

## Nr 8.

*Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 5 med förslag till förordning om särskild automobilskatt, m. m., jämte i ämnet väckta motioner.*

I en den 3 januari 1948 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 5, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

- 1) förordning om särskild automobilskatt;
- 2) förordning om tilläggsskatt å bensin;
- 3) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 mars 1948; samt
- 4) förordning om tilläggsskatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

Rörande lydelsen av ovannämnda författningsförslag hänvisas till utskottets hemställan.

Till utskottets behandling ha överlämnats följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen:

1) de likalydande motionerna I: 12 av herr *Bergvall* m. fl. och II: 24 av herr *Ohlin* m. fl., vari hemstälts, »att riksdagen måtte avslå det i proposition nr 5 framlagda förslaget till förordning om särskild automobilskatt»;

2) de likalydande motionerna I: 33 av herr *Gustaf Elofsson* m. fl. och II: 58 av herr *Jonsson* i Skedsbygd m. fl., vari hemstälts, »att riksdagen må, med avslag å propositionen nr 5, i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om föranstaltande av en förutsättningslös, skyndsam utredning rörande åtgärder, varigenom penningtillgång och varumängd bättre komma att motsvara varandra, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan föranleda»;

3) de likalydande motionerna I: 34 av herr *Gustaf Elofsson* m. fl. och II: 59 av herr *Jonsson* i Skedsbygd m. fl., vari hemstälts, »att riksdagen måtte besluta, att skatten å motorfordon, som framdrives med fast, inhemskt bränsle, skall utgå endast med hälften av det belopp som skall erläggas för fordon drivet med flytande bränsle»;

4) de likalydande motionerna I: 36 av herr *Linderot* m. fl. och II: 105 av herr *Hagberg* i Luleå m. fl., vari hemstälts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 5»;

5) de likalydande motionerna I: 73 av herr *Anderberg* m. fl. och II: 104 av herr *Hall* m. fl., vari hemställdts, att riksdagen, med godkännande av de av konsumtionsskatteberedningen angivna förutsättningarna i fråga om upphävandet av det s. k. söndagsförbudet och regleringen i övrigt av motorfordonstrafiken, måtte

a) avslå Kungl. Maj:ts förslag till förordning om särskild automobilskatt;

b) bifalla propositionens förslag till förordning om tilläggsskatt å bensen med den ändring att skatten fastställes till 27 öre per liter;

c) bifalla propositionens förslag till förordning om tillfällig skatt å bensen, som finnes i riket den 1 mars 1948, med den ändring att skatten fastställes till 27 öre per liter; samt

d) bifalla propositionens förslag till förordning om tilläggsskatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor med den ändring att skatten fastställes till 20 öre per liter;

6) de likalydande motionerna I: 114 av herr *Sundelin* och II: 194 av herr *Svensson* i Ljungskile m. fl., vari hemställdts, »att riksdagen, därest den av Kungl. Maj:t i proposition nr 5 till årets riksdag föreslagna förhöjda bilskatten vinner riksdagens bifall, måtte vidtaga sådan ändring i förordning om bilskatten av den 2 juni 1922, att till personbil kopplade släpvagnar helt undantagas från beskattning»;

7) de likalydande motionerna I: 175 av herr *Domö* m. fl. och II: 237 av herr *Håstad* m. fl., vari hemställdts bland annat, att riksdagen måtte avslå propositionen nr 5; samt

8) motionen II: 199 av herr *Edberg*, vari hemställdts, »att riksdagen måtte besluta, att för de s. k. likbilar, som ej användas för annat ändamål och som äro speciellt byggda för transport till begravningsplatser, icke måtte erläggas någon fordonsskatt».

Till behandling i detta sammanhang har utskottet jämväl upptagit de under motionstiden vid riksdagens början väckta likalydande motionerna I: 35 av herr *Linderot* m. fl. och II: 41 av herr *Adolfsson* m. fl., vari hemställdts, att riksdagen måtte besluta att uttaga en engångsskatt på större förmögenheter i enlighet med i motionerna anförda riktlinjer samt föranstalta om utarbetandet av nödvändig författningstext.

Vidare torde här böra omnämnas, att i ett flertal motioner vid årets riksdag — i vissa fall under hänvisning till propositionen nr 5 — upptagits till behandling frågan om införandet av rätt till restitution för skatt å bensen, som använts vid jordbruk eller fiske (se bl. a. de likalydande motionerna I: 2 och II: 8, de likalydande motionerna I: 115 och II: 218, de likalydande motionerna I: 202 och II: 323, de likalydande motionerna I: 225 och II: 296 samt motionen II: 222).

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framställda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna.

### Propositionen.

Av statsrådsprotokollet i ärendet inhämtas följande.

I nämnda protokoll har inledningsvis lämnats en översikt över 1947 års konsumtionsskatteberednings den 20 december 1947 dagtecknade förslag till skärpning av den indirekta beskattningen. I denna del tillåter sig utskottet hänvisa till propositionen (s. 10—16).

I anslutning härtill har *departementschefen* anfört följande:

»Såsom framgår av den nu lämnade redogörelsen har 1947 års konsumtionsskatteberedning erhållit i uppdrag att närmare undersöka inom vilka områden en skärpt indirekt beskattning bör genomföras och att framlägga förslag i fråga om skattehöjningarnas storlek.

Till fullgörande av detta uppdrag har beredningen i sin förenämnda skrivelse den 20 december 1947 — jämte det beredningen framfört vissa mera allmänna synpunkter på den statliga beskattningen överhuvud taget — redovisat resultaten av sina dittills verkställda undersökningar beträffande möjligheterna att tillföra statsverket ökade inkomster genom en skärpt indirekt beskattning. Beredningens förslag är dock endast i vissa hänseenden enhälligt; i särskilda yttranden av tre av beredningens ledamöter ha sålunda avvikande meningar uttalats såväl beträffande det mera allmänna ståndpunktstagandet till frågan om en skärpt indirekt beskattning som beträffande de i skrivelsen framlagda detaljförslagen.

Vad angår de av beredningen (majoriteten) framlagda förslagen till skärpning i olika hänseenden av den indirekta beskattningen ha dessa förslag i beredningens skrivelse närmare behandlats under 11 olika punkter, däri beredningen angivit såväl sättet för skatteskarvningarnas genomförande som storleken av den skatt vilken, därest förslagen antagas, kan beräknas inflyta till statsverket. De varuområden eller skattetitlar, beträffande vilka beredningen förordar en skärpt beskattning, ävensom de av beredningen uppskattade inkomstökningarna framgå av följande tablå:

Varor eller skattetitlar.	Inkomstökning.
1. Tobaksvaror . . . . .	50 milj. kr.
2. Spritdrycker . . . . .	50 » »
3. Vin . . . . .	6 » »
4. Maltdrycker . . . . .	9 » »
5. Läskedrycker . . . . .	7 » »
6. Nöjesskatt . . . . .	25 » »
7. Varuskatt	
a) chokladvaror m. m. . . . .	30 » »
b) kemisk-tekniska preparat m. m. . . . .	3·5 » »
8. Beskattningen av motorfordon och drivmedel till dessa fordon	
a) skatt å personautomobiler . . . . .	45 » »
b) bensinskatt . . . . .	130 » »
c) skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor	3·5 » »

	Varor eller skattetitlar.	Inkomstökning.
9. Totalisatormedel .....		13 milj. kr.
10. Tipsmedel .....		10 » »
11. Lotterimedel .....		25 » »

Summa 407 milj. kr.

Enligt beredningens förslag skulle de under punkterna 1)—7) upptagna skatteskärpningarna träda i kraft den 1 februari 1948. Jämväl övriga skärpningar borde enligt beredningen träda i kraft under första halvåret 1948 eller senast under juli månad samma år.

För egen del har jag i de förut återgivna direktiven för utredningen berört de förhållanden, som för närvarande påkalla en överbalansering av budgeten genom nya statsinkomster, och de huvudsynpunkter som äro att anlägga på frågan om sättet för uttagande av de nya inkomsterna. Vid anmälan tidigare i dag av finansplanen i statsverkspropositionen har jag ytterligare uppehållit mig vid frågorna om betydelsen för den samhällsekonomiska balansen av en inkomstökning av den storleksordning, varom här är fråga, och om inkomstökningens infogande i finansplanen. Jag har därvid beräknat, att den skärpta indirekta beskattningen skulle för budgetåret 1948/49 medföra en samlad inkomstsumma på omkring 500 miljoner kronor. Då jag vid prövningen av de nu förevarande, av beredningens majoritet framlagda detaljförslagen med därvid fogat utredningsmaterial funnit beredningens förslag lämpligt avvägda, anser jag mig i princip böra förordda att förslagen genomföras, dock med en viss jämkning beträffande totalisatormedlen. Samtidigt vill jag emellertid understryka, att de sålunda förordade skatteskärpningarna äro av tillfällig natur och åsyfta att åstadkomma den överbalansering av budgeten som i nuvarande läge måste anses ofrånkomlig. Frågan om skatteskärpningarnas fortbestånd torde med hänsyn härtill böra prövas av 1949 års riksdag.

Beträffande den närmare utformningen av de författningsförslag, vilka bliva erforderliga för skatteskärpningarnas genomförande, liksom beträffande redovisningen av beredningens utredningsmaterial har jag för avsikt att i förevarande sammanhang behandla endast de föreslagna skärpningarna i beskattningen av motorfordon och drivmedel till dylika fordon. Beredningens övriga detaljförslag torde jag få anmäla särskilt.»

Angående vad som anförts i statsrådsprotokollet rörande de framlagda förslagen om skärpt beskattning av motorfordon och drivmedel till dylika fordon må här återgivas följande.

Enligt förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt skall för automobil eller släpvagn som, efter vad särskilt är stadgat, blivit här i riket registrerad, årligen erläggas skatt enligt i förordningen meddelade bestämmelser. För personautomobil utgår skatten — för år räknat — dels med en grundavgift av 70 kronor och dels därutöver med 20 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med

900 kilogram. Skatten för motorcykel utan bivagn utgör 21 kronor, då motorcykelns tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, men eljest 28 kronor. För motorcykel med bivagn utgår skatt med 42 kronor. För automobil med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk utgår skatten med 70 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av automobilens tjänstevikt. Nu berörda skattesatser ha tillämpats sedan den 1 januari 1946. (Jfr propositionen nr 352/1945, bevillningsutskottets utlåtande nr 62/1945 samt Sv. förf. saml. 1945: 735 och 739.)

Genom förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit infördes en särskild beskattning av bensin. Skatten å bensin — som ursprungligen utgick med 6 öre för liter och därefter successivt höjts — har sedan den 1 januari 1946 utgjort 18 öre för liter.

Enligt förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja skall för sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt 1929 års förordning, erläggas särskild skatt. Sistnämnda skatt har sedan den 1 januari 1946 utgjort 14 öre för liter.

Såsom framgår av den i propositionen lämnade redogörelsen för konsumtionsskatteberedningens skrivelse den 20 december 1947 har *beredningen* (majoriteten) förordat vissa skärpningar med avseende å beskattningen av motorfordon och drivmedel till dylika fordon. Beredningen har sålunda tillstyrkt, att en särskild skatt å *person*automobiler skulle uttagas för tiden den 1 juli 1948—den 30 juni 1949; alternativt kunde emellertid enligt beredningen övervägas att införa denna särskilda skatt redan från och med den 1 april 1948. I fråga om den föreslagna skattens storlek hänvisas till tablån å s. 15 i propositionen. Beredningen har vidare föreslagit en särskild skatt för motorcyklar med bivagn å 40 kronor samt för övriga motorcyklar med högre tjänstevikt än 75 kilogram å 25 kronor. Beredningen har slutligen förordat, att en tilläggsskatt skulle utgå för bensin med 20 öre för liter och att skatten å vissa för drivande av automobil använda brännolja skulle höjas med 15 öre för liter. Vidare har beredningen uttalat, att statsverkets ökade inkomster genom de nu ifrågavarande skatteskräpningarna kunde beräknas till sammanlagt omkring 178,5 miljoner kronor för år. I anslutning härtill har beredningen framhållit, att dessa skatteintäkter borde tillgodoföras vägväsendet så snart det ekonomiska läget gjorde detta möjligt. Beredningen har därjämte understrukt, att sagda förslag tillstyrkts under uttrycklig förutsättning, att någon s. k. utstampning av motorfordon icke komme att ske, att gällande förbud mot söndagskörning upphävdes och att vid en eventuell drivmedelsransonering drivmedel tilldelades alla slag av motorfordon efter skäliga grunder. — Tre av beredningens ledamöter (herrar Henriksson, Sandberg och Öhman) ha i särskilda yttranden förklarat sig icke kunna biträda beredningens förslag i nu förevarande hänseenden.

*Departementschefen* har såvitt angår de i propositionen framlagda förslagen till skärpning av beskattningen av motorfordon och drivmedel till dessa fordon anfört följande:

»Vad först angår frågan om skärpning av skatten å motorfordon torde jag få anmäla, att jag har för avsikt att senare i dag framlägga förslag om avveckling av den allmänna omsättningsskatten å personautomobiler och tyngre motorcyklar från och med den 1 juli 1948.

Enligt vad jag tidigare anfört förordar jag i princip beredningens förslag om införande av en särskild skatt å personautomobiler och sådana motorcyklar, som åsyftas i beredningens förut omnämnda skrivelse den 20 december 1947. Beträffande motorcyklar torde skatten dock icke böra drabba andra fordon än sådana som äro avsedda för personbefordran. Nu ifrågavarande skatt bör utgå redan från och med den 1 mars 1948 samt gälla under ett år eller alltså till utgången av februari 1949. Skatten torde, för år räknat, böra utgå med de i beredningens skrivelse föreslagna beloppen. Jag torde härutinnan endast få hänvisa till nyssnämnda skrivelse (se tablan å s. 15). Skatten bör för den angivna 12-månadersperioden inbetalas under första hälften av juli 1948. Skattskyldigheten bör åvila den som i automobilregistret är antecknad såsom fordonets ägare den 1 mars 1948 eller, i fråga om fordon som under 12-månadersperioden första gången registreras, den som därvid antecknas såsom fordonets ägare. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda de detaljföreskrifter rörande skattens inbetalning och redovisning, som bliva erforderliga.

I enlighet med vad jag tidigare anfört förordar jag därjämte, att en särskild tilläggsskatt å bensin om 20 öre för liter införes och att samtidigt härmed uttages en tilläggsskatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja med 15 öre för liter. Även dessa skatteskräpningar torde böra träda i kraft den 1 mars 1948. De synas lämpligen böra formellt erhålla giltighet tills vidare, varvid emellertid, på sätt förut anförts, bör förutsättas, att frågan om deras fortbestånd prövas av 1949 års riksdag.

I samband med skärpningen av drivmedelsbeskattningen bör en särskild lagerbeskattning genomföras.

I fråga om dispositionen av förenämnda skatteintäkter har beredningen ansett sig böra framhålla angelägenheten av att dessa ökade intäkter tillgodofördes vägväsendet så snart det ekonomiska läget gjorde detta möjligt. Till detta uttalande från beredningens sida kan jag ansluta mig. För närvarande bör intäktsökningen emellertid, i enlighet med vad i det föregående anförts och även vid anmälan av inkomstberäkningen i statsverkspropositionen framhållits, icke tagas i anspråk för utgifter för vägväsendet.

I skrivelsen den 20 december 1947 har beredningen vidare anfört, att förslaget om en skärpt fordons- och drivmedelsbeskattning tillstyrktes endast under vissa förutsättningar, nämligen att någon utstampning av motorfordon icke ägde rum, att förbudet mot söndagskörning upphävdes och att vid en eventuell ransonering drivmedel tilldelades alla slag av motorfordon efter skäligen grunder. I anledning härav vill jag erinra om att det

föreliggande förslaget om skäpning i beskattningen av motorfordon och drivmedel till dylika fordon är avsett att tjäna dubbla syften; å ena sidan ingår förslaget såsom ett led i strävandena att åstadkomma ett budgetöverskott, som håller nere köpkraften, och å andra sidan åsyftar förslaget om skärpning av drivmedelsbeskattningen att åstadkomma en minskning av förbrukningen av drivmedel och därigenom en besparing av utländsk valuta. I sistnämnda hänseende syftar den föreslagna skattehöjningen sålunda till att söka undvika eljest nödvändiga åtgärder av annat slag till minskning av bensinförbrukningen.»

### Motionerna m. m.

Av innehållet i de i ämnet väckta motionerna ävensom i de till utskottet inkomna skrifterna i förevarande frågor må här återgivas följande.

#### *I motionerna anförda allmänna synpunkter.*

I de likalydande motionerna I: 12 och II: 24 har anförts bland annat att emot syftet med de föreslagna skattehöjningarna vore intet att invända. Motionärerna anslöte sig principiellt till strävandena att sterilisera en del av penningöverflödet i landet, och utan att nu taga ståndpunkt till alla delar i de skatteförslag som framlagts i propositionerna nr 5—10 vore motionärerna beredda att acceptera långtgående höjningar av de indirekta skatterna för att nå detta mål. Det vore emellertid angeläget att dessa skattehöjningar uttoges på ett sätt som vållade minsta möjliga olägenheter och så, att icke vissa skattedragare drabbades oskäligt hårt. Finansministern hade också vid tillsättandet av 1947 års konsumtionsskatteberedning uttalat, att den skärpning av konsumtionsskatterna som framstode som nödvändig i huvudsak borde avse endast mera umbärliga varor.

I de likalydande motionerna I: 33 och II: 58 har anförts att även om man accepterade principen att det vore nödvändigt att i nuvarande läge genomföra åtgärder, varigenom en del av det befintliga köpkraftsöverskottet undandrogas varumarknaden, följde härav icke att motionärerna ansåge att de vägar, som anvisats av skatteberedningen och som följts av finansministern i propositionen nr 5, fyllde de krav på rättvisa och billighet, som man hade rätt att ställa, ej heller att de komme att på ett tillfredsställande sätt lösa de uppkomna problemen. Den föreslagna skattehöjningen bleve en snedbelastning av skattetrycket, som verkade i högsta grad orättvis. Den komme, om den genomfördes, att till sina verkningar drabba landsbygden. Den som råkade vara bosatt på en ort med goda kommunikationer undslippe denna skatt, under det att den, som råkade vara bosatt på en ort där inga andra kommunikationsmedel än automobil funnes, skulle beskattas oerhört hårt. Motionärerna funne det även egendomligt att finansministern föreslagit denna skattehöjning, som kanske i främsta fallet drabba-

de jordbrukets och skogsbrukets produkter och måste medföra prisförhöjningar å dessa, under det att den nu avskaffade allmänna omsättningsskatten icke omfattade dessa varor. Även om motionärerna delade den uppfattningen, att det i nuvarande läge vore nödvändigt att vidtaga åtgärder, varigenom en del av överskottsköpkraften undandrog varumarknaden, kunde motionärerna icke finna att den föreslagna automobil- och drivmedelsbeskattningen fyllde detta ändamål utan i stället medverkade till en fortsatt inflationistisk utveckling. En förutsättningslös utredning, med bortseende från förutvarande politiska ställningstaganden, skulle säkerligen kunna finna mera verksamma och rättvisa vägar att nå målet.

I de likalydande motionerna I: 36 och II: 105 har bland annat framhållits att Kungl. Maj:ts förslag om nya konsumtionsskatter innebure, att folkflertalets levnadsstandard nedskures även genom direkta statliga åtgärder. Som nästan varje slag av indirekt beskattning drabbade de nu framlagda förslagen huvudsakligen de breda folklagrens levnadsstandard och medförde en sänkning av denna för arbetarna, flertalet bönder och tjänstemän. Detta faktum kunde inte döljas av talet om att dessa skattepålagor gällde »umbärliga» varor. Motionärerna anslöte sig till vad ledamoten av konsumtionsskatteberedningen (herr Öhman) anfört i sin reservation till beredningsmajoritetens förslag (se propositionen nr 5 s. 27).

