

**Nr 175.**

Av herr Domö m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts propositioner nr 5—10.

I propositioner nr 5, 6, 7, 8, 9 och 10 har Kungl. Maj:t hemställt, att riksdagen måtte besluta en viss skärpning av den indirekta beskattningen. För en närmare motivering till de framlagda förslagen hänvisar departementschefen i proposition nr 5 till de direktiv, som den 28 november 1947 lämnades tillkallade särskilda utredningsmän — 1947 års konsumtionsskatteberedning — och till de huvudsynpunkter, som anföras i finansplanen i statsverkspropositionen och som kunna läggas på den ifrågasatta skatteökningens betydelse i nuvarande ekonomiska läge. Det väsentliga av konsumtionsskatteberedningens yttranden och förslag återfinnes i proposition nr 5.

Motionärerna få i anledning av här förevarande viktiga spörsmål anföra följande allmänna synpunkter på de finansiella och ekonomiska planer, som ligga till grund för de föreslagna skatteskrävningarna. Departementschefen har nämligen uttalat, att han anser, att det ekonomiska läget påkallar en överbalansering av driftbudgeten med hela det belopp den skärpta indirekta beskattningen skulle inbringa. Han anser också riktigt, att de nya statsinkomsterna användas för att täcka kapitalbudgetens utgifter.

Det nuvarande ekonomiska läget kännetecknas av en påtaglig brist på balans. Sålunda framhåller konjunkturinstitutet, att vid av priskontrollen fastställda priser skulle en betydande lucka uppstå mellan den köpkraftiga efterfrågan och varutillgången under innevarande år. Ett överskott av köpkraft skulle på så sätt uppkomma, vilket kan ge upphov till fortsatta allvarliga störningar i näringslivet. Visserligen uppfattar den enskilde individen icke saken så, att han »får pengar över», vilka han inte vet, var han skall använda. Tvärtom blir det väl i allmänhet så, att sedan en viss del av hans inkomst använts för att betala vissa strängt priskontrollerade och ransonerade varor, han kan använda återstoden till att köpa andra fria, mindre hårt priskontrollerade eller ransonerade varor. På detta senare område inriktas köpkraften med resultat, att då varutillgången är otillräcklig, dessa varor bli dyra, och för den enskilde individen framstår därför situationen ofta sådan att han har »ont om pengar». Olägenheterna med ett dylikt system äro flera. En strävan att söka sig kompensation för dyrtiden blir fullt förklarlig under dessa förhållanden, men allvarligast är, att risk föreligger att kapital och köpkraft icke i erforderlig utsträckning komma att söka sig till de nödvändiga och ransonerade varorna, vilkas produktion i regel bjuder dålig lönsamhet, utan till de fria ofta mer eller mindre lyxbetonade men lönsamma varorna. Härigenom skärpes successivt den ogynn-

samma fördelningen av produktivkrafterna, och det snedvridna läget konserveras mer och mer, så att förutsättningar för priskontrollens och ransoneringsanslagens upphävande icke skapas. Någon anledning att räkna med att den s. k. överskottsköpkraften skulle sparas förefinnes knappast. Så länge nämligen personliga tjänster av olika slag stå att erhålla, låt vara till stigande priser, torde en fortsatt utvidgning av s. k. serviceyrken vara det mest sannolika. Att förhindra denna med hjälp av en dirigering av arbetskraften torde svårligen låta sig göra alldeles bortsett från att rätten att fritt välja yrke icke bör inskränkas eller avskaffas.

Väljes däremot ett friare och smidigare system, som tager hänsyn till intresset ur alla folklagers synpunkt av att bibehålla produktionskrafterna vid de för uppehållet nödvändiga varorna, kunna förutsättningar så småningom skapas för en minskning och efter hand ett fullständigt avskaffande av den individuella kontroll, som regleringarna utgöra. Detta betyder självfallet inte, att allt vad regleringar heter upphör att existera eller att en hämningslös frihet upprättas. Vad det här är fråga om, är 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 är en generell reglering så god som någon för att bevara eller tillföra kapital och andra produktionskrafter till mera nödvändig verksamhet. Priset är därvid alltså en mäktig regulator, vars roll ingalunda är utspelad. Finansministerns uttalande farhågor för att ett friare system skulle leda till en fortskridande prisstegring hänga helt samman med den av honom icke redovisade förutsättningen, att penningpolitiken framtiden sin uppgift att hålla balansen inom systemet och förhindra s. k. kumulativa prisstegringar. En riktigt bedriven registrerande penningpolitik har tvärtom förmågan att utgöra en verksam broms på en sådan av alla icke önskad utveckling. Att även skattepolitiken kan komma till användning i dessa sammanhang har ofta framhållits.

