

Nr 43.

Av herr Björck m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om tilläggsskatt å bensin, m. m.

I proposition nr 84 föreslår Kungl. Maj:t riksdagen att antaga bl. a. förslag till

- 1) förordning om tilläggsskatt på bensin,
- 2) förordning om extra tilläggsskatt på bensin och lättbentyl.

Det utrikespolitiska läget ställer utomordentliga krav såväl på den enskilde som samhället, och det är varje medborgares plikt att lojalt påtaga sig de skattebördor, som myndigheterna med hänsyn till rikets säkerhet måste föreskriva. I enlighet med denna principiella uppfattning torde ingen opposition vara att vänta från de presumerade skattskyldigas sida mot en höjd beskattning som åtminstone partiell ersättning för den minskning av de för vägändamål avsedda automobilskattemedlen, vilken blivit en följd av restriktionerna i motorbränsletilldelningen. Någon starkare opposition torde heller icke kunna resas mot tanken på en tillfällig ytterligare beskattning av motordrivmedlen som en mest lämplig skatteform.

I propositionen framhålles emellertid, att intäkten av den extra automobilbeskattningen är avsedd att tillföras den allmänna budgeten och alltså icke komma vägväsendet tillgodo. Den föreslagna extra beskattningen blir därigenom en alldeles särskild pålaga för motortrafiken; i första hand motorfordonsägarna. En sådan beskattning torde icke vara jämförlig med t. ex. den extra skatten på kaffe, öl, vin, tobak o. s. v. alltså mera umbärliga förnödenheter.

Visserligen är det först på senare tid som man kunnat iakttaga en mera allmänt framträdande förståelse för vad motorismen samhälleligt sett verkligen betyder. Av gjorda uttalanden såväl från regeringshåll, t. ex. i en kunglig proposition vid riksdagen 1938, som inom riksdagskretsar och i dagspressen att döma, får emellertid numera den åsikten anses ha stadgat sig, att motorismen ur såväl de enskilda näringarnas som det ekonomiska livets synpunkt är en samhälleligt oundgänglig företeelse. Det är därför förklarligt, att det av Kungl. Maj:t nu framlagda förslaget till skattedifferentering mottagits med förvåning ute i landet. Härigenom skulle motorismen uppdelas i en mindre del, den nyttiga, och en större, den lyxartade, och följaktligen begreppet lyxbilismen återigen införas i den allmänna diskussionen.

Frånsett detta komma även andra psykologiskt sett ogynnsamma verkningar att uppstå av en dylik klassificering. Bland dem, som i framtiden komma att anses som lyxbilister, återfinnas nämligen dels sannolikt alla, som sökt erhålla inköpskort men på icke sällan subjektiva grunder

icke ansetts ha samma oundgängliga behov som de, åt vilka dylika tillståndsbevis utlämnats, dels alla, som av lojalitetsskäl självmant underkastat sig olägenheten genom att avstå från att använda egna fordon.

Den föreslagna differentieringen kommer i särskilt hög grad att drabba dem av landsbygdens motorfordonsägare, som äro att anse som småföretagare inom såväl jordbruk som hantverk och som för sitt uppehälle kunnat, visserligen i begränsad omfattning, använda förefintliga egna motorfordon för småkörslor från och till närmaste avsättningsort o. s. v. Då det framförallt för den jordbrukande befolkningen i regel föreligger svårigheter att anskaffa erforderliga kontanta betalningsmedel, komma härigenom vissa olägenheter att bliva följden. I städerna med deras kortare avstånd och därigenom billigare transportkostnader komma icke nackdelarna i samma grad till synes.

Det kan ifrågasättas, huruvida den föreslagna anordningen skall kunna medföra önskad skatteintäkt; en närmare granskning av förutsättningen härför låter sig f. n. icke göra, då enligt oss meddelad uppgift upplysning om antalet beviljade tillståndsbevis av olika slag icke får utlämnas till allmänhetens kännedom. Icke heller Kungl. Maj:t har i detta avseende givit någon som helst vägledning, varigenom en åtminstone approximativ kontroll av regeringspropositionens beräkningar skulle kunna verkställas. Man torde dock böra räkna med, att en stor del av nu begagnade motorfordon icke vidare komma att användas, om endast den dyrare bensinen står till buds. Vidare torde man kunna utgå från att sannolikt många, kanske de flesta, av dem, som ha eller få inköpskort, icke anse sig ha råd att utnyttja »inköpskortesbensinen» efter prislehöjningen, såsom hittills i stor utsträckning skett. En del fordonsägare, som med anledning av uppmaningen till största sparsamhet med bensin icke ansett sig böra ansöka om inköpskort, utan hittills nöjt sig med ransonen på inköpskorten torde efter den differentierade beskattningens införande komma att ansöka om inköpskort och kanske därvid visa sig ha skäl för en sådan ansökans bifallande, varigenom de få tillgång till den lägre beskattade bensinen. Slutligen är att befara en utbredning av redan existerande smyghandel, varjämte på grund av bristande central kontroll möjligheter till manipulationer inom den legitima handeln måste förutses.

Enligt propositionen beräknas den extra beskattningen ge en inkomst av 20 à 25 miljoner kronor per år. Om man räknar med en bensinförbrukning på 400 miljoner liter per år (eftersom minskning är att förutse om Kungl. Maj:ts proposition vinner riksdagens bifall) erfordras för att erhålla en inkomst av c:a 22 miljoner kronor, att 100 miljoner liter beskattas med »lyxskatten» 13 öre per liter, medan resten beskattas med endast 3 öre. Om den lyxbeskattade bensinen skall som hittills tilldelas med 10 à 20 liter per vecka, erfordras — om man tar medeltalet 15 liter per vecka — att c:a 128,000 fordon regelbundet uttaga denna veckoranson. Att så skulle bli fallet, förefaller icke sannolikt.

Enligt en annan beräkning, varvid antages att riksdagen går försiktigare

fram än Kungl. Maj:t, utgår man från en förbrukning av c:a 500 miljoner liter och år (den normala förbrukningen är 800 miljoner liter per år). Utan differentieringssystem och med en likformigt utgående skatt på *fyra* öre per liter, skulle vid sådant förhållande minst 20 miljoner kronor inflyta till statskassan.

Skulle man däremot vid beräkningarna utgå från det löfte, som vid förhandlingar inför finansministern givits av representanter för olika sammanlutningar av motortrafikanter samt tillverkare och försäljare av automobiler, nämligen att acceptera en *generell* höjning av priset på bensin och lättbetyl med *fem* öre per liter, under villkor att skatten finge en tillfällig karaktär, skulle under samma förutsättningar som i föregående stycke c:a 25 milj. kr. kunna beräknas inflyta i statskassan.

Till sist vilja vi påpeka det mindre lämpliga i att genom de ifrågasatta förordningarna göra polismyndighet till skattemyndighet. Att uppdelning av motorfordonsägarna i lägre och högre skatteklass är icke en uppgift, som bör tillkomma de lokala polismyndigheterna utan organ av härför avpassad karaktär.

Med stöd av det anförda få vi föreslå,

att riksdagen måtte avslå det i Kungl. Maj:ts proposition nr 84 framlagda förslaget till förordning om extra tilläggs-skatt på bensin och lättbetyl och

besluta, att det i samma proposition framlagda förslaget till förordning om tilläggs-skatt får följande ändrade lydelse:

Härigenom förordnas, att för bensin — — — till staten erlägges tilläggs-skatt med *fyra* öre per liter — — —.

— — — 30 juni 1940.

Stockholm den 5 december 1939.

John Björck.

Eton Andersson.

J. M. Bäckström.