I förevarande motioner har vidare uttalats att de föreslagna skatterna komme att medföra en sänkt levnadsstandard för folkflertalet icke endast genom prisförhöjningar på de beskattade varorna utan även genom skattehöjningen på motorfordon och drivmedel till dessa, som komme att fördyra varor och tjänster. De föreslagna skatterna förringade väsentligt värdet av 1947 års skattereform, som för flertalet skattebetalare innebure en viss lättnad i fråga om den direkta statsbeskattningen. Föreliggande skatteförslag strede också mot andan i 1947 års statsskattebeslut, som ginge ut på att sänka skatterna för mindre inkomstagare och höja dem för bolag samt större inkomstagare och förmögenhetsägare. Dessa indirekta skatter undergrävde också i betydande mån värdet av de sociala reformer, som under senare år beslutats av riksdagen. Den föreslagna »uppsugningen av överflödigt köpkraft» från de breda folklagren stode för övrigt i kontrast till den förordade »steriliseringen» av köpkraft hos banker och andra bolag. Medan för de förra föresloges konfiskatoriska åtgärder, förordades för de senare, enligt vederbörande utredningsmajoritetsförslag, att en del av bolagens vinster skulle insättas i riksbanken, mot erhållande av viss ränta, som givetvis skulle betalas av skattebetalarnas medel för att efter en viss tid återlämnas till vederbörande bolag. Det vore icke folkets stora flertal som hade för stor köpkraft. Det vore ej heller deras köpkraft som förorsakat dyrtiden. Ville man uppnå en sterilisering av det inflationsfrämjande köpkraftsoverskottet, borde det förslag till engångsbeskattning av större förmögenheter genomföras, som från motionärernas håll föreslagits vid 1947 års riksdag och vilket förslag motionärerna upprepade vid innevarande års riksdag.



I motionerna I: 175 och II: 237 har framhållits, att vissa allmänna synpunkter kunde anföras på de finansiella och ekonomiska planer som låge till grund för de i propositionerna 5—10 föreslagna skatteskärpningarna.

Sedan i motionerna närmare utvecklats, i vilken omfattning brist på balans förefunnes i det nuvarande ekonomiska läget, har i motionerna understrukits, att därest man genomförde ett sådant system som toge hänsyn till intresset ur alla folklagers synpunkt av att bibehålla produktionskrafterna vid de för uppehållet nödvändiga varorna, kunde förutsättningar så småningom skapas för en minskning och efter hand ett fullständigt avskaffande av den individuella kontroll, som regleringarna utgjorde. Detta betydde självfallet icke, att allt vad regleringar hette upphörde att existera eller att en hämningslös frihet upprättades. Vad det här vore fråga om, vore en minskning av en ofta närgången och irriterande individuell kontroll och dess ersättande med mera generellt verkande medel. En ökad lönsamhet inom t. ex. den oundgängliga produktionen i förhållande till den mera oundgängliga vore en generell reglering så god som någon för att bevara eller tillföra kapital och andra produktionskrafter till mera nödvändig verksamhet. Priset vore därvid alltså en mäktig regulator, vars roll ingalunda vore utspelad. Finansministerns uttalade farhågor för att ett friare system skulle leda till en fortskridande prisstegring hängde helt samman med den av honom icke redovisade förutsättningen, att penningpolitiken frångått sin uppgift att hålla balansen inom systemet och förhindra s. k. kumulativa prisstegringar. En riktigt bedriven registrerande penningpolitik hade tvärtom förmågan att utgöra en verksam broms på en sådan av alla icke önskad utveckling. Att även skattepolitiken kunde komma till användning i dessa sammanhang hade ofta framhållits.

Beträffande budgetens roll för den samhällsekonomiska balansen har i motionerna anförts, att alltför stor vikt fästes vid frågan om finansieringssättet för kapitalbudgetens utgifter, om dessa betalats med skattemedel eller med lånemedel. Skulle nämligen enda villkoret för att budgeten icke verkade inflationistiskt vara det, att dess utgifter finansierades med skattemedel, skulle den med detta resonemang lika gärna kunna omfatta t. ex. 40 eller 60 procent av nationalhushålllets utgifter som de ca 20 procent den faktiskt omslöte. Även arten av de utgifter, som gjordes i budgeten, spelade en betydande roll i detta hänseende. Såsom finansministern framhållit kunde en beskattning, som syftade till att minska den enskilda köpkraften, betraktas som en form av tvångssparande. Huruvida detta däremot hade samma verkningar på den samhällsekonomiska balansen som det frivilliga sparandet syntes mera ovisst. I nuvarande läge vore det synnerligen angeläget att sparandet, som under det senaste året visat en sjunkande tendens, upprätthölls och om möjligt ökades, så att det bleve tillräckligt i förhållande till efterfrågan på lånemedel. Skulle nämligen införandet av ett tvångssparande leda till en minskning av det frivilliga sparandet, skulle det önskvärda syftet motverkas. I den aktuella situationen måste motionärerna i sina överväganden självfallet förutsätta, att den efterfrågan på lånemedel,

som förefunnes, icke tillgodosåges genom tillskapande av ny kredit från riksbankens sida genom fortsatta obligationsköp eller på annat sätt. Riksbanken måste följaktligen bedriva en medveten politik i syfte att begränsa den sammanlagda köpkraften. Överhuvudtaget vore en målmedveten anti-inflationistisk centralbankspolitik ett nödvändigt led i en strävan efter samhällsekonomisk balans. Därest icke tillräckligt omfattande och effektivt samordnande åtgärder vidtoges för att neutralisera köpkraftsöverskottet, komme utvecklingen säkerligen att gå emot en allt hårdare och på allt flera områden ingripande statlig regleringsekonomi.

I motionerna har vidare framhållits, att motionärerna för sin del kunde förorda ett anlitande av den indirekta beskattningen för att bekämpa inflationen endast under den uttryckliga förutsättningen, att skatteökningarna infogades som ett led i en allmän ekonomisk politik för att återställa den samhällsekonomiska balansen. Såsom en lämplig väg att nå detta syfte i fråga om den skärpta indirekta beskattningen hade anvisats en sterilisering av skattemedlen, vilken enligt motionärernas åsikt lämpligen kunde ske i den formen, att medlen reserverades för nedbringande av den statsskuld, som övertagits av riksbanken. Utan att motionärerna i detta samband ville söka kvantitativt bedöma effekten av en sådan åtgärd syntes det dock uppenbart, att man därigenom verksamt kunde bidra till att återställa den samhällsekonomiska balansen.

Slutligen har i motionerna erinrats om att ytterligare propositioner med förslag till skärpning av indirekta skatter bebådats. Ett definitivt ståndpunktstagande till dessa olika förslag borde ske i ett sammanhang sedan samtliga förslag förelagts riksdagen. Detta syntes vara en förutsättning för en rationell behandling av ifrågavarande skattekomplex.

I de likalydande motionerna I: 35 och II: 41 har yrkande framförts om uttagande av en engångsskatt på större förmögenheter. Som skäl härför ha motionärerna i huvudsak anfört följande. 1940 års bevillningsutskott anförde i anslutning till sakkunnigeförslag att det särskilda bidrag, som förmögenheterna ansåges bära lämna till tackning av krigsperiodens utgifter, borde få karaktären av ett engångsoffer. Principbeslut om dylik engångsskatt fattades också vid samma års riksdag. De upprepade motionsförslagen från den kommunistiska riksdagsgruppens sida om att detta beslut skulle förverkligas avslogos emellertid, men i anledning av den kommunistiska motionen av år 1945 beslöts att utreda frågan. Utredningsuppdraget hänköts sedermera till 1945 års statsskatteberedning. Majoriteten inom denna beredning ställde emellertid skärpningen av den årliga förmögenhetsskatten och införandet av kvarlåtenskapsskatten som ett *alternativ* till engångsskatten och stannade för det förstnämnda. Denna frågeställning var med hänsyn till tidigare uttalanden av riksdagen knappast korrekt. I motionen II: 433 till 1947 års riksdag hade föreslagits uttagande av en engångsskatt. Riksdagen hade emellertid avslagit såväl detta yrkande som föreslagen hemställan till Kungl. Maj:t rörande skyndsamt utredning om förbättring och effektivisering av förmögenhetstaxeringen.

I nu förevarande motioner har vidare uttalats, att vid sidan av de av motionärerna tidigare anförda skälen för uttagande av en engångsskatt å större förmögenheter tillkomme i nuvarande läge en annan särskild motivering. Denna hade under den senaste tiden så starkt accentuerats, att motionärerna redan av denna anledning funne påkallat att ställa frågan om engångsskatten under riksdagens förnyade prövning. Kungl. Maj:t hade till 1948 års riksdag, med föregivet syfte att hejda prisstegringarna och därmed motverka penningvärdesförsämringen, föreslagit skärpt indirekt beskattning av en rad varor. Dessa skatter, motiverade som åtgärder mot »pristryckande köpkraftsöverskott» och icke av statsfinansiella skäl, komme att hårt drabba de breda folklagren. Skatterna komme dessutom icke alls att drabba den kapitalistiska spekulatören — huvudorsaken till dyrtiden och svårigheterna inom det ekonomiska livet. Ville man på allvar bekämpa den mest prisupptrivande faktorn, måste en av åtgärderna bli att draga in en del av detta spekulationskapital. Att en engångsskatt medförde gynnsamma verkningar även som ett led i kampen mot inflationen hade understrukits i utlåtandet från majoriteten i statsskatteberedningen.

Motionärerna föreslago för sin del införandet av en engångsskatt på förmögenheter. Skatten borde utgå enligt följande skatteskala:

Förmögenhetsbelopp mellan (1 000 kr.)	Engångsskatt å förmögenhet i %
0 — 40	—
40 — 80	8,00
80 — 150	9,75
150 — 300	11,50
300 — 1 000	13,25
1 000 —	15,00

Avkastningen av en dylik engångsbeskattning av större förmögenheter syntes uppskattningsvis komma att uppgå till minst 1 500 miljoner kronor.

*I motioner och ingivna framställningar gjorda yrkanden om avslag, helt eller delvis, å propositionen nr 5.*

Helt avslag å den föreliggande propositionen har yrkats i de likalydande motionerna I: 33 och II: 58, i de likalydande motionerna I: 36 och II: 105 samt i de likalydande motionerna I: 175 och II: 237. I de båda förstnämnda motionerna har vid avslagsyrkandet fogats en hemställan om utredning och förslag rörande åtgärder, varigenom penningtillgång och varumängd bättre komme att motsvara varandra. Till stöd för de framställda yrkandena i förenämnda sex motioner ha motionärerna — utöver vad tidigare återgivits i detta betänkande — anført i huvudsak följande.

I de likalydande motionerna I: 33 och II: 58 har framhållits, att även om man godkände principerna för lyxvaru- och nöjesbeskattningen, motionärerna icke kunde finna bärande skäl för den i propositionen nr 5 föreslagna

höjningen av skatten på personbilar och drivmedel, av vilka den förstnämnda enbart drabbade en enda grupp medborgare, under det att den senare komme att drabba vårt näringsliv och medföra höjda kostnader å de med bil transporterade varorna. Detta komme i sin tur att framkalla krav på högre priser och därmed krav på ökade löner, varigenom den inflationistiska utvecklingen icke såsom avsetts hejdades utan tvärtom komme att främjas. Jordbrukets och skogsbrukets produkter transporterades numera till långt övertvägande del medelst bil. Någon utredning om huru stor ökningen av transportkostnaderna enbart för jordbrukets transporter skulle bliva hade icke företagits, ej heller huruvida ökningen av varukostnaden skulle bäras av producenter eller av konsumenter. En beskattning av personbilarna av den höjd, som föreslagits i propositionen, komme att avsevärt påverka taxorna för trafikbilarnas körningar, som måste få återverkningar i resereglementen och på annat sätt. För privatbilarnas del komme den föreslagna onaturligt stora skattehöjningen säkert att medföra en så omfattande avregistrering av sådana, att statskassan berövades avsevärda inkomster. De penningar, som härigenom frigjordes för privatbilisterna, komme ej alltid att sparas, utan komme att utgöra ett ännu större tryck på varumarknaden, varigenom den inflationistiska utvecklingen påskyndades. Landsbygden komme att drabbas hårdast av de föreslagna skattehöjningarna å fordon och drivmedel. De stora avstånden och de ofta mycket dåliga kommunikationerna hade där gjort bilen till ett nödvändigt transportmedel. Vad själva jordbruksdriften anginge borde det uppmärksammas att drivmedlet för jordbruksmaskiner i stor utsträckning vore bensin. Även för transporten av arbetsfolk från bostäderna till arbetsplatsen komme bensindrivna motorfordon i stor utsträckning till användning.

I de likalydande motionerna I: 36 och II: 105 har hänvisats till det inom konsumtionsskatteberedningen avgivna särskilda yttrandet av herr Öhman (se propositionen nr 5 s. 27), däri anförts bl. a. att en höjning av skatten på motorfordon och drivmedel komme att slå igenom i höjda priser på så mångskiftande varuslag att en allmän prisstegring bleve resultatet för såväl livsmedel som andra konsumtionsvaror.

I de likalydande motionerna I: 175 och II: 237 har bland annat uttalats att vid ett ställningstagande till frågan om de områden, som enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle beläggas med förhöjd skatt, hänsyn måste tagas till skatteskärpningens hämmande inverkan på produktionen. Från denna synpunkt framstode de föreslagna höjningarna av fordons- och drivmedelsbeskattningen som olämplig. Enligt uppgifter som motionärerna inhämtat från sakkunnigt håll skulle omkostnaderna för den yrkesmässiga lastbilstrafiken ökas med ca 36 milj. kronor per år vilket skulle medföra en ökning av transportkostnaderna med 13 å 14 procent. För droskbilstrafiken, vilken skulle drabbas av såväl höjda fordonsskatter som höjd bensinskatt, komme omkostnadsökningen att uppgå till ca 25 milj. kr., vilket utgjorde

en stegring i fråga om skattekostnaderna med 57 procent. För den samlade busstrafiken i landet beräknades skatterna på bensin och brännolja medföra en kostnadsökning av ca 15 milj. kr., vilket utgjorde en ökning av driftkostnaderna med ca 10 procent. I fråga om personbilarna skulle exempelvis en liten bil om 900 kilograms vikt med en bensinförbrukning av 0,7 lit./mil och en körsträcka av 1 500 mil per år få sin årliga skattebörda höjd från 261 kr. till 571 kr., alltså med 310 kr. eller 119 procent. I detta samband ville motionärerna understryka, att personbilarna i allmänhet i det moderna samhället icke kunde betraktas som en »umbärlig vara». Den från visst håll väckta tanken att avstå från att höja fordonsskattningen men skärpa drivmedelsbeskattningen, antingen enligt Kungl. Maj:ts förslag eller i ännu längre gående grad, drabbades av samma principiella kritik som motionärerna framfört gentemot proposition nr 5. Motionärerna kunde sålunda icke biträda vare sig förslaget att stegra fordonsskatten eller förslaget att höja drivmedelsbeskattningen. I propositionen hade beräknats, att de föreslagna höjningarna av fordonsskatten och drivmedelsbeskattningen skulle medföra en ökad skatteintäkt av 178,5 milj. kr. Vid denna beräkning syntes dock en icke oviktig omständighet ha förbisetts, nämligen statens egna kostnader för motorfordon och drivmedel. Enbart armén och marinen beräknades för nästa budgetår förbruka ca 10 milj. liter bensin, som givetvis inginge i den importkvantitet av 650 milj. liter, som varit utgångspunkten för beräkningarna. Härtill komme skatten för det ej obetydliga antalet personbilar, som begagnades inom statsförvaltningen. Täckningen på olika huvudtitlar för dessa ökade kostnader reducerade i motsvarande grad den beräknade nettointäkten för statsverket.

Avslag å det i proposition nr 5 framlagda förslaget till särskild automobils katt har yrkats i de likalydande motionerna I: 12 och II: 24 samt i de likalydande motionerna I: 73 och II: 104.

Såsom förut omnämnts har i de likalydande motionerna I: 12 och II: 24 bland annat erinrats om finansministerns uttalande, att den skärpning av konsumtionsskatterna som framstode som nödvändig borde i huvudsak avse endast mera umbärliga varor. Denna synpunkt syntes enligt motionärernas mening icke ha tillräckligt beaktats vid utformningen av de förslag, som i propositionen nr 5 framlagts om skärpt beskattning av motorfordon och drivmedel till dylika fordon. Eftersom finansministern i driftbudgeten för nästa budgetår upptagit de ordinarie bilskatterna till 210 milj. kr., skulle biltrafikens samlade årliga skattebörda uppgå till 388 milj. kr. Denna siffra borde lämpligen ses i jämförelse med inkomsterna från statens affärsverk, vilka inkomster tillsammans stannade vid 160 milj. kr. Jämförelsen visade bland annat att bilismen i beskattningshänseende sattes i en särklass i förhållande till andra samfärdsmedel.

Enligt förslaget skulle personbilarna drabbas särskilt hårt av skattehöjningen. Föreställningen att personbiltrafiken vore av övervägande lyx-

karaktär vore emellertid oriktig. De flesta personbilar brukades i för ägar-  
na nödvändiga och nyttiga ärenden, även om fordonen därjämte användes  
i resor för förströelse och nöje. Konsekvensen härav borde snarast bliva  
ett yrkande om helt avslag å proposition nr 5. I betraktande bl. a. av det  
angelägna syftet att främja sparsamheten med importerade drivmedel ville  
motionärerna dock ej motsätta sig en höjning av skatten på bensin. Däre-  
mot kunde motionärerna icke biträda propositionens förslag om höjning  
av fordonsskatten. Denna komme att verka i hög grad orättvist, då den  
skulle medföra — att när det gällde den icke yrkesmässiga trafiken —  
endast personer i god ekonomisk ställning kunde behålla sina for-  
don i trafik. Graderingen i avgiftsklasser efter vagnarnas vikt verkade  
icke utjämnande i fråga om denna orättvisa. Avsikten med beskattningen  
vore uppenbarligen icke att belasta näringslivet. I den mån densamma  
åstadkomme en kostnadshöjning för handeln eller annan näringsgren, bor-  
de alltså hänsyn därtill tagas vid prissättningen. Konsumtionsskattebered-  
ningens majoritet hade förknippat sitt förslag om höjning av bilbeskatt-  
ningen med det villkoret, att någon s. k. utstampning av motorfordon icke  
komme att äga rum, att de nu gällande förbuden mot s. k. söndagskörning  
upphävdes och att vid en eventuell drivmedelsransonering drivmedel till-  
delades alla slag av motorfordon efter skäligen grunder. Självfallet anslöte  
sig motionärerna helt till detta uttalande och gjorde detsamma tillämpligt  
i fråga om den mera begränsade skattehöjning som skulle följa av ett bifall  
till motionen. En väsentlig höjning av bensinskatten torde ensamt för sig  
bidraga till en avsevärd nedgång i bensinförbrukningen och därmed i im-  
porten.

I de likalydande motionerna I: 73 och II: 104 har erinrats om att den  
nu inträdda valutasituationen nödvändiggjorde en fullständig omprövning  
av statsmakternas ställning till bilismen. Det vore nu otänkbart att till-  
dela bilismen en valutakvot av den storleksordning, som skulle erfordras  
för att vid en obegränsad användning av det nuvarande bilbeståndet vid-  
makthålla detsamma. En grundförutsättning för ett bättre och mera sta-  
bilt valutaläge för vårt land vore att de krigshärjade länderna, framför  
allt i Central- och Västeuropa, lyckades genomföra en fullständig återupp-  
byggnad av sitt näringsliv. En sådan återuppbyggnad komme med nödvän-  
dighet att taga många år i anspråk. Under hela denna tid komme vårt land  
att lida under i stort sett samma dollarbrist som för närvarande vore rå-  
dande. Regleringar och skatteläggningar som nu genomfördes måste där-  
för konstrueras på sådant sätt att de tålde en längre tids tillämpning.

