

Nr 24.

Av herr **Ohlin m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om särskild automobilskatt, m. m.

I ett antal propositioner till årets riksdag föreslås skärpningar av den indirekta beskattningen till ett sammanlagt belopp av 407 milj. kr. Propositionerna grunda sig på vissa förslag som prövats inom 1947 års konsumtionsskatteberedning. Det förutsättes att ytterligare förslag till skattehöjningar skola komma från sagda kommitté för att framdeles föreläggas riksdagen. Chefen för finansdepartementet har uttalat som sin avsikt att genom dylika skattehöjningar tillföra statskassan omkring 500 milj. kr. Syftet härmed skall vara att tillika med andra åtgärder åstadkomma en överbalanserad budget för nästkommande budgetår för att såmedelst bidra till den köpkraftsindragning som anses nödvändig för penningvärdets stabilisering.

Emot syftet med de sålunda föreslagna skattehöjningarna är intet att invända. Vi ansluta oss principiellt till strävandena att sterilisera en del av penningöverflödet i landet, och utan att nu taga ståndpunkt till alla delar i de framlagda skatteförslagen äro vi också beredda att acceptera långtgående höjningar av de indirekta skatterna för att nå detta mål.

Det är emellertid angeläget att dessa skattehöjningar uttagas på ett sätt som vållar minsta möjliga olägenheter och så, att icke vissa skattedragare drabbas oskäligt hårt. Finansministern har också vid tillsättandet av 1947 års konsumtionsskatteberedning uttalat, att den skärpning av konsumtionsskatterna som framstår som nödvändig i huvudsak bör avse endast mera umbärliga varor.

Sistnämnda synpunkt synes dock icke ha tillbörligt beaktats vid utformningen av de förslag, som i proposition nr 5 framläggas om skärpt beskattning av motorfordon och drivmedel till dylika fordon. Av förslaget att döma synes såväl utredningens majoritet som finansministern anse trafiken med motorfordon som lyxkonsumtion i högre grad än något annat, eftersom den föreslagna skatteökningen på denna trafik sammanlagt skulle uppgå till omkring 44 procent av hela det belopp, som avses inflyta genom de i propositionerna framlagda skatteförslagen. Eftersom finansministern i driftbudgeten för nästa år upptagit de ordinarie bilskatterna till 210 milj. kr., skulle biltrafikens sam-

lade årliga skattebörda bli 388 milj. kr. Denna siffra bör lämpligen ses i jämförelse med inkomsterna från statens affärsverk (postverket, telegrafverket, statens järnvägar, statens vattenfallsverk och domänverket), vilka inkomster tillsammans stanna vid 160 milj. kr. Jämförelsen visar bland annat att bilismen i beskattningshänseende sättes i en särklass i förhållande till andra samfärdsmedel.

En reservant inom 1947 års konsumtionsskatteberedning har uttalat tvekan huruvida och i vilken mån en höjning av skatten på motortrafiken borde ske, enär en sådan höjning icke kunde inordnas under förutsättningen, att de extra skatterna borde drabba endast umbärliga varor. En dylik tvekan är motiverad även av hänsyn till risken för ogynnsamma verkningar på näringslivet av så starkt höjda skatter på motortrafiken. För näringslivet spela ju transportkostnaderna stor roll.

Enligt förslaget skulle personbilarna drabbas särskilt hårt av den proponerade skattehöjningen. Föreställningen att personbiltrafiken är av övervägande lyxkaraktär är emellertid oriktig. De flesta personbilar brukas i för ägarna nödvändiga och nyttiga ärenden, även om fordonen därjämte användas i resor för förströelse och nöje. De bilar torde vara lätt räknade som icke i någon mån äro nyttobetonade. Ej heller är den föreställningen riktig, att ägandet av personbil skulle vara en förmån som är förbehållen allenast åt de förmögna klasserna. I vårt glest bebodda land med långa vägvstånd har automobilen i många fall blivit ett välbehövt och uppskattat hjälpmedel även för folk i mera knappa ekonomiska villkor.

