

Nr 497.

Av herr **Franzén** och herr **Hermansson, Herbert**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 112 föreslås, att skatterna på bensin och motorbrännolja skall höjas till 32 öre per liter. Förslaget innebär, att brännoljeskatten skulle höjas med inte mindre än 9 öre per liter, medan skattehöjningen för bensinen skulle stanna vid 4 öre per liter. En sådan höjning av brännoljeskatten måste enligt vår uppfattning medföra allvarliga konsekvenser, i det att den i stor utsträckning kommer att förändra de ekonomiska betingelserna för den transportverksamhet inom buss- och lastbilsområdet, som övergått till brännoljedrift.

Man kan givetvis konstatera, att brännoljedriften medför vissa ekonomiska fördelar vid framför allt tunga och drivmedelsslukande transporter. Drivmedelsförbrukningen är sålunda per körd mil lägre än vid bensindrift. Men å andra sidan måste härvid hänsyn tagas till det högre anskaffningsvärdet på diesellastbilar, de dyrare reparationerna och reservdelarna, den jämförelsevis högre tjänstevikten m. m. Diesebilens lägre drivmedelskostnad torde därför i det stora hela inte medföra någon större kostnadsbesparing, då de fasta kostnaderna är betydligt större än vid bensindrift.

Varje förändring i relationerna mellan bensin- och brännoljeskattningen bör enligt vår uppfattning ske med största varsamhet. Brännoljeskattningen kan inte få höjas i sådan omfattning, att en övergång kan befaras medföra så betydande förskjutningar i driftkostnadsläget för de brännoljedrivna bilarna, att anpassningssvårigheter kan uppkomma. Enligt vår uppfattning måste emellertid den i propositionen föreslagna höjningen av brännoljeskatten få just sådana allvarliga konsekvenser. Tidigare utformning av brännoljeskattningen har i viss utsträckning uppmuntrat till anskaffning av diesellastbilar och till övergång till brännoljedrift vad beträffar den tyngre lastbils- och busstrafiken. De brännoljedrivna fordonen har i anskaffning betingat ett betydligt högre pris än bensinbilarna, oftast 15 000—20 000 kronor mer. Genom den i propositionen föreslagna höjningen av brännoljeskattningen skulle de bil-

ägare, som övergått till brännoljedrift, åsamkas betydande kostnadsfördyringar, som vid fordonsanskaffningen inte tagits med i beräkningen. Härigenom måste följa oproportionerligt höjda transportkostnader för de brännoljedrivna bilarna, vilket enligt vår uppfattning måste vara till skada för näringslivet. Vi vill särskilt understryka, att en sådan skattehöjning kommer att fördyra landsbygdens transporter, t. ex. mjölkdistributionen. Det föreslås samtidigt i propositionen, att fordonsskatten skall höjas i betydligt större omfattning beträffande de tunga lastbilarna än beträffande övriga kategorier av bilar. Då de brännoljedrivna bilarna i det stora hela har högre tjänstevikt än de bensindrivna bilarna och sålunda drabbas hårdare av denna höjning av fordonsskatten, måste det enligt vår uppfattning vara orimligt att höja även brännoljeskatten på sätt som i propositionen föreslagits.

Såsom vi tidigare framhållit, har den tidigare utformningen av automobilbeskattningen avsett att stimulera till en viss övergång till brännoljedrift. Vi anser det inte föreligga skäl till ändring i denna princip. Brännoljedriften har fördelar att bjuda, vilka bör tillvaratagas. Brännoljan är billigare och drygare vid användning. Det bör alltså vara ett nationalekonomiskt intresse, att beskattningen inte utformas på ett sådant sätt, att användande av detta drivmedel förhindras. Det bör också framhållas, att brännoljan är billigare att lagra samt mindre eldfarlig och hälsovådlig än bensinen. Under sådana förhållanden måste brännoljedriften vara den naturliga vid framför allt den tunga lastbilstrafiken, och det måste därför vara angeläget, att ökad användning av detta drivmedel kommer till stånd.

Departementschefen har i propositionen förebådat, att det skall få ankomma på 1953 års trafikutredning att utreda, huruvida en mera genomgripande förändring av relationen mellan bensin- och brännoljebeskattningen framdeles bör komma till stånd. Under sådana förhållanden finner vi det omotiverat att i nuvarande läge företaga någon ändring i denna relation. Vi vill i stället förorda, att brännoljeskatten höjes med samma belopp som bensinskatten, d.v.s. med 4 öre per liter. Detta vårt förslag kommer visserligen att medföra, att statsverket får en viss inkomstminskning. Då departementschefen för de närmaste budgetåren 1954/55 och 1955/56 för specialbudgeten räknat med ett intäktsöverskott på sammanlagt 24 milj. kronor, synes detta inte medföra några olägenheter i förhandenvarande läge. Det bör ankomma på 1953 års trafikutredning att snarast möjligt ta ställning till frågan om relationen mellan bensin- och brännoljebeskattningen, och förslag i detta avseende bör kunna avlämnas, så att riksdagen i god tid hinner att ta ställning till frågan, hur de nödvändiga medlen skall kunna anskaffas.

Med anledning av vad vi ovan anfört får vi hemställa,
att riksdagen vid behandling av propositionen nr 112
måtte besluta, att förordningen om brännoljeskatt 3 §
må få följande lydelse: "Brännoljeskatt utgår med tjugu-
sju öre per liter".

Stockholm den 30 mars 1954.

Nils Franzén.

Herbert Hermansson.

Nr 498.

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

(Lika lydande med motion i Andra kammaren, nr 643.)

Stockholm den 30 mars 1954.

Olof Pålsson.

Lars E. Andersson.

L. Tjällgren.

Georg Carlsson.

Herbert Hermansson.