Vilka former som skulle väljas för bilismens reglering och beskattning  
under denna tid syntes bli beroende på den ställning statsmakterna intoge  
till bl. a. privatbilismens nytta och berättigande överhuvud taget. Hittills  
hade statsmakternas ställning till privatbilismen med personbilar i väsent-  
lig grad grundats på föreställningen, att denna bilism skulle representera  
en lyxkonsumtion. Det borde emellertid hållas i minnet, att ägarna av de

privata personbilarna numera ingalunda vore till finnandes enbart inom de högre inkomstskikten. Den privata bilismen hade fått en allt större utbredning inom alla samhällsklasser. Även om dessa fordon i viss utsträckning komme till användning för nöjes- och rekreationsresor för ägarna själva och deras familjer, vore det uppenbarligen oriktigt att betrakta fordonen som lyxföremål, vilka skulle ådraga ägarna speciell lyxbeskattning. Om man betänkte, att konsumtionen av en mängd umbärliga varor kostade landet mycket betydande valutautgifter, vore det svårt att finna en hållbar motivering för att vägra en svensk familj valutatilldelning motsvarande 50 eller 100 kronor per år för inköp av bensin till sin bil, även i de undantagsfall då denna bil huvudsakligen användes för att tillfredsställa familjens vällovlige behov av nöje och rekreation. Detta hindrade självfallet icke att man i nuvarande valuta- och penningpolitiska läge kunde tillgripa en beskattning, som medverkade till att pressa ned konsumtionen.

Att bilismen efter kriget nått en så stor omfattning som den för närvarande hade måste delvis tillskrivas den skattepolitik staten fört. När bränslepriset vore lågt och de fasta kostnaderna höga, reducerades kostnaderna per mil för varje ytterligare mil bilen begagnades. Den omständigheten att bilen huvudsakligen användes i rörelse eller tjänst betydde också att dess begagnande kunde i stor utsträckning anpassas efter vad som vore ekonomiskt lämpligt. Ägaren kunde i regel minska någon av sina övriga utgifter eller öka någon av sina inkomster genom att använda bilen i större utsträckning. Den stegring av de fasta kostnaderna för bilarna, som blivit en följd av penningvärdets fall och stegringen av fordonsskatterna, motverkades nu av bilisterna genom ett starkare utnyttjande av bilarna. Att bensinförbrukningen vore så mycket större än 1939 trots att antalet bilar vore mindre förklarades i stor utsträckning av detta förhållande. Den nu föreslagna höjningen av fordonsskatten komme, därest den genomfördes, utan tvivel att utlösa en verklig rekordförbrukning av bensin. En höjning av bensinpriset med 20 öre per liter komme icke att i nämnvärd grad motverka denna stegring. Mot den stegring av de fasta kostnaderna av 300 till 500 kronor per år för en medelstor personvagn komme en stegring av cirka 30 öre per mil i körkostnad icke att verka avskräckande.

Därest det föreliggande förslaget om skärpt bilbeskattning genomfördes, komme med all sannolikhet något nämnvärt antal bilar icke att avregistreras. Bensinförsäljningen komme redan under de första månaderna att visa en så stark ökning, att statsmakterna omedelbart måste tillgripa åtgärder för att begränsa densamma. Den tidigare omnämnda utstampningen av ett antal fordon komme självfallet då att aktualiseras. Redan 5 à 6 månader efter den första utstampningen skulle det bli nödvändigt att genomföra endera av två åtgärder, nämligen antingen en bensinransonering eller en ytterligare utstampning av minst 50 000 bilar. Först efter att endera av dessa drastiska åtgärder företagits, kunde man vänta en uppdämning av den stritt forsande bensinströmmen.

Med krigstidens erfarenhet som bakgrund rådde det enligt motionärernas mening ingen tvekan om att en omfattande avregistrering av bilar innebure en oerhörd kapitalförstörelse. Särskilt bleve detta fallet nu, då alla som tvingades att avregistrera sina fordon på grund av valutaläget redan från början måste vara inriktade på att avregistreringen komme att gälla under många år framåt. Det väldiga kapital som låge nedlagt i 100 000 personbilar kunde med all säkerhet anses till större delen förlorat. Erfarenheten hade visat, att detta kapital bäst bevarades och underhölles om bilägarna gaves möjlighet att köra sina bilar åtminstone i någon utsträckning varje år. Om de nuvarande bilskatterna behölls oförändrade, vore en ytterligare höjning av bensinskatten med 7 öre per liter utöver i propositionen föreslagna 20 öre tillräcklig för att till statskassan inbringa de 45 miljoner kronor som den särskilda bilskatten beräknades giva. Med en sådan konstruktion av skatten undvekes också alla de olägenheter som berördes i motionerna samtidigt som denna ytterligare höjning av bränslepriset borde bidra till sparsamhet med bränslet.

Mot en höjning av bensinskatten kunde möjligen riktas den invändningen, att en fördyring av biltransporterna skulle föra med sig bl. a. krav på höjda taxor från de yrkesmässiga trafikutövarna. Det borde emellertid anmärkas, att även propositionens förslag i betydande grad drabbades av denna anmärkning. Det borde även beaktas att hela denna invändning hade nämndvärd tyngd endast för transporter på längre avstånd, vilka transporter det ju ändå vore nödvändigt att i görligaste mån begränsa genom att avlasta dem på andra trafikmedel. Vad de kortare godstransporterna anginge, spelade bensinpriset en underordnad roll. Omkostnaderna hänföde sig här främst till andra faktorer, t. ex. lastning, lossning m. m.

Till utskottet har i anledning av den förevarande propositionen inkommit ett flertal *skrifter* från organisationer, sammanslutningar och enskilda personer. Införandet av de föreslagna skatterna har avstyrkts i en gemensam framställning från följande organisationer nämligen bilverkstädernas riksförbund, inköpscentralernas aktiebolag ICA, KAK:s landsförbund, motormännens riksförbund, svenska droskbilägareförbundet, svenska lasttrafikbilägareförbundet, svenska omnibusägareförbundet, Sveriges automobilimportörförening, Sveriges bageriidkareförening, Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, Sveriges köpmannaförbund, bilägarnas inköpscentral, kungl. automobilklubben, motorförarnas helnykterhetsförbund, riksförbundet landsbygdens folk, fullmäktige för svenska handelsresandeföreningar, svenska lokaltrafikföreningen, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges bensinhandlares riksförbund, Sveriges grossistförbund, Sveriges industriförbund och Sveriges lantbruksförbund. Samma ståndpunkt har intagits av svenska veterinärläkareföreningen, som därjämte framfört vissa andra yrkanden. Svenska motorförbundet har hemställt, att den särskilda automobilskatten icke måtte införas. Sveriges tvätteriidkareförbund har uttalat sig emot de föreslagna skatterna



å drivmedel. I fråga om de ekonomiska verkningarna av skatteskärpningarna ha vissa synpunkter härutinnan anförts av kooperativa förbundet, svenska fiskhandelsförbundet, svenska bensin & petroleum aktiebolaget BP, aktiebolaget svenska Shell samt föreningen Sveriges aktiva handelsresande. Vidare ha direktören A. Duritz och John Abelid framfört vissa förslag med avseende å bensinbeskattningen.

*Bilverkstädernas riksförbund m. fl.* ha i sin framställning anført bl. a. följande. I direktiven till konsumtionsskatteberedningen hade finansministern utgått från att beskattningen i huvudsak borde avse endast mera umbärliga varor. Den fråga, som då först uppstälde sig inför förslaget om höjda fordonsskatter, vore, huruvida motorfordon kunde betraktas som mera umbärliga varor. Härvid hade man utgått från att personbilar skulle till viss del utgöras av fordon av mera lyxartat slag. Enligt beredningens mening skulle sådana bilar återfinnas framför allt i de tyngre viktclasserna, från 1 200 kilogram och uppåt. Detta antagande vore emellertid icke hållbart. Till viktclasser över 1 200 kilogram hörde förutom de till ett antal av cirka 10 300 uppgående droskbilarna ett stort antal av de vanligaste förekommande bruksvagnarna. Droskbilarnas tjänstevikt låge t. ex. — enligt uppgifter från svenska droskbilägareförbundet — mellan 1 600 och 1 800 kilogram och visade ett genomsnitt för hela landet av 1 719 kilogram. Men även tyngre privatägda personbilar tillhörde i stor utsträckning den rena nyttokategorien, bl. a. på grund av deras större transportkapacitet och emedan de på våra relativt dåliga vägar hölle vida bättre stånd än de små, lätta vagnarna. Personbilarna hade alltnera kommit att bli ett oundgängligt hjälpmedel inom de mest skiftande yrkeskategorier. Detta vore ju en naturlig utveckling i ett land med långa avstånd. Personbilarna utförde i tiotusental ett betydelsefullt arbete inom industri, handel, hantverk samt jord- och skogsbruk både för personbefordran, materialtransporter och varudistribution. Statens olika organ sysselsatte för nyttiga transporter många tusen sådana fordon, och de vore ett viktigt fortskattningsmedel för läkare, veterinärer, handelsresande, hantverkare, inspektörer, konsulenter och många andra yrkesutövare i deras dagliga verksamhet. Det förtjänade framhållas, att många större bilar av förment lyxkaraktär tillförts köparna i andra hand. Så vore ofta fallet beträffande handelsresande och dylika, som vore i behov av större bilar, och många av de bilar som begagnades på landsbygden vore hänförliga till samma grupp. Man kunde befara, att en ökning av fordonsskatten komme att medföra en minskning över lag av antalet använda bilar med en meningslös kapitalförstöring och allmän försämring av transportväsendet i vårt land såsom följd, till men icke minst för vår beredskap. Många mindre företagare och andra, som saknade tillräcklig ekonomisk bärkraft, hade icke möjlighet att i fortsättningen utnyttja bilens tjänster. På landsbygden, där bilen hade en speciellt stor uppgift att fylla, komme avsaknaden av densamma att inverka icke blott ekonomiskt utan även socialt och kulturellt.

Om en sådan utveckling med allt fog kunde väntas redan av den föreslag-

na skärpningen av beskattningen på personbilar och dess olyckliga avvägning, bleve följderna av att låta skattehöjningen omfatta även drivmedlen än mera ödesdigra. Med den dominerande ställning, bilen numera intogs som transportmedel, måste varje stegring av motortrafikens beskattning sätta spår i transportkostnaderna och medföra en fördyring av varudistributionen. Någon beräkning av huru skatteökningen skulle komma att fördela sig på olika konsumtionskategorier eller vilken inverkan skatteökningen komme att ha på transporttaxor och varupriser hade icke framlagts i propositionen. En dylik utredning borde vara en självfallen förutsättning för varje ställningstagande till förslag av denna art, innan beslut i frågan fattades. För att i någon mån få en belysning av verkningarna hade dock vissa uppgifter insamlats genom organisationernas försorg.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet hade med ledning av biltrafiknämndens statistik för de tio första månaderna 1947 beträffande beställningstrafiken med lastbil beräknat, att de i yrkesmässig trafik använda lastbilarna förbrukade 15,2 miljoner liter bensin per månad samt att en ökning av bensinpriset med 20 öre per liter skulle medföra en ökning av kostnaderna för drivmedel med i runt tal 36 miljoner kronor per år, vilket innebure en ökning av lasttrafikbilägarnas sammanlagda driftkostnader med 13—14 %. Beträffande de privata lastbilarna föreläge betydligt större svårigheter att mera exakt beräkna ökningen av deras driftkostnader. Om man emellertid utginge ifrån att beträffande landets cirka 52 000 privata lastbilar körsträckan per bil och år uppginge till ungefär hälften av de yrkesmässiga bilarnas och även togs hänsyn till att de privata lastbilarna i genomsnitt hade mindre lastkapacitet, kunde man uppskatta merkostnaden till cirka 50 miljoner kronor. Kostnadsökningen för landets busstrafik uppskattade svenska omnibusägareförbundet till cirka 15 miljoner kronor, vilket genomsnittligt utgjorde en höjning av driftkostnaderna med cirka 10 %. Svenska droskbilägareförbundet beräknade, att de ökade bränslekostnaderna för drosktrafiken genom ett med 20 öre förhöjt bensinpris skulle uppgå till 21,4 miljoner kronor. Hårtill komme 4,8 miljoner kronor på fordonsskatt. Utöver nämnda slag av motorfordon, som drabbades av de föreslagna skattehöjningarna, borde även nämnas vissa inom lantbruket använda fordon och maskiner liksom det stora antal motorecyklar, som utnyttjades för många olika ändamål.

Med utgångspunkt från 1947 års bensinförbrukning skulle den yrkesmässiga biltrafiken och näringslivets nyttotrafik komma att få vidkännas en kostnadsökning av 122 miljoner kronor. Att tillförlitligt beräkna, vad kostnaden skulle bli i enlighet med 1948 års uppskattade bensinförbrukning, låte sig för närvarande icke göra. Om bensinskatten skulle höjas med 27 öre per liter, skulle de angivna totala kostnaderna ytterligare ökas med cirka 40 miljoner kronor enligt de här tillämpade beräkningsgrunderna.

Det vore uppenbart, att dessa kostnadsökningar icke kunde bestridas av de yrkesutövande och av de näringar, som drabbades av desamma, utan att ökningarna måste återspeglas i ökade taxor och priser. De ökade trans-

portkostnaderna komme därvid att i stor utsträckning drabba outhärliga varor såsom livsmedel och dylikt. Av lantbrukets produkter borde nämnas mjölken, vars transporter vore av betydande storleksordning. Sålunda kunde framhållas, att cirka 3 000 bilar dagligen intransporterade mjölk till mejerierna, och att 1 000 bilar utnyttjades för distributionen från dessa. De sammanlagda kostnaderna för intransporterna av mjölk till mejerierna belöpte sig till cirka 50 miljoner kronor per år, varför mejerihanteringen komme att drabbas mycket hårt av den föreslagna skatteskärpningen. I fråga om transportkostnaderna för mejeriprodukter kunde ytterligare anföras, att enbart Mjölkcentralen i Stockholm räknade med en kostnadsökning för sina transporter med cirka 1,2 miljoner kronor per år. Grossistförbundets och köpmannaförbundets utredningsinstitut samt ICA hade beräknat, att den föreslagna skatteskärpningen komme att höja handelns totala biltransportkostnader med 13—15 %, vilket givetvis måste få ogynnsamma verkningar såväl för varupriser som för företagens ekonomi. Även för industri och hantverk komme ett genomförande av den föreslagna bensinskatten att medföra betungande kostnadsökningar. Skattehöjningen på bensinen komme även att göra ytterligare höjningar av bensin- och oljepriserna nödvändiga. För eldningsolja, vilken vore oljebolagens största artikel för närvarande, komme transportkostnaden att ökas med 1 krona per m<sup>3</sup>.

Av skattehöjningen föranledda ökade taxor för den yrkesmässiga trafiken betydde ökade kostnader för nödvändiga resor bl. a. till och från arbetet och därmed fördröade levnadsomkostnader.

För Norrland skulle den skärpta fordons- och bensinbeskattningen komma att bli en särskilt tung belastning. Synnerligen långa biltransporter av nödvändiga livsmedel och andra varor måste i hög grad fördrö dessa, särskilt som — på grund av det glesa järnvägsnätet — någon möjlighet icke föreläge att i nämnvärd utsträckning överflytta dylika transporter till järnvägarna. För att exemplifiera inverkan av den föreslagna höjningen av bensinpriset med 20 öre per liter kunde för Norrlands vidkommande anföras, att intransporten av mjölk i Västernorrlands län beräknades bli fördröad med 11,4 %. För Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län tillhoppa beräknades kostnadsökningen för lastbilstrafiken komma att uppgå till ca 13,5 miljoner kronor. Likaledes bleve varje ökning av kostnaderna för omnibusarna och personbilarna för invånarna i Norrland med dess långa avstånd en större börda än för invånarna i det övriga landet.

*Svenska veterinärläkarföreningen* har hemställt att, därest en skärpning av beskattningen genomfördes, en samtidig höjning måtte vidtagas i rese-reglementets taxa för ersättning vid begagnande av egen bil i tjänstebruk. Lantbrukarnas utgifter för veterinärbesöken voro för närvarande till stor del belingade av veterinärens omkostnader för inställelsen på gården, i första hand skjultersättningen. Erfarenheten hade visat, att veterinärvår-

den bleve eftersatt, om dessa kostnader voro alltför stora. Med den nuvarande tämligen ringa skillnaden mellan djurens liv- och slaktvärde skulle så särskilt bliva förhållandet. De avsevärt större omkostnader, som ett införande av de föreslagna nya skatterna skulle medföra, komme otvivelaktigt att medverka till en icke önskvärd nedslaktning eller därtill att djur ginge förlorade.

*Svenska motorförbundet* har framhållit att en höjd fordonsskatt skulle ha en förödande inverkan på bilismen samt vara till stor skada för transportväsendet. Bilismen vore icke en lyxföreteelse, varför det vore oriktigt att belägga den med sådana skatter, att den åter bleve en förmån för ekonomiskt gynnade personer. Med hänsyn till de stora nackdelar ett införande av den föreslagna tillägsskatten på bensin även skulle medföra för bilismen, förutsatte förbundet, att sistnämnda skatt skulle bliva av tillfällig karaktär.

*Sveriges tvätteriidkareförbund* har anfört att enligt befolkningsutredens betänkande med förslag att underlätta hushållens tvättarbete (SOU 1947: 1) uppginge den årliga tvättgodsmängden i landet till cirka 300 miljoner kilogram. Den arbetstid, som årligen åtginge för att rengöra denna tvättmängd, uppskattades vid handtvätt till cirka 200 miljoner arbetstimmar och vid industriellt utförd tvätt till cirka 50 miljoner arbetstimmar. En övergång från handtvätt i hemmen till rationella tvättmetoder i stordrift skulle icke allenast innebära en besparing av arbete, tid och energi på inemot 150 miljoner arbetstimmar per år, motsvarande en normal arbetsprestation för omkring 60 000 personer, utan även medföra en avsevärd besparing av tvättmedel och, vilket vore av särskild betydelse under nu rådande förhållanden, ett minskat slitage av textilmaterialet. Till förbundet vore för närvarande cirka 140 affärsmässigt bedrivna tvätterier anslutna, vilka årligen behandlade cirka 30 miljoner kilogram tvättgods. En ökning av dessa tvätteriers kapacitet skulle ur nämnda synpunkter innebära en nationalekonomisk vinst. En ytterligare ökning av omkostnaderna skulle för många företag medföra, att deras verksamhet bleve förlustbringande och finge nedläggas. Detta skulle innebära, att många husmödrar, som för närvarande utförde produktivt arbete utom hemmet i näringslivets tjänst, skulle bliva nödsakade att avstå från detta arbete för att icke eftersätta skötseln av det egna hemmet. En undersökning av vad den föreslagna tillägsskatten på drivmedel skulle komma att innebära för de till förbundet anslutna företagen hade givit till resultat, att kostnaderna skulle ökas med 1 öre per kilogram tvättgods eller med 300 000 kronor för 30 miljoner kilogram tvätt. En så avsevärd omkostnadsökning skulle drabba oerhört hårt och skulle med säkerhet få allvarliga konsekvenser för tvätterinäringen och därigenom även för det svenska näringslivet i sin helhet.

*Kooperativa förbundet* har framhållit, att de föreslagna skatterna, därest de infördes, skulle komma att genom fördyring av transportkostnaderna ogynnsamt påverka den allmänna prisnivån och den företagscentralisering, som genom stordrift medfört lägre produktionskostnader. Förbundet ville anföra vissa exempel på verkningarna i dessa hänseenden.

Konsumtionsföreningen Arvidsjaur med omnejd, som hade en omsättning år 1947 av cirka 4 miljoner kronor, erhöle sina varor från Stockholm. Varorna transporterades på järnväg till Arvidsjaur, varifrån de med lastbil distribuerades till föreningens butiker, belägna inom stora avstånd från Arvidsjaur. Vägarnas beskaffenhet medförde en hög bränsleåtgång. Kostnaderna för de omfattande landsvägstransporterna skulle komma att öka med minst 15 %, vilket i sin tur måste medföra högre priser på ett stort antal förnödenheter.