Konsekvensen av det som ovan anförts borde snarast bliva ett yrkande om avslag å allt vad som föreslås i proposition nr 5. I betraktande bl. a. av det angelägna syftet att främja sparsamheten med importerade drivmedel vilja vi dock ej motsätta oss en höjning av skatten på bensin. Till frågan huruvida denna bör göras så stor som med 20 öre per liter eller utgå med ett lägre belopp vilja vi f. n. ej taga bestämd ställning, då en avvägning i förhållande till andra inkomstmöjligheter eller eventuella besparingsmöjligheter för statskassan bör ske efter ett närmare övervägande. Vi äro icke blinda för de konsekvenser för handel och näringar som kunna befaras genom en av starkt höjda bensinpriser förorsakad fördyring av landsvägstransporterna. Vi förutsätta därför som självklart att skattehöjningen endast är av rent tillfällig natur. — Däremot kunna vi icke biträda propositionens förslag om höjning av fordonsskatten. Denna komme att verka i hög grad orättvist, då den skulle medföra att — när det gäller den icke yrkesmässiga trafiken — endast personer i god ekonomisk ställning kunna behålla sina fordon i trafik. Graderingen i avgiftsklasser efter vagnarnas vikt verkar icke utjämnande i fråga om denna orättvisa. Det är ingalunda så, som konsumtionsskatteberedningens majoritet synes ha föreställt sig, att de små och lätta vagnarna ägas av mindre bemedlade och de större av de rika. I stället är det oftast så att mindre kapitalstarka köpare nöja sig med begagnade

bilar av förkrigsmodell, varför de medeltunga och tunga vagnar, som voro mycket vanliga under trettioalet, nu i stor omfattning ägas av folk i mera blygsamma villkor.

Konsumtionsskatteberedningen anför som motiv för den starkt graderade skatteskalan, att man därigenom skulle främja en övergång från tyngre till lättare personbilar. Detta resonemang förefaller nästan cyniskt om beredningens uttalande att skattehöjningarna skola ha tillfällig karaktär är allvarligt menat. Med den ringa import av motorfordon som blir möjlig under de närmaste åren och den begränsade inhemska tillverkningen av dylika är det otänkbart att inom näraliggande tid räkna med någon nämnvärd ändring av personbilsbeståndets sammansättning.

Den föreslagna höjningen av fordonsskatten skulle göra det praktiskt taget omöjligt för ett stort antal bilägare att behålla sina fordon. Konsekvenserna härav bleve mest kännbara på landsbygden. Redan förut är det mångenstädes svårt att få människorna att stanna kvar i de jämförelsevis obekväma och torftiga villkor som lantlivet ofta bjuder. Varje personbil som på landsbygden tages ur trafik betyder minskade möjligheter för dem som bo där att erhålla delaktighet i sådant som det allmänna framåtskridandet kan bjuda. En utgallring av bilar i den omfattning som ett genomförande av den föreslagna höjningen av fordonsskatten skulle medföra blir framför allt ett hårt slag mot landsbygdens folk.

År 1945 uttalade sig riksdagen ånyo bestämt för att vid beskattningen av motorfordonstrafiken den principen bör följas, att denna trafik skall gälda den kostnad som densamma orsakar vägväsendet. Att nu med anledning av en tillfällig höjning av ifrågavarande beskattning frångå denna princip synes oss ej böra ifrågakomma. Vi anse därför att de medel som statskassan erhåller genom denna beskattning böra bokföras på ett sådant sätt att längre fram i ett annat ekonomiskt läge en finansiering av en utbyggnad eller förbättring av vägväsendet kan ske med hjälp av dessa skattemedel.

Avsikten med beskattningen är uppenbarligen icke att belasta näringslivet. I den mån densamma åstadkommer en kostnadshöjning för handeln eller annan näringsgren, bör alltså hänsyn därtill tagas vid prissättningen.

Konsumtionsskatteberedningens majoritet har förknippat sitt förslag om höjning av bilbeskattningen med det villkoret, att — om förslagen genomföras — någon s. k. utstampning av motorfordon icke kommer att äga rum, att de nu gällande förbuden mot s. k. söndagskörning upphävas och att vid en eventuell drivmedelsransonering drivmedel tilldelas alla slag av motorfordon efter skäliga grunder. Självfallet ansluta vi oss helt till detta uttalande och göra detsamma tillämpligt i fråga om den mera begränsade skattehöjning som skulle följa av ett bifall till denna motion. En väsentlig höjning av bensinskatten torde ensamt för sig bidra till en avsevärd nedgång i bensinförbrukningen och därmed i importen.

Under återopande av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte avslå det i proposition nr 5 framlagda
förslaget till förordning om särskild automobils katt.

Stockholm i januari 1948.

Bertil Ohlin.

Oscar Carlström.

Gustaf Andersson
i Falun.

Gust. Mosesson.

O. E. Sandberg.