När det gäller att återställa balansen i samhällsekonomin pekar finansministern på tvånget i nuvarande valutasituation att bringa jämvikt mellan importen och exporten, nödvändigheten att få sparande och investeringar att anpassa sig till bättre överensstämmelse, önskvärdheten av en överbalanserad driftbudget och utvecklingen av nationalinkomsten i pengar i jämförelse med varutillgången. Under förutsättning att ytterligare inkomstökningar icke komma till stånd och att produktionen icke sjunker på sätt konjunkturinstitutet räknar med, förmenar sig finansministern kunna neutralisera köpkraftsöverskottet för år 1948 huvudsakligen genom att begränsa och reglera importen till vad en dirigerad export kan ge av inkomster, genom att skära ned allmänna och enskilda investeringar, varav de enskilda med ca 600 milj. kr., genom att höja priserna på vissa oundgängliga varor med ca 500 milj. kr. i form av höjd indirekt beskattning och genom att förtära förmodade lagertillgångar på ca 700 milj. kr. Vad som i detta sammanhang är föremål för överväganden, är i huvudsak statens inkomster och budge-

tens roll i nuvarande inflationsläge. Beträffande övriga medel att nå balans förutsätter finansministern, att formen härför måste bli regleringar och ransoneringar, vilka vi torde få anledning att återkomma till i annat sammanhang. Vi finna emellertid anledning konstatera, att i den ekvation finansministern uppställer förutsättningen om en oförändrad inkomstvolym är nog så oviss och att positiva åtgärder för att främja produktionen och sparandet exempelvis genom en reviderad skattepolitik icke återfinnas.

Beträffande budgetens roll för den samhällsekonomiska balansen anfördes i statsverkspropositionen, att sedan mitten av år 1945 driftbudgeten företett ett överskott som ungefär räckt till för att betala nettoutgifterna på kapitalbudgeten, varför överskottet skulle inneburi ett sparande till samma belopp. Finansministern drager härav den slutsatsen att driftbudgeten icke varit en inflationsdrivande faktor utan tvärtom bidragit till att sterilisera en på andra vägar uppkommen inkomstökning och att motverka tendenserna till bristande balans mellan köpkraft och varutillgång. Innebörden av detta resonemang synes vara den, att driftbudgeten icke verkar inflationsdrivande, om dess utgifter blott täckas av *skatte*inkomster samt att kapitalbudgeten är neutral ur inflationssynpunkt, om den finansieras med *skatte*medel.

Detta resonemang synes oss inte uttömmande behandla frågan om budgetens roll ur inflationssynpunkt. Alltför stor vikt synes oss fästas vid frågan om finansieringssättet för kapitalbudgetens utgifter, om dessa betalats med skattemedel eller med lånemedel. Skulle nämligen enda villkoret för att budgeten icke verkar inflationistiskt vara det, att dess utgifter finansieras med skattemedel, skulle den med detta resonemang lika gärna kunna omfatta t. ex. 40 eller 60 procent av nationalhushållets utgifter som de ca 20 procent den faktiskt omsluter. Även arten av de utgifter, som göras i budgeten, spelar en betydande roll i detta hänseende. Finansministern framhåller, att investeringarna fått en omfattning, som med all sannolikhet väsentligt överstigit storleken av det samtida sparandet och att detta möjliggjorts av att reserver och annan kredit tagits i anspråk, varigenom en inflationistisk effekt uppstått. Därest man antager, att i ett principiellt resonemang som detta en viss statsutgift, t. ex. en subvention, hade den verkan, att den uppmuntrade till en mångdubbel investeringsverksamhet, finge väl antagas att ifrågavarande statsutgift hade samma inflationistiska verkan, om medlen för dess bestridande anskaffats genom beskattning som om de anskaffats genom upplåning. Någon avgörande skillnad synes oss svår att upptäcka.