Ströms konsumtionsförening, belägen i Strömsund cirka 12 mil norr om Östersund, med en årsomsättning av cirka 2,5 miljoner kronor erhöle sina varor per järnväg från Stockholm. Föreningen hade butiker i Jormvattnet, Gäddede, Sandnäset, Björkvattnet, Håkakot, Kallsjön och Högbynäs. Avstånden från Strömsunds järnvägsstation till de nämnda platserna vore, återfärden inberäknad, respektive 35, 30, 32, 38, 24, 15 och 10 mil. Föreningen använde för sina transporter dels egna bilar, dels lejdåkare och dels transportmöjligheterna med buss. Vid en skattehöjning av 20 öre respektive 27 öre per liter kunde transportkostnaderna till nämnda butiker förmodas stiga med respektive 0,6—0,8, 0,5—0,7, 0,55—0,74, 0,65—0,88, 0,55—0,71, 0,26—0,32 samt 0,17—0,23, allt öre per kilogram. Ökningen av transportkostnaderna komme genomsnittligt att motsvara minst 12 respektive 15 %. Föreningen hade stor försäljning av grövre varuslag. Förutom ökningen av järnvägsfrakterna, genomförda från och med den 1 januari 1948, skulle transportkostnader med lastbil från Strömsund till Jormvattnet komma att öka för exempelvis byggnadstegel med nära 3 öre och en säck cement från 2 kronor 50 öre till 2 kronor 90 öre eller med 40 öre per säck. Transportkostnaden med bil skulle för de mera skrymmande varorna bliva proportionsvis högre. Det vore mycket antagligt, att prisökningen för exempelvis kli skulle komma att närma sig 50 öre per säck om 50 kilogram.

Det vore oundvikligt att med utgångspunkt från den förutsatta höjningen av driftkostnaderna för bilar kunna undgå prisjusteringar för speciellt de viktigare livsmedlen och varuslagen. Ökade omkostnader för bilar skulle i övervägande antal fall komma att träffa transporterna starkare än justeringen av järnvägsfrakterna gjorde. Hur den redan företagna tariffhöjningen av järnvägsfrakterna inverkade kunde belysas genom dessa exempel:

Mjöl och gryn	Stockholm—Östersund	2,45 %
Konstgödsel	Stockholm—Östersund	11,76 %
Potatis	Hässleholm—Östersund	2,19 %
Hö för skogsbruket	Sala—Östersund	9,32 %
Färska grönsaker	Hälsingborg—Östersund	1,54 %

Dessa huvudsakligen grövre varuslag måste i likhet med det stora flertalet andra biltransporteras i första hand till järnvägsstationerna för inlastning och därefter vid framkomsten utköras med bil till förbrukarna direkt eller till butikerna och komme därför att träffas proportionellt av betydande tillägg vid de långa biltransporter, som det här vore fråga om.

Av de anförda exemplen kunde det möjligen framstå, som om verkningarna av en förhöjd bil- och bensinbeskattning skulle föreligga främst för Norrland. Så vore emellertid icke förhållandet. Exemplifieringen kunde med samma resultat hänföra sig till Mellansverige. Uppgifter exempelvis från en Värmlandsförening, Klarälvdalens kooperativa handelsförening i Edebäck, visade riktigheten av detta påstående. Föreningen vore belägen i en typisk skogs- och jordbruksbygd. Föreningens omsättning beräknades för 1947 uppgå till cirka 4,5 miljoner kronor, och försäljningens tyngdpunkt vore förlagd till oundärliga förnödenheter av livsmedelskaraktär, fodervaror, cement, kalk, gödselmedel och liknande varuslag. Den huvudsakliga transporten av varor för föreningens räkning ägde rum med järnväg till Edebäcks station. Då denna handel vore smalspårig måste även omlastningskostnaderna på järnväg belasta transporterna. För förnödenheternas vidare befordran till föreningens butiker funnes ej något annat transportmedel än lastbil. Avståndet mellan Edebäcks station och föreningens längst upp belägna butik i Långflod uppginge till, återresan inberäknad, 31 mil. För en förening, som arbetade med dylika transportproblem för att försörja en bygd, icke med lyxvaror utan med oundärliga förnödenheter av grövre och skrymmande slag, vore det icke järnvägstransporterna i sig själva, som bleve avgörande för prissättningen och de sammanlagda transportkostnaderna, utan det bleve i föreliggande såväl som i en mångfald andra fall biltransportkostnadernas höjd som vore avgörande.

Det kunde mot de anförda exemplen anföras, att de valts inom orter, där butikerna hade stora avstånd till närmaste järnvägsstation. Men även inom mera tätt bebyggda orter innebure ökade transportkostnader en press uppåt på prisnivån. Så skulle exempelvis förhållandet bliva i Stockholm, Malmö, Göteborg m. fl. större befolkningscentra. Kostnadsökningen för föreningen i Malmö för enbart de egna bilarna komme i ökade bensinkostnader att överstiga 100 000 kronor och närma sig en kostnad av 150 000 kronor, räknat efter en skattehöjning av 27 öre per liter. Den totala kostnadsökningen komme emellertid icke att stanna härvid, då föreningen för sina transporter i mycket stor utsträckning även anlidade s. k. lejd-bilar. För konsumtionsföreningen Stockholm med omnejd skulle kostnadsökningen i distributionskörningen exempelvis för bröd komma att betyda 0,56 % på omsättningen.

Den svenska hemmaindustrien hade under några decennier byggts upp med tanke på att den för konsumenterna mest fördelaktiga prisnivån skulle kunna vinnas. De kooperativa föreningarna, som tidigare ofta hade små charkuterifabriker och bagerier, hade sammanslutit sig i speciella företag med uppgift att tillverka charkuterivaror och bröd. Motivet till denna förändring hade varit, att de rena produktionskostnaderna för små företag

varit högre än för större företag, och centraliseringen av dessa industrier hade skett med hänsyn till då rådande fraktkostnader. En väsentlig höjning av de lokala transportkostnaderna komme att minska effekten av dessa storföretag. Inom dessa sparades mycken arbetskraft. Det skulle säkerligen krävas ett avsevärt större antal arbetare inom livsmedelsindustrin än nu vore fallet, om centraliseringen, som givit möjlighet till utnyttjandet av maskiner i stor utsträckning, icke kommit till stånd. För närvarande påginge uppförandet av nya fabriker och bagerier på olika platser i landet. Ekonomien för de bestående och de planerade produktionsanläggningarna förrycktes, om transportkostnaderna ökades väsentligt. Höjda lokala transportkostnader kunde innebära ett gynnsamt tillfälle för små företag att vinna marknad. Detta innebure att arbetskraft i större utsträckning komme att tagas i anspråk inom industrien. De maskinella hjälpmedlen hade nu möjliggjort relativt högre löner till de anställda än som skulle varit möjligt, om icke centraliseringen genomförts. Verkningarna av en sådan förskjutning i produktionen till primitivare former komme säkerligen att först så småningom giva sig till känna men vore därför icke mindre allvarliga.

*Svenska fiskhandelsförbundet* har uttalat, att en höjning av bensin- och fordonsskatterna skulle drabba fiskerinäringen mycket hårt. För fiskdistributionen vore bilarna av utomordentligt stor betydelse. 1945 års fiskeriutredning hade bl. a. påpekat, att vad anginge fiskhandeln på den egentliga landsbygden spelade den ambulerande handeln den alldeles dominerande rollen. I samma utredning hade också framhållits att begränsningen av motorfordonstrafiken under krigsåren naturligtvis hårt drabbat denna vidsträckta fiskhandel på landsbygden. Nämnda utredning hade också föreslagit, att reservationsanslag borde anvisas till lån för anskaffande av bilar för fisktransport. Få näringsgrenar vore så beroende av snabba transporter som fiskerinäringen med hänsyn tagen till den synnerligen ömtåliga varan. Med den obetydliga lönsamhet, som utmärkte fiskhandeln, måste en skattehöjning medföra högre fiskpriser, innebärande ökade avsättningssvårigheter. Särskilt med hänsyn till de mycket stora exportsvårigheterna vore detta högst olyckligt för näringen i sin helhet.

*Svenska bensin och petroleum aktiebolaget BP* har uttalat den åsikten, att den föreslagna tilläggs-skatten på bensin skulle komma att medföra kostnadsfördyring av sådan storleksordning, att en höjning av bensinpriset utöver skatten bleve oundgängligen nödvändig. Enligt gällande bestämmelser baserades bensinskatten på den volym, som svarade mot en temperatur av  $+20^{\circ}\text{C}$ , under det att medeltemperaturen för den levererade bensinen i Sverige vore  $+7^{\circ}\text{C}$ . Skatt erlades alltså för en större volym än som försålades. En höjning av skatten komme av denna anledning att medföra ökade kostnader. Eftersom skatt jämväl erlades för det läckage, som uppkomme under varans lagring och distribution, skulle i och med tilläggs-skatten kostnaderna för lagrings- och transportsvinn komma att öka. Rän-

teknaderna för finansiering av skatten samt kostnaderna för kreditgivning åt konsumenterna skulle även bli större, vartill skulle komma en väsentligt ökad kreditrisk. De på grund av skatten fördyrade bränslekostnaderna skulle i sin tur medföra större driftskostnader för bolagets bilpark. En preliminär undersökning hade visat, att den sammanlagda omkostnadsökningen vid en tilläggsskatt av 20 öre och med utgångspunkt från under år 1947 försåld kvantitet skulle för bolaget komma att uppgå till cirka 1 miljon kronor, motsvarande en fördyring utöver skatten av cirka 1 öre per liter bensin. En tilläggsskatt av 27 öre skulle efter i övrigt samma beräkningsgrunder medföra en kostnadsökning av cirka 1,3 miljoner kronor, innebärande en fördyring utöver skatten av cirka 1,3 öre per liter bensin.

Utöver dessa direkta merkostnader för grossisthandeln komme även detaljhandeln att drabbas av betydande kostnadsökningar. De ekonomiska konsekvenser, som en skattehöjning skulle medföra, skulle i sista hand drabba konsumenterna och därmed indirekt den stora allmänheten.

*Aktiebolaget svenska Shell* har framhållit i huvudsak samma synpunkter på den föreslagna bensinskattens ekonomiska verkningar, som svenska bensin & petroleum aktiebolaget BP. Omkostnadsökningen för aktiebolaget svenska Shell skulle vid en tilläggsskatt av 20 öre komma att uppgå till cirka 2 miljoner kronor med utgångspunkt från 1947 års försäljningsvolym. Vid en omsättning motsvarande 77 % av 1947 års försäljning skulle kostnadsökningen uppgå till cirka 1,55 miljoner kronor. Fördyringen per liter skulle bli cirka 0,9 öre. Med en tilläggsskatt av 27 öre skulle motsvarande omkostnadsökningar stiga till 2,6 resp. 2 miljoner kronor eller cirka 1,2 öre per liter bensin. Fördyringen för hela grossisthandeln skulle vid en bensinomsättning, motsvarande 77 % av 1947 års försäljning, komma att uppgå till drygt 6 miljoner kronor vid en tilläggsskatt av 20 öre och till drygt 8 miljoner kronor vid en tilläggsskatt av 27 öre. Vidare kunde återförsäljare och direktköpande konsumenter förväntas att av finansiella skäl begränsa sin lagerhållning. En viss ökning av transportkostnader och administrativa kostnader skulle följa därav.

För finansiering av sin verksamhet nödgades bolaget anlita sina leverantörers och aktionärers ekonomiska bistånd dels i form av varukredit och dels genom borgen för bankgarantier å bensinskatt och tull. Enligt vissa beräkningar skulle vid en omsättning under år 1948, motsvarande 77 % av 1947 års omsättning, en ökning av skatten med 20 öre per liter nödvändig-göra utökning av borgen för skatt och tull å bensin med cirka 11,5 miljoner kronor och med en skatteökning av 27 öre per liter med cirka 15,5 miljoner kronor. För dylik finansiering erfordrades medgivande av resp. länders valutamyndigheter, varför bolaget icke kunde yttra sig om huruvida en sådan fråga skulle kunna lösas.

*Föreningen Sveriges aktiva handelsresande* har hemställt, att, därest de i propositionen föreslagna skatterna ansåges böra införas, handelsresandekå-



rens medlemmar måtte tillerkännas rätt till restitution med 50 % av nämnda skatter. Genom bilismen hade landet öppnats för köpenskapen på ett i jämförelse med tidigare förhållanden helt nytt sätt. Med bilen hade handelsresandens tekniska effektivitet mångdubblats. De föreslagna skatterna skulle för kåren medföra en stor extra skattebörda. För handelsresande, som för sitt yrkes utövande hade normal kör längd, skulle den nya beskattningen komma att belasta den enskilde yrkesmannen med mellan 100—125 kronor i månaden och i vissa fall ännu mera. Många av kårens medlemmar vore genom avtal bundna för år framåt med stipulerade bidrag för bilkostnader, fasta löner eller bestämda provisioner. Enligt gjorda beräkningar skulle de föreslagna skatterna för kåren komma att uppgå till mellan 6—7 miljoner kronor. Kåren, som beräknades omfatta mellan 10 000—12 000 personer, skulle icke kunna bära en sådan belastning. Beskattningen vore därjämte orättvis, eftersom denna yrkesgrupp icke kunde erhålla någon som helst kompensation. En begränsning i beskattningen borde vidtagas. På andra områden av den indirekta beskattningen hade staten tagit hänsyn till vissa befolkningsskiktets ekonomiska bärkraft och lämnat särskilda rabatter på viktiga konsumtionsvaror. Ett motsvarande system syntes kunna införas för handelsresandekåren.

Därjämte ha till utskottet inkommit ett flertal skrifter, vilka i form av protestresolutioner antagits vid offentliga möten i olika delar av landet.

#### *Speciella frågor som behandlats i motionerna.*

I de likalydande motionerna I: 34 och II: 59 har uttalats, att — om det vore nödvändigt att åstadkomma bensinbesparing — denna åtgärd kunde nås på andra vägar än som föreslagits i propositionen nr 5. Enligt motionärernas mening borde sålunda frågan om återinförandet av gengasdrift nu upptagas till förnyad prövning i samband med frågan om åtgärder för att stabilisera valutaläget. Ur denna synpunkt funne motionärerna det önskvärt, att riksdagen genom skattesänkningar å motorfordon, som framfördes med inhemskt, fast bränsle, uppmuntrade en övergång till gengasdrift. Detta kunde enligt de erfarenheter som vunnits med fördel ske beträffande särskilt lastbilar och bussar, som vore sysselsatta med transporter på längre avstånd, men det borde givetvis stå fritt för alla bilägare som så önskade att övergå till gengasdrift. Uppmuntran till införande av gengasdrift skulle kunna ske genom att vidtaga en kraftig sänkning av fordonsskatten. För att nå detta mål, som ur trafik- och valutavårdande synpunkt vore önskvärt, borde skattesänkningen uppgå till minst 50 % av det belopp som bensindrivet fordon erlade. Bindande garantier borde samtidigt lämnas att denna lägre skatt bleve bestående i minst fem år, varigenom vederbörande fordonsägare icke nödgades slå ut omkostnaderna för montering av aggregaten på allt för kort tid.

Till stöd för det i de likalydande motionerna I: 114 och II: 194 framställda yrkandet om sådan ändring i 1922 års förordning om automobils katt, att

till personbil kopplade släpvagnar helt skulle undantagas från beskattning, har anförts bland annat följande. För transport av varor användes till bilar kopplade släpvagnar i ganska stor omfattning i vårt land. Främst vore det landsbygden, som trafikerades med dessa fordon, men även i städerna hade de sin stora betydelse. Dessa fordon vore därför av utpräglad nyttokaraktär och av växande betydelse för det ekonomiska livet på landsbygden. Om den av Kungl. Maj:t nu föreslagna höjda bilbeskattningen genomfördes, komme medborgare, som hade behov av sin bil för varutransport i begränsad omfattning, att drabbas hårt. Med hänsyn härtill ansåge motionärerna, att släpvagn kopplad till personbil borde befrias från skatt, därest förslaget om höjd fordonsskatt genomfördes.

I motionen II: 199 har föreslagits att fordonsskatt icke skulle erläggas för s. k. likbilar. Till stöd för sitt yrkande har motionären bl. a. anført att då dessa bilar endast byggts för liktransporter hade det för bilägarna varit ytterst svårt att ekonomiskt utnyttja desamma. Redan den nu utgående skatten försvårade hållandet av dessa bilar. Skulle den i propositionen nr 5 föreslagna skärpningen av beskattningen av motorfordonstrafiken genomföras kunde man utgå ifrån att det bleve praktiskt taget omöjligt för privatpersoner att hålla likbilar.

### Av utskottet införskaffad utredning.

I anledning av den förevarande propositionen har utskottet sökt erhålla närmare upplysningar angående de verkningar, skatteskarpningarna kunde beräknas medföra i fråga om den allmänna prisnivån och transportkostnaderna för vissa varuslag. Efter förfrågningar under hand ha till utskottet i förevarande avseende inkommit yttranden från statens priskontrollnämnd, Sveriges lantbruksförbund och Sveriges skogsägareföreningars riksförbund.

Sålunda har i en inom *priskontrollnämnden* upprättad promemoria anförts bl. a. följande.

De i skrivelsen från kooperativa förbundet anförda exemplen måste anses vara synnerligen extrema. Exemplen avse nämligen platser med osedvanligt långa transportavstånd och den procentuella ökningen av biltransportkostnaderna blir avsevärt större vid längre avstånd än vid korta avstånd. I stället torde det kunna beräknas, att vid en skattehöjning av 20 öre per liter bensin skulle i fråga om 15—10—5—1 mils transportavstånd (= hälften av »returavstånd») ökningen av biltransportkostnaderna uppgå till resp. omkring 17,2—15,3—13,5—8,3 procent.

För en last om 3 000 kg skulle transportkostnaderna i distrikt B, räknat i kronor och öre, vid 15—10—5—1 mils transportavstånd öka med resp. omkring 15: 03—9: 98—5: 02—1: 20 kronor, vilket per kilogram skulle motsvara resp. omkring 0,50—0,33—0,17—0,04 öre.

Fördyringen av handelns transportkostnader torde alltså vid en skattehöjning av 20 öre per liter bensin i allmänhet komma att understiga  $\frac{1}{2}$  öre

per kg. Även om hela kostnadsökningen föres på de s. k. tunga varorna, som torde utgöra minst hälften av hela varuvolymen, skulle kostnadsökningen för dessa varor i allmänhet komma att uppgå till mindre än 1 öre per kg.

I framställningen från de övriga näringsorganisationerna anföres, att en ökning av bensinpriset med 20 öre per liter skulle medföra en ökning av lasttrafikbilägarnas sammanlagda driftskostnader med 13—14 procent. Enligt av nämnden uppskattningsvis gjord beräkning torde det emellertid kunna antagas, att ökningen komme att hålla sig under 10 procent. Samma förhållande torde kunna antagas gälla för de privata lastbilarna. Beträffande busstrafiken torde höjningen av driftskostnaderna hålla sig inom ramen 7,5—9 procent.

Såvitt angår mjölktransporterna kan nämnden icke utan närmare utredning yttra sig angående de kostnadsökningar som en skattehöjning kan medföra.

Innebörden av den i näringsorganisationernas framställning lämnade uppgiften, att den föreslagna skatteskärpningen skulle komma att höja handelns biltransportkostnader med 13—15 procent, kan ej klarläggas utan att kännedom erhålles om handelns totala omkostnader. De belopp, som i skrivelsen angivits för oljebolagens kostnadsökningar utöver det direkta skattebeloppet 20 öre, synas väl höga.

För Norrlands del torde kostnadsökningarna med hänsyn till de ofta mycket långa transportavstånden bliva större än för landet i övrigt.

