prövning. Härvid bör möjligheterna av en i detta syfte varierande beskattning övervägas. Men en sådan utredning synes oss böra bli förutsättningslös och allsidig, så att ej blott redan tidigare och här ovan diskuterade utan även eventuella nya utvägar att uppnå en sådan utjämning, liksom behovet och angelägenheten därav, blir föremål för prövning. Härvid synes även partiella reformer kunna diskuteras, utan att fördenskull angelägenheten av en fullständig utjämning undanskymmes.

Med stöd av vad som ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen vid behandling av förevarande proposition måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att vid utredning om den framtida automobilbeskattningen frågan om en utjämning av priserna å flytande drivmedel i enlighet med motionens syfte må bli föremål för en allsidig och förutsättningslös prövning.

Stockholm den 30 mars 1954.

Harald Larsson
i Hedenäset.

Nils Jönsson
i Rosshol.

Gustaf Svensson
i Vä.

Per Persson,
Norrby.

Karl Andersson,
Björkäng.

Torsten Andersson
i Brämhult.