Såsom finansministern framhåller, torde en beskattning, som syftar till att minska den enskilda köpkraften, kunna betraktas som en form av tvångsparande. Huruvida detta däremot har samma verkningar på den samhällsekonomiska balansen som det frivilliga sparandet, synes oss mera ovisst. I nuvarande läge är det synnerligen angeläget, att sparandet, som under det senaste året visat en sjunkande tendens, upprätthålles och om möjligt ökas, så att det blir 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 vi i våra överväganden självfallet förutsätta, att den efterfrågan på lånemedel, som förefinnes, icke tillgodoses genom tillskapandet 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. Över huvud taget är en målmedveten antiinflationistisk centralbankspolitik ett nödvändigt led i en strävan efter samhällsekonomisk balans.

Slutligen vilja vi betona, att därest icke tillräckligt omfattande och effektivt samordnade åtgärder vidtagas för att neutralisera köpkraftsoverskottet, utvecklingen säkerligen kommer att gå emot en allt hårdare och på allt flera områden ingripande statlig regleringsekonomi.

Finansministern har emellertid i direktiven till 1947 års konsumtions-skatteberedning uttalat, att läget påkallar åtgärder, som leda till en uppsugning och sterilisering av köpkraft. Vi ha ovan anført de synpunkter, som enligt vårt förmenande kunna läggas på sättet att genomföra denna uppsugning. Då finansministern angivit, att motivet för de nya skärpningarna av den indirekta beskattningen är att bekämpa inflationen, får frågan om steriliseringen stor betydelse för effekten av de föreslagna skatteökningarna. Någon sådan sterilisering skulle dock inte komma till stånd, om såsom finansministern förordar den indragna köpkraften åter utgäves för att betala statens kapitalutgifter. I så fall skulle enligt vår mening en tillräcklig effekt icke uppnås i kampen mot inflationen.

Ledamoten av 1947 års konsumtions-skatteberedning herr Henriksson har härom anført, att han för sin del kunde förorda en ökning av den indirekta beskattningen endast under den förutsättningen, att därigenom indragen köpkraft i verklig mening steriliserades, d. v. s. att medlen avsattes på något slag av »spärrkonto» samt att utgifterna på kapitalbudgeten täcktes genom upplåning i sådana former, att främst köpkraft, som eljest skulle inriktas på konsumtion, toges i anspråk. Nu mer än någonsin krävde läget, att statens investeringar finansierades genom uppsamlande av verkligt nysparande. Herr Henriksson anförde också, att det icke vore nödvändigt att binda sig vid den av finansministern angivna summan av nya skatteinkomster, d. v. s. omkr. 500 milj. kr. Eftersom ingen del av de indragna pengarna åter skulle utgivas, måste nämligen hans förslag under angivna förutsättningar få en större inflationshämmande verkan även om en lägre summa köpkraft indroges i form av skärpt beskattning. Härigenom skulle denna också kunna avvägas med större hänsynstagande till sina verkningar ur produktionshämmande och konsumtionsbegränsande synpunkter. Härvid anförde herr Henriksson starka betänkligheter över de svårbedömbara snedverkningarna av en punktbeskattning och framförde i stället till övervägande tvenne alternativ med över hela fältet verkande skatter. Man borde nämligen icke framtvunga några väsentligare strukturförändringar i konsumtionen och därmed i produktionen. Vad som emellertid för herr Henriksson framstode som det väsentligaste vore att med skattehöjningarna drabba konsumtionen, men

däremot icke belasta produktionen och distributionen på ett hämmande sätt. Då detta torde bli fallet med de föreslagna höjningarna av motorfordons- och drivmedelsbeskattningen, fann sig herr Henriksson böra yrka avslag på dessa.

Motionärerna få för sin del framhålla att de kunna förorda ett anlitage av den indirekta beskattningen för att bekämpa inflationen endast under den uttryckliga förutsättningen, att skatteökningarna infogas 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 har anvisats en sterilisering av skattemedlen, vilken enligt motionärernas åsikt lämpligen kan ske i den formen, att medlen reserveras för nedbringande av den statsskuld, som övertagits av riksbanken. Utan att vi i detta samband vilja söka kvantitativt bedöma effekten av en sådan åtgärd, synes det dock uppenbart, att man därigenom verksamt kan bidra till att återställa den samhällsekonomiska balansen.