*Sveriges lantbruksförbund* har framlagt en utredning angående den föreslagna bensinskattens förväntade inverkan på mjölkpriset. Vid beräkningarna av den inverkan mjölkpriset skulle röna av den föreslagna höjningen av skatten på bensin med 20 öre per liter hade förbundet icke tagit hänsyn till sådana prishöjningar på såväl bensin som övriga förnödenheter för jordbruket och mejeridriften, som den av bensinprishöjningen förorsakade generella ökningen av biltransportkostnaderna komme att medföra. För själva jordbruksproduktionen komme en höjning av bensinpriset med 20 öre per liter att medföra en kostnadsökning av 4,5 å 5 miljoner kronor. Denna kostnadsökning, som komme att redovisas på jordbrukskalkylens kostnadssida, hänförde sig till driften av traktorer och sådana lastbilstransporter, som utfördes i samband med själva jordbruksproduktionen, alltså icke transporter av t. ex. mjölk till mejeri. Det syntes därför troligt, att den produktionshöjning, som på jordbrukskalkylens inkomstsida erfordrades för att kompensera kostnadsökningen, skulle komma att läggas på produkterna på sådant sätt, att merinkomsten i möjligaste mån skulle komma de jordbrukare till godo som finge vidkännas utgiftsökningen. Denna ökning kunde därför knappast väntas komma att påverka mjölkpriset, vilket däremot direkt berördes av mejeriernas kostnader för intransporter och distribution av mjölk. I samråd med svenska mejeriernas riksförening, SMR, hade vissa uppgifter sammanställts till belysande härav.

Enligt senaste tillgängliga statistik (från år 1944—45) användes dagligen för intransport av mjölk 2 822 lastbilar med en sammanlagd körsträcka av 17 118 mil per dag. Bensinåtgången, som på grund av transportens art vore relativt hög, beräknades utgöra cirka 4 liter per mil. Med utgångspunkt

härifrån skulle en prishöjning av 20 öre per liter bensin komma att medföra en kostnadsökning motsvarande cirka 5 miljoner kronor per år.

För distribution av mjölk från mejerier till detaljhandlare och större förbrukare användes för närvarande dagligen cirka 1 000 bilar. Den dagliga transportsträckan kunde uppskattas till 30 km per bil och bensinförbrukningen per mil till cirka 4 liter. 20 öres höjning av bensinpriset skulle under dessa förutsättningar medföra en kostnadsökning av cirka 880 000 kronor per år. Mejeriorganisationen skulle vidare komma att belastas med merkostnader för ost- och smörtransporter, som sammanlagt kunde beräknas till cirka 90 000 kronor per år.

De anförda siffrorna vore grundade på uppskattning av bensinförbrukningen och för distributionsbilarnas del även av transportsträckan. För att få en kontroll av de resultat, som därvid framkommit, hade undersökts, hur förhållandena skulle gestalta sig vid Mjölkcentralen, där en mera detaljerad transportstatistik föreläge. Man hade där kommit till det resultatet, att företagets transportkostnader för mjölk vid en höjning av bensinpriset med 20 öre per liter skulle ökas med cirka 1,2 miljoner kronor, därav intransporterna 920 000 och distributionen 275 000 kronor. Mjölkcentralen invägde 17,2 % d. v. s. ungefär  $\frac{1}{6}$  av den inom SMR invägd mjölken. När dessa siffror jämfördes med beräkningarna för hela landet borde beaktas, dels att mjölkcen-  
tralens mjölktransporter vore bilburna i större utsträckning än inom andra områden och dels att Mjölkcen-  
tralens siffror vore byggda på färskt material, medan beräkningarna för hela landet grundade sig på statistik från 1944—45. Om hänsyn toges härtill, syntes god överensstämmelse råda mellan de faktiska siffrorna för Mjölkcen-  
tralens och de beräknade siffrorna för hela landets mejerihantering.

Totalt skulle alltså den kostnadsökning, som komme att belasta mjölken, uppgå till cirka 6 miljoner kronor. Konsumtionsmjölkförsäljningen 1947 utgjorde 954 miljoner kilogram. Kostnadsökningen på grund av 20 öres höjning av bensinskatten motsvarade alltså 0,63 öre per kilogram konsumtionsmjölk. År 1947 utgjorde den totala mjölkinvägningen vid mejerierna 3 423 miljoner kilogram och kostnadsökningen motsvarade således 0,18 öre per kilogram invägd mjölk.

*Sveriges skogsägareföreningars riksförbund* har anfört, att preliminära kalkyler visade, att vid en ökning av bensinpriset med 20 öre körningskostnaderna vid biltransport av massaved och timmer komma att stiga med ungefär 5 %, om körsträckan vore 5 km och med 10 % om körsträckan uppginge till 80 km. Dessa kalkyler hade utförts i anslutning till förhållandena inom ett begränsat område (Gävlebygden), varför siffrorna icke utan vidare kunde anses tillämpliga för virkestransporterna i hela landet.

Slutligen har utskottet från *statistiska centralbyrån* införskaffat närmare utredning rörande den nu utgående fordonsskatten å lastbilar och omni-

bussar. Enligt denna utredning uppgick fordonsskatten — beräknad efter antalet inregistrerade fordon i september 1947 — till cirka 34 miljoner kronor för lastbilar och cirka 5 miljoner kronor för omnibussar.

### Utskottets yttrande.

På sätt förut omnämnts i utskottets betänkande nr 1 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 16 § lagen den 11 juni 1943 (nr 346) angående statsmonopol å tillverkning och import av tobaksvaror, m. m. har Kungl. Maj:t i samband med framläggandet av statsverkspropositionen för budgetåret 1948/49 till riksdagen avlämnat propositionerna nr 5—10, däri Kungl. Maj:t — på föredragning av chefen för finansdepartementet — föreslagit vissa skärpningar av den indirekta beskattningen.

Såsom motivering till dessa förslag om skatteskräpningar har chefen för finansdepartementet hänvisat till bl. a. sitt anförande till statsrådsprotokollet den 28 november 1947 vid utverkande av bemyndigande att tillkalla särskilda sakkunniga för utredning av frågan rörande skärpning av den indirekta beskattningen. I nämnda anförande underströks, att det nu rådande läget påkallade åtgärder, som kunde leda till en uppsugning av köpkraft; och härvid syntes främst böra ifrågakomma en överbalansering av budgeten genom bl. a. skärpt indirekt beskattning av i huvudsak mera umberliga varor.

De sålunda tillkallade sakkunniga — 1947 års konsumtionsskatteberedning — ha i skrivelse den 20 december 1947 framlagt vissa förslag till ändringar i den indirekta beskattningen, vilka förslag lagts till grund för nyssnämnda propositioner nr 5—10.

I fråga om innehållet i berörda propositioner må här erinras om, att i desamma förordats nedan angivna skatteskräpningar, nämligen

i propositionen *nr 5* en skärpning i beskattningen av personautomobiler och vissa motorcyklar samt av drivmedel till motorfordon,

i propositionen *nr 6* en skärpning av tobaksbeskattningen,

i propositionen *nr 7* en ökad beskattning av spritdrycker, vin, maltdrycker av andra och tredje klassen samt läskedrycker ävensom införandet av en särskild beskattning av viss maltdryck av första klassen,

i propositionen *nr 8* en skärpning av nöjesskatten för biografföreställningar,

i propositionen *nr 9* en ökning av statsverkets andel i totalisator-, tips- och lotterimedel, samt

i propositionen *nr 10* — bland annat — vissa skärpningar i beskattningen av choklad- och konfityrvaror, essenser för beredning av alkoholhaltiga drycker samt kemisk-tekniska preparat.

Utskottet har tidigare, i sina betänkanden nr 1, 2, 3 och 6, tagit ställning

till de i propositionerna nr 6—9 framlagda förslagen till skärpningar av den indirekta beskattningen. Vad utskottet i dessa hänseenden anfört och hemställt har i huvudsakliga delar innefattat ett godkännande av de utav Kungl. Maj:t framlagda förslagen. Utskottets förenämnda betänkanden ha bifallits av riksdagen (skrivelserna nr 15, 16, 17 och 26).

Vid behandlingen inom utskottet av de i propositionen nr 5 framlagda förslagen har yrkats — liksom vid prövningen av de tidigare avgjorda förslagen om skärpning av den indirekta beskattningen — att samtliga hithörande frågor skulle avgöras i ett sammanhang först efter det att konsumtionsskatteberedningens slutliga förslag framlagts för riksdagen; och vidare har inom utskottet hemställts, att med avgörandet av nu föreliggande skattefrågor borde anstå i avvaktan på att bankofullmäktiges årliga redogörelse för penningpolitiken blivit granskad av riksdagen. Emellertid har utskottet icke funnit sig böra biträda dessa yrkanden, utan utskottet har till omedelbar och slutlig behandling upptagit de i propositionen nr 5 framlagda förslagen liksom de i anslutning därtill väckta motionerna.

Ehuru utskottet redan i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 1 berört vissa spörsmål av mera allmän räckvidd, vilka äga samband med de i propositionerna nr 5—10 förordade skärpningarna på den indirekta beskattningens område, har utskottet i allt fall funnit sig böra i detta betänkande upptaga till behandling sådana allmänna frågor som i detta sammanhang kräva uppmärksamhet.

Syftet med de av Kungl. Maj:t föreslagna skärpningarna av den indirekta beskattningen har uttryckligen angivits vara att genom en uppsugning av förefintligt köpkraftsoverskott åstadkomma en överbalansering av budgeten av sådan omfattning att utgifterna på kapitalbudgeten därigenom täcktes. Enligt vad konsumtionsskatteberedningen uttalat skulle dessa utgifter för nästkommande budgetår kunna antagas uppgå till omkring 500 miljoner kronor, vilket belopp sålunda borde tillföras statsverket genom skärpt indirekt beskattning.

Såsom utskottet redan tidigare understrukit är jämväl utskottet av den uppfattningen, att man i det nuvarande, i ekonomiskt hänseende allvarliga läget måste eftersträva att åstadkomma en överbalansering av budgeten för nästkommande budgetår med avsevärt belopp, vilken överbalansering icke torde kunna ernås på annat sätt än genom skärpt beskattning. Någon skiljaktighet på denna punkt torde icke förefinnas. Beträffande storleken av det belopp, varmed en överbalansering bör ske, anser utskottet sig böra understryka, att i konsumtionsskatteberedningens förslag angivet belopp om 500 miljoner kronor torde vara det lägsta tänkbara för att ett positivt resultat skall kunna uppnås på denna väg; för att fullt ut vinna syftet med överbalanseringen borde beloppet i fråga hellre ligga väsentligt högre. För utskottet framstår det således såsom i hög grad angeläget att åtminstone ett belopp av 500 miljoner kronor uppnås.

Vad härefter angår frågan, huruvida de för budgetens överbalansering erforderliga skattemedlen böra uttagas genom skärpning av den direkta eller den indirekta beskattningen, vill utskottet erinra om att majoriteten inom konsumtionsskatteberedningen funnit sig sakna anledning att upptaga till förnyad diskussion den vid 1947 års riksdag behandlade frågan om uttagande av en engångsskatt å större förmögenheter; och även i övrigt syntes spörsmålet om den riktiga avvägningen mellan direkt och indirekt beskattning ligga helt utanför beredningens uppdrag. Däremot har en ledamot av beredningen anfört, att om man verkligen ville sterilisera det inflationsfrämjande köpkraftsöverskottet det vore lämpligast att införa engångsskatt på förmögenheter över 40 000 kronor i huvudsaklig överensstämmelse med det förslag som ställdes i de likalydande motionerna I: 289 och II: 433 vid 1947 års riksdag.

Sistnämnda spörsmål har vid innevarande års riksdag upptagits i de likalydande motionerna I: 35 (av herr Linderot m. fl.) och II: 41 (av herr Adolfsson m. fl.), däri yrkats — under hänvisning bl. a. till nyssnämnda motioner vid 1947 års riksdag — att riksdagen måtte besluta att uttaga en engångsskatt på större förmögenheter i enlighet med i motionerna anförda riktlinjer. I motionerna I: 35 och II: 41 har särskilt framhållits, att vid sidan av de tidigare anförda skälen för uttagande av en engångsskatt å större förmögenheter tillkomme i nuvarande läge en annan och särskild motivering, nämligen de av Kungl. Maj:t med föregivet syfte att hejda prisstegringarna och motverka penningvärdesförsämringen framlagda förslagen om skarpt indirekt beskattning av en rad varor.

I anledning av sistnämnda två motioner vill utskottet i första hand hänvisa till det av 1947 års bevillningsutskott gjorda uttalandet i frågan om uttagandet av en engångsskatt å förmögenhet, vilket uttalande godkändes av riksdagen. Enligt vad sistnämnda utskott framhöll skulle sagda fråga kunna diskuteras såsom ett tänkbart alternativ till annan förmögenhetsbeskattning, men att — då utskottet tillstyrkt Kungl. Maj:ts förslag om skärpning av den årliga förmögenhetsskatten samt utskottet jämväl komme att förorda införandet av en kvarlätenskapsskatt — utskottet ansåge uttagande av en engångsskatt å förmögenhet icke böra ifrågakomma.

1947 års riksdag har sålunda vid prövningen av frågan om det lämpligaste sättet att genomföra en skärpning av förmögenhets- och arvsbeskattningen beslutat utvidga den årliga förmögenhetsbeskattningen och samtidigt införa en ny beskattning i form av en kvarlätenskapsskatt. Enligt utskottets mening kan det icke anses motiverat att nu frångå det ståndpunktstagande som gjordes vid 1947 års riksdag. Härtill kommer att ifrågavarande skärpningar först nyligen trätt i kraft. I övrigt finner utskottet det i hög grad tvivelaktigt, huruvida någon mera betydande uppsugning av köpkraftsöverskott skulle uppkomma, därest riksdagen följde den i motionerna I: 35 och II: 41 anvisade utvägen. I enlighet härmed avstyrker utskottet dessa två motioner.

En skärpning av den indirekta beskattningen kan självfallet genomföras på olika sätt. Inom konsumtionsskatteberedningen — liksom inom utskottet — ha sålunda diskuterats i huvudsak tre olika lösningar, nämligen att återinföra den allmänna omsättningsskatten, att införa en lågprocentig omsättningsskatt i produktionsstadiet eller att genomföra en »punktbeskattning» d. v. s. en skärpt beskattning av vissa varor, vilka anses speciellt lämpliga att i detta sammanhang utnyttjas såsom beskattningsobjekt.

Ett återinförande av den allmänna omsättningsskatten — vilken skatteform utskottet städse förklarar vara ur framförallt sociala synpunkter mycket litet tilltalande — anser utskottet sig icke kunna tillstyrka. För genomförandet av en särskild omsättningsskatt i produktionsstadiet erfordras en omfattande sakkunnigutredning; och då en sådan utredning icke skulle kunna slutföras inom den närmaste tiden, är det uppenbart att en lösning av den nu aktuella frågan om skärpt indirekt beskattning i syfte att uppsuga köpkraftsöverskott icke kan sökas enligt sist angivna alternativ. Vid sådant förhållande torde annan utväg ej stå till buds än att, på sätt Kungl. Maj:t föreslagit, genomföra en skärpt beskattning av särskilda varuslag och dylikt.

Inom utskottet har rätt enighet i det hänseendet, att de i propositionen nr 5 föreslagna skärpningarna på den indirekta beskattningens område, därest förslagen genomföras, komma att medföra återverkningar av annan räckvidd än vad som är fallet med de av utskottet tidigare tillstyrkta skärpningarna i beskattningen av tobaksvaror, spritdrycker, nöjestillställningar m. m. De av utskottet tidigare förordade skärpningarna ha drabbat i huvudsak sådana varor m. m., vilka uppenbarligen kunna rubriceras såsom umbärliga och vilkas beskattning icke medför några rubbningar inom produktionen eller näringslivet i övrigt. Annorlunda ställer det sig däremot med de skärpningar som föreslagits i propositionen nr 5. Att en sådan olikhet föreligger har understrukits redan av konsumtionsskatteberedningen. Sålunda har beredningen uttalat (se propositionen nr 5 s. 14), att ehuru beredningen vore medveten om att en skärpt beskattning av motorfordon och drivmedel till dessa fordon — i motsats till övriga av beredningen tillstyrkta skatteskräpningar — i viss mån kunde komma att drabba även icke umbärliga varor ävensom att en beskattning av motortrafiken givetvis komme att få återverkningar på stora delar av näringslivet, beredningen likväl hade ansett sig böra framlägga förslag till skatteskräpningar på förevarande område.

Med hänsyn till det nu anförda måste en avvägning göras mellan å ena sidan angelägenheten av att åstadkomma en överbalansering av budgeten för budgetåret 1948/49 med åtminstone det förut angivna beloppet om 500 miljoner kronor och å andra sidan de icke önskvärda återverkningarna på bilismen och näringslivet över huvud taget genom en skärpt fordons- och drivmedelsbeskattning.

I flera av de i ärendet väckta motionerna liksom i åtskilliga skrifter,



som ingivits till utskottet, har frågan om nämnda återverkningar ägnats stor uppmärksamhet, vilket varit fallet jämväl under debatterna inom utskottet i förevarande fråga. I kritiken mot de av Kungl. Maj:t framlagda förslagen ha åtskilliga synpunkter framkommit; sålunda har gjorts gällande, att skatteskärpningarna skulle medföra en hämmande inverkan på produktionen, att strukturförändringar inom näringslivet skulle inträda, att skatteskärpningarna komme att verka orättvist, särskilt för landsbygden, att krav på kompensation för prisförhöjningarna skulle resas från olika håll och att tillgodoseendet av dessa krav skulle verka i inflationsdrivande riktning. Vidare har invänts, att oaktat ett flertal näringsorganisationer till utskottet inkommit med vissa sifferuppgifter, någon klarläggande utredning dock icke förebragts rörande skatteskärpningarnas återverkningar på näringslivet.

Såsom framgår av nu förevarande betänkande har utskottet införskaffat viss kompletterande utredning från statens priskontrollnämnd, statistiska centralbyrån, Sveriges lantbruksförbund och Sveriges skogsägareföreningars riksförbund. Det föreliggande utredningsmaterialet bestyrker självfallet, att en skärpning i beskattningen av bilismen kommer att medföra prisökningar i olika hänseenden; dessa prisökningar torde emellertid, såvitt utskottet kunnat finna, icke behöva bli så omfattande som i vissa skrivelser till utskottet gjorts gällande utan torde komma att bli av relativt begränsad räckvidd. Beträffande prisökningarnas storlek i vissa hänseenden, såsom i fråga om priserna för mjölk och virkestransporter, tillåter utskottet sig att hänvisa till den utredning som införskaffats genom utskottets försorg och som återgivits tidigare i detta betänkande (se s. 26—29).

Utskottet kan icke ansluta sig till den från olika håll anförda åsikten, att en skärpt beskattning av bilismen skulle verka hämmande på produktionen. Den skärpta beskattningen måste självfallet på grund av stegrade transportkostnader återverka på produktionskostnaderna, men i sammån som de ökade priserna kunna tagas ut vid försäljningen av de färdiga produkterna, måste produktionen i stort sett bli oberörd av skatteskärpningarna. Ej heller kan utskottet finna, att strukturförändringar av någon nämnvärd omfattning skulle uppkomma inom näringslivet till följd av en skärpt beskattning i de hänseenden varom nu är fråga.

I samband härmed vill utskottet understryka, att därest de nu ifrågavarande skatteskärpningarna genomföras, dessa ökade kostnader för transportväsendet, handeln och näringslivet i övrigt givetvis böra slå igenom i konsumentpriserna. Utskottet förutsätter sålunda, att statens priskontrollnämnd beaktar detta, och endast i sådana fall, där vinstmarginalen i något led inom produktionen eller distributionen är större än vad som kan anses skäligt, bör övervältringen av skatteskärpningarna begränsas.

Då mot dessa skatteskärpningar invändes, att desamma skulle resultera i en fortsatt inflation och således direkt motverka syftet med skärpningarna på den indirekta beskattningens område, vill utskottet understryka, att — såsom från sakkunnigt håll i annat sammanhang framhållits — en

*kontrollerad* prisstegring, där prisökningen tillgodoföres statsverket och användes till överbalansering av budgeten, icke beräknas medföra en sådan effekt utan tvärtom är ägnad att befrämja det syfte som föranlett framläggandet av samtliga de i propositionerna nr 5—10 upptagna skatteförslagen.

