

Nr 428.

Av herr förste vice talmannen Nilson, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 206, med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt m. m.

Den reform beträffande riksstatens uppställning, som genomfördes vid 1911 års riksdag, avsåg bl. a. att göra riksstaten till en åtminstone i det väsentliga fullständig sammanställning av statens inkomster och utgifter under budgetåret. Detta ansågs vara en nödvändig förutsättning för att de olika grenarna av statens finansiella verksamhet skulle kunna överblickas i ett sammanhang och för att man skulle kunna få en rätt blick på de särskilda utgiftsanslagens och inkomstkategoriernas relativa betydelse i vårt finanssystem. För att vinna detta syftemål borde *alla* inkomster och utgifter utan några som helst undantag passera riksstaten. I överensstämmelse härmed hava också sådana institutioner, som exempelvis bankinspektionen och försäkringsinspektionen, vilka uppehållas uteslutande av inkomster, som härflyta av särskilda avgifter från bank- och försäkringsverksamheten, uppförts i riksstaten, där lika belopp återfinnas å inkomstsidan som å utgiftssidan såsom inkomst av resp. anslag till berörda ändamål.

Ett avsteg från denna riktiga grundsats gjordes år 1922 vid införande av en beskattning av automobiler och gummiringar. Inkomsten av denna skatt kommer vägväsendet tillgodo utan att passera budgeten. Jag försummade då att göra invändning mot förslaget. Men då nu Kungl. Maj:t i år föreslår riksdagen att än vidare fortsätta på den inslagna oriktiga vägen och därjämte hemställer, att beslut skall fattas om en särskild skatt å bensin — ett förslag som jämväl innebär en maskerad skyddstull för sulfitspritindustrien — måste jag fästa riksdagens uppmärksamhet på saken. Ej allenast att syftet med 1911 års budgetreform kommer genom fortsatta reformer bakåt att prisgivas, utan man skriker med stora steg fram på den ävenledes och även ur annan synpunkt alldeles *oriktiga vägen att anslå vissa inkomster och vissa skatter till särskilda ändamål*. Om något är ägnat att bryta sönder grunderna för en sund finansförvaltning och enhetlig budgetbehandling, så är det förvisso detta.

Det erbjuder ej några större svårigheter att i riksstatens inkomstsida uppföra de inkomster, som från de olika skattekällorna beräknas inflyta, och å utgiftssidan upptaga anslag till de olika ändamål, som statsmakterna vilja genom inflytande medel främja.

Att motorer å farkoster till sjöss och i luften, vilka farkoster ju inte alls slita

vägarna, skola drabbas av bensinskatt är varken billigt eller rättvist. Däremot lär ingen kunna bestrida, att motorfordon till lands slita vägarna i lika hög grad, om de drivas med bensin eller sulfitsprit. Skulle Kungl. Maj:ts dolda skyddspolitik kunna tänkas hava den verkan, att importen av bensin minskades, så komme ju inkomstkällan att sina. Den tanken visar klart det olämpliga uti att genomföra en kombinerad finans- och skyddstull eller skydds-accis. Vinnes det ena syftet, så blir det andra därigenom tillintetgjort. Hur olämpligt det är att göra vissa oundgängliga anslag beroende av att en viss vara importeras i tillräcklig mängd torde ej behöva närmare utvecklas. Skulle importen av en eller annan anledning utebliva, komme ju de företag, som för sin verksamhet vore beroende av tullinkomsterna eller skatteinkomsterna från just denna vara, uti ett särdeles bekymmersamt läge.

Hur olämpligt det kungliga förslaget till bensinskatt är, framgår även därav, att skatten, kombinerad som den är med en tullavgift, givetvis kommer att bereda tullverket mera arbete beträffande uppbörd och redovisning än om den även formellt vore allenast en tullavgift. Programmet är ju förenkling av statsförvaltningen. Att förslaget reellt innebär en tull å bensin av 5 öre pr liter lär ingen kunna bestrida. $\frac{4}{5}$ av intäkterna skulle enligt förslaget kallas skatt och användas till vissa ändamål, vägförbättringar, brobyggnader, forsknings- och undersökningsverksamhet m. m., under det att $\frac{1}{5}$ skulle kallas tull och ingå bland tullmedlen. Vilka rika framtidsperspektiv för intressekombinationer i fråga om försök att genomdriva kombinerade tullar och skatter å införda varor öppnar ej detta förslag.

Men förslaget har även andra allvarliga olägenheter. Hittills har den förberedande prövningen av anslagsmedels beviljande varit uppdelad på tre utskott, statsutskottet, bankoutskottet och jordbruksutskottet. Nu skall även bevillningsutskottet vara med om att pröva vissa anslagsbehov. Ty en prövning av behovet måste ju föregå ett tillstyrkande av själva saken.

Det kungliga förslaget har även det syftet att skydda vissa kommunikationsmedel för konkurrens från automobiltrafiken. I denna del finner jag förslaget vara till sitt syfte förkastligt. Bättre hade otvivelaktigt varit, om man kunnat finna en form för hårdare beskattning av lyxtrafiken, under det att den nyttiga trafiken icke hårdare belastats än vad fallet nu är. Vad särskilt angår landsbygden torde en sorgfällig undersökning sannolikt ge vid handen, att motortrafiken därstädes är framsprungen ur ett verkligt behov. Det synes mig därför tvivelaktigt om skäl föreligger att redan nu och innan ytterligare erfarenhet vunnits höja bilskatten på det sätt, som den kungliga propositionen föreslår.

Med stöd av det anförda får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta

a) att avslå Kungl. Maj:ts förslag till förordning om änd-