Vid ett ställningstagande till frågan om de områden, som enligt finansministerns förslag skola beläggas med förhöjd skatt, måste emellertid — som ovan framhållits i vårt principiella resonemang — hänsyn tagas till skatteskärpningens hämmande inverkan på produktionen. Från denna synpunkt framstå de föreslagna höjningarna av fordons- och drivmedelsbeskattningen som olämpliga.

Enligt uppgifter som vi inhämtat från sakkunnigt håll skulle omkostnaderna för den yrkesmässiga lastbilstrafiken ökas med ca 36 milj. kr. per år, vilket medför en ökning av transportkostnaderna med 13 à 14 procent.

För droskbilstrafiken, vilken skulle drabbas av såväl höjda fordonsskatter som höjd bensinskatt, komme omkostnadsökningen att uppgå till ca 25 milj. kr., vilket utgör en stegring i fråga om skattekostnaderna med 57 procent.

För den samlade busstrafiken i landet beräknas skatterna på bensin och brännolja medföra en kostnadsökning av ca 15 milj. kr., vilket utgör 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 få sin årliga skattebörda höjd från 261 kr. till 571 kr., alltså med 310 kr. eller 119 procent. I detta samband vilja vi understryka, att personbilarna i allmänhet i det moderna samhället icke kunna betraktas som en »umbärlig vara». För det stora antal människor i detta land, som ha långt från sina arbetsplatser, utgör tvärtom tillgången till egen bil ofta en förutsättning för att de över huvud skola kunna utföra sitt dagliga värv. Inom stora delar av den svenska landsbygden tillgodoses de nödvändiga förbindelserna till betydande del genom den enskilda biltrafiken. Självfallet gäller detta i alldeles särskild grad om sådana landsdelar, vilka redan förut äro missgynnade i kommunikationshänseende.

Den från visst håll väckta tanken att avstå från att höja fordonsbeskattningen men skärpa drivmedelsbeskattningen, antingen enligt Kungl. Maj:ts

förslag eller — för att kompensera bortfallet av den höjda fordonsskatten — i ännu längre gående grad, drabbas av samma principiella kritik, som vi ovan främfört gentemot proposition nr 5. Vad särskilt lastbilstrafiken angår, skulle en höjning av bensinskatten utöver vad Kungl. Maj:t föreslagit medföra en kostnadsbelastning, som kan befaras få ödeläggande verkningar för denna trafikgren.

Motionärerna kunna sålunda icke biträda vare sig förslaget att stegra fordonsskatten eller förslaget att höja drivmedelsbeskattningen.

I propositionen har beräknats att de föreslagna höjningarna av fordons- och drivmedelsbeskattningen skulle medföra en ökad skatteintäkt av 178,5 milj. kr. Vid denna beräkning synes dock en icke oviktig omständighet ha förbisetts, nämligen statens egna kostnader för motorfordon och drivmedel. Enbart armén och marinen beräknas för nästa budgetår förbruka ca 10 milj. liter bensin, som givetvis ingå i den importkvantitet av 650 milj. liter, som varit utgångspunkten för beräkningarna. Härtill kommer skatten för det ej obetydliga antalet personbilar, som begagnas inom statsförvaltningen. Täckningen på olika huvudtitlar för dessa ökade kostnader reducerar i motsvarande grad den beräknade nettointäkten för statsverket.

Utöver förslaget rörande höjning av fordons- och bensinskatterna har Kungl. Maj:t framlagt ett flertal propositioner om skärpningar av andra indirekta skatter, och ytterligare propositioner i samma syfte ha bebådats. Ett definitivt ståndpunktstagande till dessa olika förslag borde enligt motionärernas mening ske i ett sammanhang, sedan samtliga förslag förelagts riksdagen. Detta synes oss vara en förutsättning för en rationell behandling av ifrågavarande skattekomplex.

På grund av vad vi ovan anfört hemställa vi,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 5 med förslag till förordning om särskild automobils katt m. m. samt

att de i motionen framförda synpunkterna måtte beaktas vid behandlingen av propositionerna nr 6, 7, 8, 9 och 10.

Stockholm den 24 januari 1948.

*Fritiof Domö.*

*Georg Andrén.*

*J. B. Johansson.*

*Karl Wistrand*

*Ivar Anderson.*

*Gustaf Velander.*

*Axel Mannerskantz.*

*Ebon Andersson.*

*K. G. Ewerlöf.*