Enligt utskottets mening kan det sålunda antagas, att en skärpt beskattning på nu förevarande område icke kommer att leda till några mera allvarliga rubbningar eller olägenheter för bilismen eller näringslivet över huvud taget. Å andra sidan är det för utskottet uppenbart, att det nuvarande läget kräver en åtstramning av den allmänna ekonomiska politiken och att en sådan åtstramning på ett verksamt sätt skulle uppnås genom en medelst skärpt beskattning framkommen överbalansering av budgeten. Med hänsyn härtill och då en skärpt beskattning av biltrafiken ej synes kunna underlåtas, därest den önskade överbalanseringen av budgeten skall kunna vinnas, ansluter utskottet sig i princip till föredragande departementschefens uttalande i propositionen nr 5, att en skärpt indirekt beskattning av biltrafiken bör genomföras i syfte att åstadkomma en överbalansering av budgeten för nästkommande budgetår. I fråga om det belopp, vilket i sådant hänseende bör uttagas genom förevarande skärpta beskattning, har departementschefen räknat med en inkomstökning för statsverket å sammanlagt 178,5 miljoner kronor. Utskottet — som utgår ifrån att från bilismens sida måste lämnas ett avsevärt bidrag till ökningen av statsverkets inkomster för att uppnå den erforderliga överbalanseringen av budgeten — kommer att i samband med detaljgranskningen av propositionen taga ställning till frågan i vad mån det är möjligt att uppnå samma inkomstbelopp som i detta fall angivits i inkomstberäkningarna i propositionen nr 5.

Med denna uppfattning i principfrågan avstyrker utskottet de motioner, däri yrkanden framställts om helt avslag å förevarande proposition nr 5 eller alltså de likalydande motionerna I: 175 (av herr Domö m. fl.) och II: 237 (av herr Håstad m. fl.), i den mån dessa motioner beröra propositionen nr 5, de likalydande motionerna I: 33 (av herr Gustaf Elofsson m. fl.) och II: 58 (av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl.) samt de likalydande motionerna I: 36 (av herr Linderot m. fl.) och II: 105 (av herr Hagberg i Luleå m. fl.).

Utskottet kommer här efter att ingå i en detaljgranskning av de i propositionen nr 5 framlagda förslagen till skärpt indirekt beskattning av motorfordon och drivmedel till dessa fordon.

Dessa förslag överensstämmer i huvudsak med vad konsumtionsskatteberedningen föreslagit i sin i propositionen nr 5 intagna skrivelse den 20 december 1947. I propositionen föreslås uttagandet av en särskild skatt å personbilar och motorcyklar, avsedda för personbefordran, för tiden den 1 mars 1948—den 28 februari 1949. Skatten för personbilar skall enligt propositionen utgå efter en progressiv skala med lägst 50 och högst 2 090 kronor (angående skatteskalen se nedan s. 41). För motorcyklar är skatten enligt propositionen beräknad till 25 kronor, om motorcykeln icke är för-

sedd med bivagn och dess tjänstevikt överstiger 75 kilogram, samt till 40 kronor om motorcykeln är försedd med bivagn. Vidare föreslås i propositionen, att särskilda tilläggsskatter uttagas för tiden från och med den 1 mars 1948 med 20 öre litern för bensin och 15 öre litern för brännolja som användas för drivande av automobil. Därjämte föreslås uttagande av en lagerskatt å bensin som finnes inom riket den 1 mars 1948 med 20 öre för liter. Enligt propositionen skulle dessa skatteskärpningar medföra inkomstökningar för statsverket med följande belopp, nämligen med 45 miljoner kronor genom fordonsskatten, 130 miljoner kronor genom tilläggsskatten å bensin och 3,5 miljoner kronor genom tilläggsskatten å brännolja.

I flera motioner som väckts i anledning av förevarande proposition har avvägningen mellan fordons- och drivmedelsbeskattningen kritiserats ur olika synpunkter. Sålunda har i de likalydande motionerna I: 12 (av herr Bergvall m. fl.) och II: 24 (av herr Ohlin m. fl.) framhållits, att en extra beskattning av personbilar komme att verka i hög grad orättvis, varför propositionen i denna del avstyrktes, och att frågan huruvida tilläggsskatten å bensin borde utgå med så högt belopp som med 20 öre per liter eller med ett lägre belopp vore beroende av en avvägning i förhållande till andra inkomstmöjligheter eller eventuella besparingsmöjligheter för statskassan. I de likalydande motionerna I: 73 (av herr Anderberg m. fl.) och II: 104 (av herr Hall m. fl.) har föreslagits, att den nuvarande fordonsskatten skulle bibehållas oförändrad och att i stället tilläggsskatterna å drivmedlen skulle höjas till 27 öre litern för bensin och 20 öre litern för brännolja; härigenom skulle statsverket tillföras inkomstökningar med ungefär samma belopp som i dessa hänseenden angivits i propositionen nr 5.

För egen del har utskottet ställt sig synnerligen tveksamt till frågan, på vilket sätt en avvägning bör ske mellan beskattningen av å ena sidan personbilar och motorcyklar och å andra sidan drivmedlen till motorfordon. I detta sammanhang vill utskottet omnämna, att vid överläggningar, som i anledning av propositionen nr 5 och på hemställan av representanter för flertalet av de i det föregående omnämnda organisationerna hållits mellan en delegation av utskottet och dessa representanter, frågan om den lämpligaste avvägningen av en beskattning utav bilismen förts på tal men att ingen av dessa representanter ansett sig böra göra något uttalande i förevarande hänseende. Enligt utskottet kan den i propositionen nr 5 förordade avvägningen av den skärpta beskattningen ur vissa synpunkter anses lämplig. Utskottet vill erinra om att vid den senast genomförda ökningen i beskattningen av biltrafiken det ansetts riktigt att skärpa såväl fordons- som drivmedelsskatten, och jämväl vid tidigare tillfällen har en fördelning av skattebördan eftersträfvats. Dessutom kan framhållas, att i samma mån som en skärpt beskattning genomföres med avseende å personbilarna kan skattetrycket på lastbilstrafiken — som ju praktiskt taget helt är en ren nyttotrafik — lättas. Å andra sidan äro uppenbara fördelar förknippade även med den i motionerna I: 73 och II: 104 föreslagna lösningen av nu föreliggande avvägningsspörsmål. Såsom i flera motioner understrukits skulle en

skärpt beskattning av personbilar kunna drabba stora grupper av yrkesutövare ganska hårt, och särskilt för de mera glest befolkade delarna av landet skulle en skärpning av fordonsskatten vålla olägenheter, vilkas återverkningar icke böra underskattas. Vidare framgår av den för utskottet tillgängliga utredningen i ärendet, att den höjning av konsumentpriset på olika varor och förnödenheter, som självfallet blir erforderlig, i viss utsträckning kommer att uppgå till samma belopp oavsett huruvida höjningen uppgår till 20 öre eller ligger något högre. Ytterligare en fördel med nu förevarande alternativ vill utskottet beröra. Med den knapphet på flytande drivmedel, som för närvarande råder här i landet, är det av vikt att de flytande drivmedlen icke onödigtvis bortslösas. Ju högre priset på dessa drivmedel kommer att bliva desto större intresse kan förväntas uppkomma hos biltrafikens utövare att köra ekonomiskt och spara på drivmedlen.

Utskottet, som sålunda ansett skiftande uppfattningar i avvägningssfrågan kunna med rätta försvaras, har funnit sig böra förordna den lösning som angivits i motionerna I: 73 och II: 104.

I enlighet med det nu anförda förordar utskottet — med tillstyrkande av de förslag som framlagts i de likalydande motionerna I: 73 och II: 104 — att den föreslagna extra beskattningen av drivmedlen till motorfordon höjes till 27 öre litern för bensin och 20 öre litern för brännolja; däremot avstyrker utskottet att den nuvarande beskattningen av motorfordon skärpes.

Genom detta ställningstagande får utskottet anses ha besvarat de likalydande motionerna I: 12 och II: 24.

Vad angår frågan om den lämpligaste användningen av de ökade statsinkomster, som kunna beräknas inflyta till följd av den skärpta indirekta beskattningen, har denna fråga diskuterats såväl inom konsumtionsskatteberedningen (se propositionen nr 5 s. 13 samt s. 22—23) som i statsverkspropositionen (se Inkomsterna s. 12—13). I de likalydande motionerna I: 175 och II: 237 har stor uppmärksamhet ägnats frågan, huruvida den åsyftade effekten av en skärpt indirekt beskattning bäst kunde uppnås på sätt anvisats i propositionerna nr 5—10 eller huruvida en önskvärd sterilisering av ifrågavarande skatteintäkter kunde genomföras på andra vägar.

Utskottet har i sitt förut omnämnda betänkande nr 1 anført, att nu berörda frågor till övervägande del vore av penningpolitisk natur, varför det icke ankomme på bevillningsutskottet att avgiva yttrande över desamma. Vad utskottet i sagda betänkande anført är enligt utskottets mening alltjämt tillämpligt. Utskottet avstyrker förty de likalydande motionerna I: 175 och II: 237 i de hänseenden varom nu är fråga.

Ytterligare vissa detaljfrågor har utskottet anledning att taga ställning till i detta sammanhang.

I de likalydande motionerna I: 34 (av herr Gustaf Elofsson m. fl.) och II: 59 (av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl.) har hemställts, att riksdagen

måtte besluta att skatten å motorfordon som framdrives med fast, inhemskt bränsle skulle utgå med endast hälften av det belopp som skulle erläggas för andra motorfordon. I anledning härav vill utskottet erinra om att denna fråga prövats av 1945 års riksdag i samband med då föreliggande förslag till ändringar i beskattningen av motorfordon och drivmedel till sådana fordon. Enligt vad 1945 års bevillningsutskott framhöll (se betänkandet nr 62 s. 15) intogs gengasdrivna motorfordon i beskattningshänseende en särställning såtillvida, att skatt icke utginge å drivmedlet. Huruvida någon skattelättnad borde medgivas med avseende å fordonsskatten för sådana motorfordon vore en fråga, varom utskottet i sakens dåvarande läge icke kunde göra något uttalande. Utskottet förutsatte emellertid, att detta spörsmål komme att ägnas uppmärksamhet vid den utredning rörande bilbeskattningen och vägkostnaderna, som utskottet ansåge böra komma till stånd så snart ett mera stabilt läge inträtt. Det behov, som kunde förefinnas av ett bibehållande av gengasdriften åtminstone i någon mindre utsträckning, liksom även de vådor ur hälsosynpunkt, som därav kunde föranledas, borde därvid beaktas.

De av 1945 års bevillningsutskott anförda synpunkterna i fråga om fordonsskatten å gengasdrivna fordon äro i stort sett tillämpliga även nu; dock må framhållas, att någon tillverkning av gengasaggregat icke numera torde finnas inom landet och att vissa svårigheter kunna uppkomma, därest en tillverkning av sådant slag nu skulle sättas igång. Frågan om en återgång till användningen av gengasdrivna motorfordon sammanhänger närmast med spörsmålet, huruvida flytande bränsle i tillräcklig omfattning kan tillhandahållas lastbilstrafiken under det närmaste året. Med hänsyn till rådande ovisshet i sistnämnda hänseende anser utskottet sig icke för närvarande kunna taga slutlig ställning till den föreslagna skattelindringen för motorfordon. Då utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t vid en eventuell handelsreglering av drivmedlen till motorfordon ägnar uppmärksamhet jämväl åt frågan, i vad mån svårigheterna att anskaffa flytande drivmedel kunna elimineras genom övergång till användning av gengas, anser utskottet sig icke i detta sammanhang kunna föreslå vare sig att skattelättnader nu genomföras för gengasdrivna motorfordon eller att skrivelse avlåtes till Kungl. Maj:t med hemställan om närmare utredning i förevarande avseende. Utskottet avstyrker följaktligen de likalydande motionerna I: 34 och II: 59.

I de likalydande motionerna I: 114 (av herr Sundelin) och II: 194 (av herr Svensson i Ljungskile m. fl.) har yrkats, att till personbilar kopplade släpvagnar måtte helt undantagas från beskattning enligt 1922 års förordning om automobilskatt. Vidare har i motionen II: 199 (av herr Edberg) hemställts, att fordonsskatt icke skulle uttagas för likbilar som byggts speciellt för transporter till begravningsplatser. Av motionerna framgår, att dessa skattelättnader ansetts böra genomföras för den händelse Kungl. Maj:ts förslag om skärpt beskattning av personbilar skulle bifallas av riksdagen. Då utskottet emellertid icke funnit sig kunna tillstyrka sistnämnda förslag, avstyrkas jämväl förenämnda tre motioner.

Såsom förut omnämmts har i ett flertal motioner yrkats, att rätt till restitution av skatt å bensin skulle medgivas i sådana fall då bensin användes till framdrivande av traktorer eller vid yrkesmässigt bedrivet fiske. Jämväl vid behandlingen av propositionen nr 5 har denna fråga diskuterats inom utskottet. Införandet av en dylik restitutionsrätt är emellertid förenat med åtskilliga svårigheter av teknisk natur, vilka kräva noggranna överväganden. Med hänsyn härtill och då ifrågavarande spörsmål torde kunna lösas fristående från övriga i detta betänkande omförmälda frågor, har utskottet ansett det lämpligt att först i ett senare betänkande framlägga sin ståndpunkt i dessa restitutionsfrågor.

I propositionen nr 5 har föredragande departementschefen — under erinran om att konsumtionsskatteberedningen framhållit angelägenheten av att de ökade intäkter, som erhöles genom skärpningarna i beskattningen av biltrafiken, tillgodofördes vägväsendet så snart det ekonomiska läget gjorde detta möjligt — anslutit sig till nämnda uttalande. Enligt vad departementschefen vidare anfört borde intäktsökningen emellertid icke för närvarande tagas i anspråk för vägväsendet. Utskottet har icke något att erinra mot dessa departementschefens uttalanden utan instämmer i desamma. Även de medel, som sålunda under den närmaste tiden tagas i anspråk för statens utgifter å kapitalbudgeten, böra dock framdeles komma vägväsendet tillgodo. Några svårigheter av budgetteknisk natur att genomföra en sådan anordning att berörda intäktsökning framdeles i sin helhet kommer vägväsendet till godo torde icke vara för handen.

I berörda proposition har departementschefen därjämte återgivit vissa uttalanden av konsumtionsskatteberedningen, vilka uttalanden både inom och utom riksdagen ägnats stort intresse. Enligt vad beredningen anförde tillstyrktes förslaget om skärpt fordons- och drivmedelsbeskattning endast under vissa förutsättningar, nämligen att någon utstampning av motorfordon icke ägde rum, att förbudet mot söndagskörning upphävdes och att vid en eventuell ransonering drivmedel tilldelades alla slag av motorfordon efter skäligen grunder. I anledning av dessa uttalanden har departementschefen erinrat om att förslaget om skärpt fordons- och drivmedelsbeskattning vore avsett att tjäna dubbla syften; å ena sidan inginge förslaget såsom ett led i strävandena att åstadkomma ett budgetöverskott, som hölle nere köpkraften, och å andra sidan åsyftade förslaget om skärpning av drivmedelsbeskattningen att åstadkomma en minskning av förbrukningen av drivmedel och därigenom en besparing av utländsk valuta. I sistnämnda hänseende syftade enligt departementschefen den föreslagna skattehöjningen sålunda till att söka undvika eljest nödvändiga åtgärder av annat slag till minskning av bensinförbrukningen.

För egen del vill utskottet biträda de synpunkter som i förevarande hänseende anförts av konsumtionsskatteberedningen. Den av utskottet förordade skärpningen i drivmedelsbeskattningen torde, därest densamma genomföres, innebära ökade möjligheter för Kungl. Maj:t att tillmötesgå de uttalanden som gjorts av beredningen. Utskottet vill vidare tillägga, att då

förbudet mot söndagskörning i många fall kan verka orättvist och särskilt missgynna landsbygdens befolkning, starka skäl tala för att nu nämnda inskränkning i biltrafiken upphäves senast i samband med skatteskärpningarnas genomförande. Utöver de önskemål som anförts av beredningen bör enligt utskottets mening därjämte uppmärksamhet ägnas den frågan, huruvida icke körtillstånd nu bör lämnas generellt i fråga om de motorfordon, vilka alltsedan kriget varit avregistrerade. Skulle den fortsatta utvecklingen på biltrafikens område utvisa, att restriktioner av ett eller annat slag alltjämt äro erforderliga — det nu genomförda beslutet å bensen kan anses tyda på att sådana restriktioner kunna bli nödvändiga — vill utskottet såsom sin uppfattning uttala, att därvid i främsta rummet synes böra ifrågakomma *dels* bensenransonering med skälig tilldelning till alla slag av trafikmedel *och dels* införandet av rayonbegränsning men däremot icke utstampning av vissa grupper av motorfordon.

Vidare vill utskottet — på sätt skett jämväl i utskottets tidigare avgivna betänkanden över Kungl. Maj:ts förslag om skärpt indirekt beskattning — understryka det av föredragande departementschefen gjorda uttalandet (se propositionen nr 5 s. 18), att de av honom förordade skärpningarna i den indirekta beskattningen vore av tillfällig natur och åsyftade att åstadkomma den överbalansering av budgeten som i nuvarande läge ansåges ofrånkomlig. Detta uttalande måste anses tillämpligt jämväl med avseende å den av utskottet tillstyrkta skärpningen i beskattningen av drivmedlen till motorfordon. Utskottet förutsätter sålunda, att frågan om denna skatteskärpnings fortbestånd kommer att underställas 1949 års riksdag.

Vad slutligen angår de vid propositionen nr 5 fogade författningsförslagen framgår av utskottets ställningstagande till frågan om beskattningen av motorfordon att utskottet avstyrker förslaget till förordning om särskild automobilskatt. Beträffande övriga tre författningsförslag böra de däri angivna skattebeloppen höjas i överensstämmelse med vad utskottet i det föregående anført. Med hänsyn till att omräkningen av de nu gällande taxorna för den yrkesmässiga biltrafiken, enligt vad priskontrollnämnden upplyst, kommer att bli förhållandevis tidskrävande bör tiden för ikraftträdandet av nu ifrågavarande skatteskärpningar framflyttas till den 1 april 1948. Lagerskatten å bensen bör följaktligen avse inneliggande lager sistnämnda dag. Rubriken till författningsförslaget rörande lagerskatten torde böra jämkas med hänsyn till den ändrade tidpunkten för skatteskärpningens ikraftträdande.

I fråga om lagerskatten innebär det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget, att sådan skatt skall uttagas där inneliggande lagret vid tiden för ikraftträdandet överstiger 200 liter. Skattskyldigheten för inneliggande bensinlager skall enligt förslaget grundas å deklarationer som skola avgivas till vederbörande länsstyrelse. Utskottet förutsätter, att en betryggande kontroll över skattskyldighetens fullgörande kan anordnas genom samarbete mellan länsstyrelserna, statens bränslekommission och oljebolagen.

### Utskottets hemställan.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 5 icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas, i anledning av de likalydande motionerna I: 73 av herr Anderberg m. fl. och II: 104 av herr Hall m. fl.:

1) *avslå* följande vid propositionen fogade

### F ö r s l a g

till

### förordning om särskild automobilskatt.

Härigenom förordnas som följer.

#### 1 §.

För personautomobil eller motorcykel, avsedd för personbefordran, som efter vad därom är särskilt stadgat blivit här i riket registrerad skall — utöver automobilskatt varom förmåles i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt — till staten erläggas särskild automobilskatt enligt vad i denna förordning sägs.

#### 2 §.

Från skatteplikt enligt denna förordning undantagas personautomobiler och motorcyklar, som avses i 1 § tredje stycket eller 2 § förordningen om automobilskatt. Från skatteplikt undantagas vidare motorcyklar utan bivagn, därest tjänstevikten icke överstiger 75 kilogram.

#### 3 §.

Särskild automobilskatt skall utgöras för tiden den 1 mars 1948—den 28 februari 1949.

#### 4 §.

Skatteplikt enligt denna förordning föreligger för sådant fordon av förut angivet slag, som den 1 mars 1948 är infört i automobilregister. I övrigt skola i fråga om tidpunkten för inträdande och upphörande av skatteplikt enligt denna förordning bestämmelserna i 3 § förordningen om automobilskatt äga motsvarande tillämpning.

#### 5 §.

Skattskyldig enligt denna förordning är den, som den 1 mars 1948 är eller bör vara i automobilregister antecknad såsom ägare av fordonet, eller, om



fordonet under den i 3 § angivna tiden första gången registreras, den som därvid antecknas såsom fordonets ägare.

Skall med tillämpning av vad nu är sagt skattskyldighet för fordonet åvila flera såsom samfällt ägare, svare de för skattens utgörande en för alla och alla för en.

## 6 §.

1 mom. För personautomobil utgår särskild automobils katt för tid, som i 3 § avses, med nedan angivna, i förhållande till automobilens tjänstevikt fastställda belopp, nämligen:

Personautomobilens tjänstevikt kg	Särskild automobils katt kr	Personautomobilens tjänstevikt kg	Särskild automobils katt kr
högst 800 .....	50	1 901—2 000 .....	640
801— 900 .....	100	2 001—2 100 .....	740
901—1 000 .....	130	2 101—2 200 .....	850
1 001—1 100 .....	160	2 201—2 300 .....	970
1 101—1 200 .....	190	2 301—2 400 .....	1 100
1 201—1 300 .....	220	2 401—2 500 .....	1 240
1 301—1 400 .....	250	2 501—2 600 .....	1 390
1 401—1 500 .....	290	2 601—2 700 .....	1 550
1 501—1 600 .....	340	2 701—2 800 .....	1 720
1 601—1 700 .....	400	2 801—2 900 .....	1 900
1 701—1 800 .....	470	över 2 900 .....	2 090
1 801—1 900 .....	550		

2 mom. För motorecykel, avsedd för personbefordran, utgår särskild automobils katt för tid, som i 3 § avses, med 25 kronor, om motorecykeln icke är försedd med bivagn och dess tjänstevikt överstiger 75 kilogram, samt med 40 kronor om motorecykeln är försedd med bivagn.

## 7 §.

Inträder eller upphör skatteplikt enligt denna förordning under den i 3 § angivna tiden, skall särskild automobils katt utgå med belopp, motsvarande vad av hela denna skatt belöper å den eller de kalendermånader skatteplikten gäller.

Ändras fordonets beskaffenhet under den i 3 § angivna tiden, skall därav föranledd höjning av skatten beräknas från och med den kalendermånad, under vilken ändringen skett. Av enahanda anledning föranledd sänkning av skatten beräknas från och med nästföljande kalendermånad.

## 8 §.

Vad i 7 § första och andra styckena, 9—14 samt 15—17 §§ förordningen om automobils katt finnes stadgat skall äga motsvarande tillämpning med avseende å skatt enligt denna förordning.

## 9 §.

Erforderliga föreskrifter rörande inbetalning och indrivning av särskild automobils katt, så ock de närmare föreskrifter i övrigt, som erfordras för tillämpning av denna förordning, meddelas av Konungen.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

2) antaga följande såsom *utskottets förslag* betecknade

(*Kun gl. Maj:ts förslag.*)

(*Utskottets förslag.*)

### F ö r s l a g

till

### förordning om tilläggsskatt å bensin.

Härigenom förordnas, att för bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall — utöver skatt varom förmäles i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit — till staten erläggas tilläggsskatt med 20 öre för liter; och skola de i nämnda förordning meddelade bestämmelserna rörande skatt å bensin tillämpas jämväl i fråga om sålunda utgående tilläggsskatt.

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 1948.

Härigenom förordnas, att för bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall — utöver skatt varom förmäles i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit — till staten erläggas tilläggsskatt med 27 öre för liter; och skola de i nämnda förordning meddelade bestämmelserna rörande skatt å bensin jämväl tillämpas i fråga om sålunda utgående tilläggsskatt.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 1948.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

3) antaga följande såsom *utskottets förslag* betecknade

**Förslag**

till

**Förslag**

till

**förordning om tillfällig skatt å  
bensin, som finnes i riket  
den 1 mars 1948.**

**förordning om tillfällig skatt å  
bensin, som finnes i riket  
den 1 april 1948.**

Härigenom förordnas som följer.

**1 §.**

För bensin, som den 1 mars 1948 klockan 6 f. m. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt med 20 öre för liter.

För bensin, som den 1 april 1948 klockan 6 f. m. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt med 27 öre för liter.

År bensin blandad med annan vara, skall vid skattskyldighetens bestämmande hänsyn tagas till den myckenhet, varmed bensin ingår i blandningen.

**2 §.**

*1 mom.* Skyldighet att erlægga skatt enligt denna förordning åligger, där ej annat föranledes av vad nedan i 2 mom. eller i 9 § stadgas, den som vid den i 1 § angivna tidpunkten innehar bensin till myckenhet överstigande 200 liter.

*2 mom.* Från skattskyldighet enligt denna förordning är kronan befriad.

Skatt enligt denna förordning utgår icke för bensin, som tillverkats inom riket och som vid den i 1 § angivna tidpunkten ännu icke utlämnats från tillverkningsstället.

**3 §.**

Envar enligt denna förordning skattskyldig skall senast den 1 april 1948 på heder och samvete avgiva deklARATION rörande den myckenhet bensin, han vid den i 1 § angivna tidpunkten innehade, varvid tillika skall angivas den plats, där bensinen då förvarades.

Envar enligt denna förordning skattskyldig skall senast den 30 april 1948 på heder och samvete avgiva deklARATION rörande den myckenhet bensin, han vid den i 1 § angivna tidpunkten innehade, varvid tillika skall angivas den plats, där bensinen då förvarades.

Deklaration skall avgivas till länsstyrelsen i det län, där den skattskyldige författningsenligt är eller bör vara mantalsskriven, eller, om han avlidit, senast varit eller bort vara mantalsskriven,

eller där vederbörande styrelse eller förvaltning har sitt säte eller syssloman eller ombud är bosatt,

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

eller i fall, då nämnda regler ej äga tillämpning, i det län, där den med deklARATIONEN avsedda bensinen huvudsakligen finnes vid den i 1 § angivna tidpunkten.

## 4 §.

1 mom. Det åligger länsstyrelse att övervaka, att deklARATIONER inkomma från alla uppgiftsskyldiga och att avgivna deklARATIONER äro fullständiga och riktiga, därvid särskilt bör tillses, att envar, som idkar handel med eldfarliga oljor av första klassen, fullgjort honom åliggande deklARATIONSSKYLDIGHET. Den, som icke avgivit deklARATION men kan antagas vara deklARATIONSPLIKTIG eller som avgivit ofullständig deklARATION, må föreläggas att inom viss tid inkomma med deklARATION eller med erforderliga uppgifter.

2 mom. Finner länsstyrelse för behörig påföring av skatt nödigt, att granskning av den skattskyldiges bokföring eller undersökning av dennes inneliggande lager av bensin verkställas, bör länsstyrelsen föranstalta om sådan granskning eller undersökning; och äger länsstyrelsen därvid, i mån av behov, anlita biträde av sakkunnig.

Det åligger skattskyldig att för sådan undersökning bereda länsstyrelse eller av länsstyrelse förordnad person tillträde till handels-, fabriks- eller annan upplagslokal samt att för granskning tillhandahålla sin bokföring och därtill hörande handlingar.

Arvode till sakkunnig bestämmes av länsstyrelse och skall jämte annan kostnad för undersökning eller granskning, som i detta mom. sägs, bestridas av medel, som enligt denna förordning inflyta till statsverket.

3 mom. Kungl. Maj:t må ock förordna om granskning av deklARATIONER och eljest inhämtade uppgifter. Av Kungl. Maj:t förordnad granskningsman äger jämväl taga del av skattskyldigs bokföring och verkställa undersökning av dennes inneliggande lager av bensin på sätt i 2 mom. stadgas.

Kostnad för granskning, varom Kungl. Maj:t förordnat, bestrides av medel, som i 2 mom. sägs.

## 5 §.

Länsstyrelse åligger att på grund av inkomna deklARATIONER och eljest inhämtade uppgifter i särskild längd förteckna dem, som avgivit deklARATION, samt fastställa den myckenhet bensin, för vilken skatt skall erläggas enligt denna förordning, ävensom därå belöpande skatt.

## 6 §.

Så snart ske kan skall till envar skattskyldig i rekommenderat brev med allmänna posten översändas utdrag av längden, såvitt honom angår, tillika med underrättelse om tid och sätt för skattens erläggande samt vad den skattskyldige har att iakttaga, om han vill överklaga länsstyrelsens beslut eller eljest söka befrielse från påförd skatt.

*(Kungl. Maj:ts förslag.)**(Utskottets förslag.)*

## 7 §.

Har någon i deklaration eller annan uppgift, som enligt denna förordning avgivits, lämnat oriktigt meddelande, eller har uppgiftspliktig underlåtit avlämna deklaration eller infordrad upplysning, och har därav föranletts, att skatt icke blivit honom påförd eller blivit påförd till för lågt belopp, skall skatt påföras den skattskyldige till belopp, som genom berörda förfarande eller underlåtenhet undandragits.

Efterbeskattning må ej ske senare än år 1953.

## 8 §.

*1 mom.* Förmenas länsstyrelse hava vid påförande av skatt förfarit oriktigt, må besvär anföras hos kammarrätten.

Den, som vill anföra besvär över honom enligt denna förordning påförd skatt, åligger att inom natt och år efter det skatten blivit honom avfordrad ingiva besvären till länsstyrelsen i det län, där skatten påförts, vid påföljd, om den tid försittes, att besvären icke upptagas till prövning; dock må icke den omständigheten, att besvären i stället för till länsstyrelsen ingivits till kammarrätten, utgöra hinder för deras upptagande till prövning, därest besvären dit inkommit före utgången av den stadgade besvärstiden. I sådant fall skola besvären av kammarrätten omedelbart överlämnas till länsstyrelsen för vidare behandling på sätt i 2 mom. sägs.

*2 mom.* Sedan vid besvären fogats de handlingar, på vilka överklagade beslutet grundats, ävensom utdrag av längden, i vad den klagande angår, har länsstyrelsen att skyndsamt till kammarrätten översända samtliga handlingar med de upplysningar och erinringar besvären anses påkalla.

## 9 §.

Visar skattskyldig, att bensin, som han innehaft vid den i 1 § angivna tidpunkten, levererats till annan, och grundar sig leveransen på försäljningsavtal, som slutits före denna förordnings ikraftträdande, äger Kungl. Maj:t, där den skattskyldige icke på grund av förbehåll i försäljningsavtalet eller eljest är berättigad att hos köparen uttaga skatten, bestämma att skattskyldigheten skall åligga köparen eller, då skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av skatten.

Ansökan om sådan befrielse eller återbäring skall ingivas inom natt och år efter det skatt avfordrats vederbörande.

## 10 §.

Angående restitution av skatt, som i denna förordning avses, skola bestämmelserna i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit äga motsvarande tillämpning.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

## 11 §.

Granskning av deklARATIONER, som enligt denna förordning avgivits, må ej verkställas av annan än länsstyrelse eller jämlikt 4 § 3 mom. förordnad person.

Deklarationerna skola tillhandahållas de ämbets- och tjänstemän, som i och för sin befattning böra därav erhålla del. I övrigt må deklARATION icke vara för någon tillgänglig, utan att den, som avgivit deklARATIONEN, medgivit dess offentlighöRande; dock må deklARATIONER, på sätt Kungl. Maj:t förordnar, för statistisk bearbetning utlämnas till ämbetsmyndighet eller tjänsteman, åt vilken Kungl. Maj:t uppdrager utförandet av sådan bearbetning.

Deklarationerna skola med de undantag, vartill stadgandena i nästföregående stycke föranleda, hos länsstyrelsen förvaras intill utgången av år 1953, varefter deklARATIONERNA skola förstöras.

## 12 §.

Den, som underlåter att inom föreskriven tid avlämna deklARATION, straffes med dagsböter; och må länsstyrelsen förelägga den uppgiftspliktige lämpligt vite.

## 13 §.

Om ansvar i vissa fall för den, som i deklARATION lämnat oriktig uppgift, stadgas i skattestrafflagen.

## 14 §.

1 mom. Tjänsteman, vilken på grund av sin befattning med ärende, som i denna förordning avses, erhållit del av deklARATION eller skattskyldigs bokföring, må ej i vidare mån än hans tjänsteutövning fordrar yppa vare sig innehållet i sådan deklARATION eller skattskyldigs affärsförhållande, varom han därvid erhållit kännedom. Den häremot bryter vare underkastad ansvar såsom för tjänstefel. Gör annan än tjänsteman sig skyldig till förseelse, som nu sagts, straffes med dagsböter.

2 mom. Den, som på grund av sådant förordnande om statistisk bearbetning av deklARATIONER, som i 11 § sägs, erhållit del av deklARATION, må ej utom tjänsten yppa något av deklARATIONENS innehåll. Vid överträdelse härav vare den skyldige förfallen till ansvar, som i 1 mom. stadgas.

## 15 §.

Länsstyrelse äger fälla till utgivande av vite enligt 12 §.

Åtal för förseelse, som i 12 eller 14 § oförmäles, skall anhängiggöras vid allmän domstol.

## 16 §.

Böter och viten, som ådömas enligt denna förordning, tillfalla kronan.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

## 17 §.

Bestämmelser rörande uppbörd av skatt, som i denna förordning avses, så ock de närmare föreskrifter, som eljest erfordras för tillämpning av denna förordning, meddelas av Kungl. Maj:t.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

4) antaga följande såsom *utskottets förslag* betecknade

**F ö r s l a g**

till

**förordning om tilläggsskatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.**

Härigenom förordnas, att för brännoljor, som avses i förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor, skall — utöver skatt enligt nämnda förordning — till staten erläggas tilläggsskatt med 15 öre för liter; och skola de i nämnda förordning meddelade bestämmelserna tillämpas jämväl i fråga om sålunda utgående tilläggsskatt.

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 1948.

Härigenom förordnas att för brännoljor, som avses i förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor, skall — utöver skatt enligt nämnda förordning — till staten erläggas tilläggsskatt med 20 öre för liter; och skola de i nämnda förordning meddelade bestämmelserna tillämpas jämväl i fråga om sålunda utgående tilläggsskatt.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 1948.

- B) att följande motioner, nämligen:  
 de likalydande motionerna I: 12 av herr Bergvall m. fl. och II: 24 av herr Ohlin m. fl.,  
 de likalydande motionerna I: 33 av herr Gustaf Elofsson m. fl. och II: 58 av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl.,  
 de likalydande motionerna I: 34 av herr Gustaf Elofsson m. fl. och II: 59 av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl.,

*Bevillningsutskottets betänkande nr 8.*

de likalydande motionerna I: 35 av herr Linderot m. fl.  
och II: 41 av herr Adolfsson m. fl.,

de likalydande motionerna I: 36 av herr Linderot m. fl.  
och II: 105 av herr Hagberg i Luleå m. fl.,

de likalydande motionerna I: 114 av herr Sundelin och  
II: 194 av herr Svensson i Ljungskile m. fl.,

de likalydande motionerna I: 175 av herr Domö m. fl. och  
II: 237 av herr Håstad m. fl., i vad desamma avse proposi-  
tionen nr 5, samt

motionen II: 199 av herr Edberg,

måtte, i den mån de icke kunna anses besvarade genom  
vad utskottet ovan anført och hemställt, av riksdagen läm-  
nas utan åtgärd.

Stockholm den 19 februari 1948.

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON.

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar Sjödahl, Ekman, Velande, Gustaf  
Elofsson, Frans Ericson, Heüman, Wehtje, Franzon, Sjö och Petrén; samt

från andra kammaren: herrar Olsson i Gävle, Hagberg i Malmö, Ham-  
marlund, Sandberg, Henriksson, Jonsson i Skedsbygd, Sundström, Nilsson  
i Kristinehamn, Bladh och Brandt.

---

\* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

---



### Reservationer:

1) av herrar *Velander, Wehtje, Hagberg* i Malmö och *Henriksson*, vilka anfört följande:

»Den i propositionen föreslagna skärpningen av beskattningen av motorfordon har utskottet avstyrkt. Däremot har utskottet tillstyrkt införande av en tilläggsskatt på bensen av 27 öre per liter samt på vissa för drivande av automobil använda brännoljor med 20 öre per liter mot i propositionen föreslagna 20 resp. 15 öre per liter.

Ifrågavarande skatter ingå som ett led i en för ett flertal varor samt nöjen redan beslutad eller avsedd skärpt indirekt beskattning. Syftet med skatte-skärpningarna har angivits vara av penningpolitisk natur — att bekämpa inflationen. Från sådan utgångspunkt hade enligt vår mening riksdagen bort pröva samtliga hithörande spörsmål i ett sammanhang, vilken prövning då lämpligen borde ha förberetts av ett särskilt utskott, eventuellt ett sammansatt sådant. Därigenom skulle så långt möjligt garantier ha vunnits för en med hänsyn till det trängande syftet enhetlig och effektiv lösning. Den försening, som därav skulle ha föranletts, synes icke kunna tillskrivas nämnvärd betydelse.

I direktiven för konsumtionsskatteberedningen har departementschefen framhållit, att han icke kunde förorda en beskattning av livsmedel och vissa andra oundgängliga varor. Den skärpning av konsumtionsskatterna, som framstår såsom nödvändig, bör därför i huvudsak avse endast mera oundgängliga varor. Denna uppfattning har understrukits av beredningen; och utskottet konstaterar, att de av utskottet tidigare förordade skatteskarpningsarna ha drabbat i huvudsak sådana varor m. m., vilka uppenbarligen kunna rubriceras såsom oundgängliga, men att det ställde sig annorlunda med de skärpningar, som föreslagits i föreliggande proposition. Den skärpta beskattningen av motortrafiken träffar följaktligen primärt en oundgänglig verksamhet.

För att söka undgå de produktionshämmande verkningarna för näringslivet av den fördyring, som ostridigt följer av höjda transportkostnader, anför utskottet, att dessa kostnader för transportväsendet, handeln och näringslivet i övrigt böra slå igenom i konsumentpriserna. Härtill må erinras, att de höjda transportkostnaderna komma att till övervägande del träffa livsmedel och andra oundgängliga varor och att på grund härav det av departementschefen angivna syftet att undantaga livsmedel och andra oundgängliga varor från skärpt beskattning icke nås.

Tidigare erfarenheter ge vid handen, att en stegring av levnadsomkostnaderna snabbt leder till krav på kompensation i lönehänseende. Sådan effekt kan därför befaras inträda vid ett godtagande av de avsevärda skatteskarpningsarna, som här föreslagits.

Utskottet framhåller visserligen, att en 'kontrollerad prisstegring' icke beräknas medföra en fortsatt inflation. Härvid bortser man, efter allt att döma, ifrån att de väsentliga kostnadselementen i produktionen exempelvis ar-

betslönen samt därtill kanske minst hälften av alla varor icke kunna i prishänseende kontrolleras. Enligt vår mening kunna sålunda de samhällsekonomiska verkningarna av den av utskottet förordade skärpta beskattningen bliva såväl höjda priser på livsmedel och andra oumbärliga varor, som ock en hämmande belastning av produktionen.

Det sannolika resultatet av den föreslagna skärpta beskattningen måste redan ur penningvärdes- och produktionssynpunkt inge starka betänkligheter. Att märka är vidare, att varken konsumtionsskatteberedningen, departementschefen eller utskottet sökt att på något sätt utreda eller klarlägga verkningarna av denna beskattning på den samhällsekonomiska balansen. Detta är dock det centrala problemet i förevarande sammanhang. Vad man emellertid får veta är, att de medel, som härigenom tillföras statsverket, skola disponeras till täckande av utgifterna för de statliga investeringarna. Medlen skola med andra ord ges ut i den allmänna rörelsen och därmed bilda köpkraft i konkurrensen om den i och för sig otillräckliga varutillgången. Någon sterilisering av köpkraft för att minska den totala efterfrågan kan med hänsyn härtill icke vara att räkna med. Därmed elimineras det egentliga syftet med ifrågavarande skatteskräpningar. Ett allvarligt försök till klarläggande av huru en uppsugning och sterilisering av köpkraft bäst och ändamålsenligast skulle kunna genomföras till återställande av samhällsekonomisk balans har gjorts i de två likalydande motionerna I: 175 och II: 237. Utskottet har emellertid utan att inlåta sig på någon som helst diskussion av de i motionerna framförda synpunkterna avstyrkt bifall till desamma.

Ytterligare en synpunkt förtjänar att här omnämnas. Enligt riksdagens ställningstaganden i skilda sammanhang har den principen fastslagits, att en särbeskattning av motorismen icke får avse någonting annat eller mera än en täckning av de ökade utgifter eller kostnader, som motorismen förorsakar vägväsendet. Föreliggande förslag måste även ur denna synpunkt vara ägnat att ingiva betänkligheter. I medvetande härom har visserligen utskottet, med instämmande i departementschefens uttalande att ifrågavarande medel icke för närvarande böra tagas i anspråk för vägväsendet, såsom sin uppfattning anfört, att även de medel, som sålunda under den närmaste tiden tagas i anspråk för statens utgifter å kapitalbudgeten, dock böra framdeles komma vägväsendet till godo. I vilken ordning detta skulle komma att ske, har utskottet likväl icke på något sätt antytt. Utskottets ståndpunkt måste dock innebära, att det här är fråga om något som skulle kunna betecknas som ett tvångslån av bilskattemedel om för år räknat ca 180 milj. kronor. För återbetalning härav skulle sålunda efter något år medel behöva anskaffas, sannolikt genom ny beskattning. Med hänsyn till de stora anspråk på statskassan, som äro att räkna med även i framtiden, och det redan nu hårda skattetrycket synas möjligheterna härför ovissa.

I anslutning till det anförda hemställa vi,

att riksdagen måtte avslå såväl Kungl. Maj:ts proposition nr 5 som utskottets föreliggande förslag.»;

II) av herrar *Gustaf Elofsson, Hammarlund och Jonsson* i Skedsbygd, vilka anfört följande:

»De inflatoriska tendenserna torde under den närmaste tiden med all säkerhet komma att ytterligare förstärkas dels genom minskad varutillgång på grund av nedskuren import och vidgad export och dels genom stegrade penninginkomster. Utsikterna att bevara ett stabilt penningvärde bli, då möjligheterna att på kort sikt öka produktionen synas ringa, beroende av i vad mån det lyckas att suga upp köpkraftsöverskottet för att nå en bättre balans mellan efterfrågan och tillgång på varor och tjänster. Ett av medlen att dämpa de inflationsdrivande krafterna är att överbalansera den statliga budgeten, även om betydelsen härav inte bör överskattas. En budgetöverbalansering måste i varje fall i nuvarande pressade läge kombineras med andra och mera omfattande åtgärder för att en fortsatt prisstegring skall kunna hejdas. Det är icke möjligt att enbart genom en överbalansering av budgeten reparera tidigare gjorda misstag i den ekonomiska politiken.

En överbalansering av den statliga budgeten kan åstadkommas såväl genom en nedskärning av statens utgifter som genom en ökning av statens inkomster liksom genom en kombination av dessa bägge åtgärder. I likhet med vad riksbanksfullmäktige framhållit i skrivelser till Kungl. Maj:t vilja vi starkt understryka nödvändigheten av att i rådande läge alla möjligheter tillvaratagas för att hålla tillbaka och begränsa statens utgifter.

En skärpning av den indirekta beskattningen kan åstadkommas på olika sätt. Utskottet anser det riktigare att genom hårdare beskattning av mera umbärliga eller lyxbetonade varor söka öka statens inkomster än genom att återinföra en allmän omsättningsskatt eller en lågprocentig omsättningsskatt i produktionsstadiet. Av denna anledning har utskottet tillstyrkt en höjning av skatten på spritdrycker, tobaksvaror och nöjestillställningar m. m.

Förhållandet blir ett annat när det gäller att höja beskattningen av bensin och motorfordon såsom föreslagits i Kungl. Maj:ts proposition nr 5. Det blir här icke fråga om att beskatta umbärliga varor utan ett transportmedel, som fyller en viktig funktion i dagens näringsliv. Därtill kommer att en höjd bensinskatt av den storlek som förordats kan befaras verka inflationsdrivande i stället för inflationshämmande. Transportkostnaderna komma såsom framgår av redovisade utredningar att stiga så mycket, att de slå igenom i konsumentpriserna på ett flertal viktiga livsmedel, som ingå i det officiella levnadskostnadsindex. Därest index stiger, föreligger risk för att krav på nya lönestegringar framställas, som om de bifallas innebära ett tillskott av köpkraft.

De skatteskärpningar utskottet tidigare tillstyrkt i fråga om tobaksvaror, spritdrycker, nöjestillställningar m. m. ha i huvudsak drabbat varor, vilka kunna betecknas som umbärliga. En skärpning av fordons- och drivmedelskatterna däremot får återverkningar på hela näringslivet. Bilen är i dag nödvändig såväl för personbefordran som för materialtransporter och varudistribution icke minst inom handel, hantverk, småindustrin samt jordbruk och skogsbruk. Särskilt för befolkningen i de glesbebyggda delarna

av landet är bilen ett oundgängligt forskaffningsmedel. En skärpning av fordons- och bensinskatterna måste först och främst komma att drabba de medborgare, som bo i de mindre och avlägsna orterna. Speciellt för befolkningen i Norrland måste en avsevärd skärpning av bilismens skattetunga framstå som orättvis och uppenbarligen stridande mot principen om att skatterna skola fördelas efter bärkraft, detta särskilt som en köpkraftsindragande beskattning av spårvägstrafiken i städerna icke ifrågasatts.

I de skrivelser som inkommit till utskottet i anledning av den förevärande propositionen har flertalet av landets stora näringsorganisationer bestämt avstyrkt de föreslagna skatterna. I detta sammanhang må framhållas de upplysningar, som lämnats av Kooperativa förbundet, Sveriges lantbruksförbund samt Sveriges skogsägareföreningars riksförbund, i fråga om skatteskräpningarnas återverkningar på transportkostnadernas storlek. De anförda upplysningarna bestyrka helt vår uppfattning om att skatteskräpningarna i särskilt hög grad drabba Norrlands och Mellansveriges näringsliv och befolkning. Den omständigheten att järnvägsfrakterna tidigare höjts är icke något skäl för en höjning även av de nu ifrågasatta skatterna, eftersom de avlägset belägna delarna av landet redan genom järnvägsfrakternas ökning drabbats mera än de stora tätortsbebyggelserna i landets södra och mellersta delar. I en tid då uppenbar disproportion råder mellan penningmängd och varutillgång synes det angeläget att undvika störningar i den för folkhushållet vitala produktion, som är förlagd till de glesbebyggda delarna av landet. Icke heller synes det rimligt att genom skatteskräpningar av detta slag, vilka återverka på tiotusentals industri- och skogsarbetares resekostnader, påskynda en ökad flykt från den egentliga landsbygden till tätorterna, där bostadsbristen redan nu är betydande.

Trots dessa betänkligheter och trots de svårigheter en höjning av bensinskatten komme att medföra särskilt för landsbygdens folk, ha vi, om enighet kunnat uppnås inom utskottet, på vissa villkor velat medverka till någon höjning av bensinskatten. Då emellertid vårt yrkande om befrielse från halv avgift för gengasdrivna fordon icke bifallits, ha vi icke kunnat gå med på en höjning av bensinskatten. För vårt ställningstagande har det vidare framstått som betydelsefullt att klarhet icke kunnat vinnas i fråga om restitution av skatt på bensin, som användes inom jordbruket och fisket.

Ett slopande av körtillståndsprövningen torde medföra att cirka 20 000 avregistrerade bilar komma att tagas i bruk. Det synes anmärkningsvärt att vårt ekonomiska läge skulle ha blivit så försämrat, att importen av bensin icke skulle kunna ökas, så att landets hela bilpark skulle kunna begagnas. Det kan erinras om att en ytterligare import av 200 000 kbm bensin icke torde draga en större kostnad än cirka 18 milj. kr. i inköp. Redan den nuvarande bensinskatten ger på denna kvantitet en skatteintäkt till staten på 36 milj. kr. Det framstår av dessa skäl som angeläget att stora ansträngningar göras för att öka importen av bensin.

Med hänsyn till vad som i det föregående anförts anse vi, att Kungl. Maj:ts proposition nr 5 bör i enlighet med de yrkanden, som framställts i de likalydande motionerna I: 33 och II: 58, de likalydande motionerna I: 36 och II: 105 samt de likalydande motionerna I: 175 och II: 237 i den mån de båda sistnämnda motionerna beröra propositionen nr 5 av riksdagen avslås.

I motionerna I: 34 och II: 59 har yrkats att skatten å fordon, som drivas med inhemskt, fast bränsle, s. k. gengas, endast skulle utgå med hälften av det belopp, som skall erläggas för bensindrivet fordon. Motionärerna ha erinrat om betydelsen av att automobiltrafiken kunde upprätthållas under kriget och avspärrningen tack vare att fordonen kunde använda sig av inhemskt bränsle. De erfarenheter som vunnits visade att gengasdrift med fördel kunde användas särskilt för lastbilar, som hade att tillryggalägga avsevärda vägsträckor, samt för trafikbussar. Det har vidare visat sig att en hel del bilägare ha tillvaratagit sina gamla aggregat och de torde komma att montera på dessa, om skattelättnad införes.

Mot gengasdriften har anförts, dels att densamma skulle taga i anspråk en del av våra knappa bränsletillgångar, dels att den icke skulle bli ekonomiskt lönande, och dels att någon tillverkning av gengasaggregat f. n. ej äger rum. Vidare anføres att man icke med säkerhet kan förvänta, att en skattelättnad skulle medföra en övergång till detta bränsle på grund av de besvärligheter som användningen medför.

Nu förhåller det sig emellertid så, att bränsle för gengasdrivna fordon kan hämtas från avlägset belägna avverkningsplatser, där transportkostnaderna inte tillåta uttagande av vanligt bränsle. För koltillverkning användes dessutom i mycket stor utsträckning sådant mindervärdigt bränsle, som annars i ringa grad tillvaratages. Även om i en del fall kostnaden för gengasaggregaten och användningen av detta bränsle icke skulle bli ekonomiskt lönande, öppnas härmed en utväg för att i nuvarande valutapolitiska situation hålla trafiken nödortfärdigt i gång. Ett upprätthållande av gengasdriften torde även vara viktigt ur beredskapssynpunkt.

Med vad sålunda anförts få vi i enlighet med de lika lydande motionerna I: 34 och II: 59 tillstyrka, att skatten å motorfordon, som framdrives med fast, inhemskt bränsle, skall utgå endast med hälften av det belopp, som skall erläggas för fordon, drivet med flytande bränsle.

Med hänvisning till ovanstående yrka vi,

A) att riksdagen måtte med bifall till de likalydande motionerna I: 33 av herr Gustaf Elofsson m. fl. och II: 58 av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl., de likalydande motionerna I: 36 av herr Linderot m. fl. och II: 105 av herr Hagberg i Luleå m. fl. samt de likalydande motionerna I: 175 av herr Domö m. fl. och II: 237 av herr Håstad m. fl. i vad mån de båda sistnämnda beröra propositionen nr 5, avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 5,

B) att riksdagen måtte med bifall till de likalydande motionerna I: 34 av herr Gustaf Elofsson m. fl. och II: 59 av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl. antaga följande

### Förslag

till

#### **förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.**

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt skall erhålla följande ändrade lydelse.

#### 5 §.

Skatt utgår — — — tvåhundra tjugufyra kronor.

För motorfordon, som är inrättat för och drives med generatorgas, framställt av inhemskt fast bränsle, utgår skatt med hälften av de i denna paragraf stadgade skattesatserna.

---

Denna förordning träder i kraft å dag, som av Kungl. Maj:t bestämmes.

---

C) att följande motioner, nämligen:

de likalydande motionerna I: 12 av herr Bergvall m. fl. och II: 24 av herr Ohlin m. fl.,

de likalydande motionerna I: 35 av herr Linderot m. fl. och II: 41 av herr Adolfsson m. fl.,

de likalydande motionerna I: 73 av herr Anderberg m. fl. och II: 104 av herr Hall m. fl.,

de likalydande motionerna I: 114 av herr Sundelin och II: 194 av herr Svensson i Ljungskile m. fl., samt motionen II: 199 av herr Edberg,

måtte, i den mån de icke kunna anses besvarade genom vad ovan anförts, av riksdagen lämnas utan åtgärd.»

III) av herrar *Petrén* och *Sandberg*, vilka anfört följande:

»I det nuvarande, i ekonomiskt hänseende allvarliga läget måste man enligt en allmänt accepterad uppfattning eftersträva att genom en skärpt indirekt beskattning åstadkomma en överbalansering av budgeten för kommande budgetår med avsevärt belopp. Beträffande storleken av detta belopp anse vi emellertid icke att någon viss summa kan på förhand upp-

ställas såsom ett ofrånkomligt minimum. Det belopp till vilket det slutligen är möjligt att komma får i stället bliva beroende på prövningen av de olika förslag till skattehöjningar som föreligga, och som komma att framläggas med anledning av 1947 års konsumtionsskatteberednings fortsatta undersökningar. Det är att beklaga att finansministern först så sent som den 3 december 1947 tillkallade sakkunniga för att inom finansdepartementet biträda med utredning av frågan rörande skärpning av den indirekta beskattningen. Om konsumtionsskatteberedningen tidigare trätt i verksamhet hade det nu sannolikt varit möjligt att i ett sammanhang överblicka alla de olika förslag till skattehöjningar som beredningen haft att framlägga.

Departementschefen hänvisar i sin motivering för förslagen om höjd indirekt beskattning till sitt uttalande i samband med tillsättandet av nyssnämnda beredning. Av detta uttalande framgår bl. a. att ifrågavarande skatteskräpningar borde i huvudsak avse endast mera umbärliga varor. Det nu föreliggande förslaget om skärpning av beskattningen på motortrafiken faller emellertid till allra största del utanför ramen för en på sådant sätt begränsad skatteökning. Om man ändock måste överväga att i viss mån träffa även icke umbärliga ting med en höjd beskattning så måste noga beaktas de olägenheter som därav kunna följa. Enligt vår mening har detta icke skett då skatteökningen gjorts så stor som utskottets majoritet föreslagit.

Motortrafiken är till sin allt övervägande del ett oundgängligt hjälpmedel för samfärdsel och näringsliv. Biltransporterna hava fått en allt mer ökad omfattning och betydelse. Icke minst är detta fallet beträffande transporten av jordbrukets och skogsbrukets produkter samt underlättandet av samfärdseln för landsbygdens befolkning. En så kraftig höjning av skatten på motorfordon och på drivmedlen till dessa som föreslås i propositionen får därför allvarliga återverkningar på stora delar av näringslivet, och medför i övrigt olägenheter och orättvisor av skilda slag.

Utskottets majoritet understryker, att därest de nu ifrågasatta skatteskräpningarna genomföras, de ökade kostnaderna för transportväsendet, handeln och näringslivet i övrigt givetvis böra slå igenom i konsumentpriserna. Även om så sker bliva emellertid dessa verkningar av en starkt höjd beskattning ingalunda likformiga eller rättvisa. Om yrkesmannen inom biltransportväsendet kan hållas skadeslös för kostnadsökningen genom att taxorna höjas, så är detta icke möjligt för exempelvis stora grupper av yrkesutövare och arbetstagare, som för att kunna väl utnyttja arbetsstillfällena och betjäna sina kunder äro beroende av de friare transportmöjligheterna som innehavet av en egen bil ger.

Det ligger vidare i sakens natur att, såsom framgår av bl. a. kooperativa förbundets yttrande, fördyringen av nödvändighetsvaror blir störst i de delar av landet där transporterna i stor utsträckning måste ske med bilar, där avstånden äro stora från järnvägsstation och till konsument, och där den glesa bebyggelsen över huvud taget innebär att alla transporter bliva långa

och dyrbara. Dessa förhållanden äro framför allt rådande i Norrland. De här berörda olägenheterna bliva givetvis större ju större skattehöjningarna på biltrafiken göras.

Som vi förut framhållit anse vi det emellertid vara önskvärt att en betydande överbalansering av budgeten ernås. Möjligheten att genom någorlunda enkla skatteåtgärder till statskassan indraga väsentliga belopp är begränsad. Bensinen är härvid ett av de skatteobjekt som kan komma i fråga. Den 1 jan. 1948 har en höjning skett av järnvägsfrakterna varför en mindre höjning nu av bilfrakterna icke rubbar konkurrensförhållandet för de båda trafikmedlen. En höjning av skatten på drivmedel till motorfordon är också ägnad att främja sparsamhet med och ett effektivt utnyttjande av drivmedlen, vilket med hänsyn till den knappa tillgången på dessa är önskvärd.

I de likalydande motionerna I: 12 och II: 24 ställes som villkor även för den mera begränsade skattehöjning, som skulle följa av ett bifall till motionerna, bl. a. att förbudet mot söndagskörning upphäves och att någon s. k. utstampning av motorfordon icke komme att äga rum. Vi ansluta oss till dessa krav och understryka vad utskottet anfört i fråga om körrestriktionernas upphävande.

Enligt vår mening måste en avvägning göras mellan å ena sidan främst angelägenheten av en överbalansering av budgeten för nästa budgetår och å andra sidan de icke önskvärda återverkningarna på bilismen och näringslivet över huvud taget av en skärpt fordons- och drivmedelsbeskattning.

Vid denna avvägning hava vi i likhet med vad i motionerna I: 12 och II: 24 anförts funnit det olämpligt att höja skatten på personautomobiler, varför vi avstyrka den i propositionen föreslagna höjningen av denna skatt. Beträffande tilläggsskatten å drivmedel föreslå vi att denna begränsas till en höjning med 10 öre pr liter bensin och 7 öre pr liter brännolja, som användes för drivande av automobil. Detta förslag innebär en ökad skatteintäkt av omkring 65 miljoner kronor. Vi utgå ifrån att en höjning av bensinbeskattningen endast bör vara tillfällig, och att det genom densamma influtna beloppet bokföringsmässigt reserveras för finansiering av vägväsendets framtida behov.

Under återopande av vad sålunda anförts få vi hemställa,

A) att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 5 icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas, i anledning av de likalydande motionerna I: 12 av herr Bergvall m. fl. och II: 24 av herr Ohlin m. fl.:

1) *avslå* följande — — — (= utskottet s. 40 rad 8 uppifrån — s. 42 rad 7 uppifrån) — — — Svensk författningssamling.

2) antaga följande



**Förslag**  
till  
**förordning om tilläggsskatt å bensin.**

Härigenom förordnas — — — (= utskottet s. 42 rad 16—rad 10 nedifrån) — — — erläggas tilläggsskatt med 10 öre för liter; och skola — — — (= utskottet s. 42 rad 9—rad 2 nedifrån) — — — april 1948.

3) antaga följande

**Förslag**  
till  
**förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket**  
**den 1 april 1948.**

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

För bensin, som den 1 april 1948 klockan 6 fm. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt med 10 öre för liter.

Är bensin — — — (= utskottet s. 43 rad 14 uppifrån—s. 47 rad 8 uppifrån) — — — Svensk författningssamling.

4) antaga följande

**Förslag**  
till  
**förordning om tilläggsskatt å vissa för drivande av automobil**  
**använda brännolja.**

Härigenom förordnas — — — (= utskottet s. 47 rad 15—rad 21 uppifrån) — — — erläggas tilläggsskatt med 7 öre för liter; och skola — — — (= utskottet s. 47 rad 22—28 uppifrån) — — — april 1948.

B) att följande motioner, nämligen:  
de likalydande motionerna I: 73 av herr Anderberg m. fl.  
och II: 104 av herr Hall m. fl.,  
de likalydande motionerna I: 33 av — — — (=utskottet  
s. 47 rad 4 nedifrån—s. 48 rad 13 uppifrån) — — — utan  
åtgärd.»

IV) av herr *Ekman*.