

**Nr 297.**

Av herrar **Åhman** och **Rosén**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 24, med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänkningsskatt å spritdrycker.

Den skärpta beskattningen å bensin och brännolja (dieselolja) med respektive 27 och 20 öre per liter, som beslutades av 1948 års riksdag och som Kungl. Maj:t i proposition nr 24 till årets riksdag föreslår att uttagas även efter den 1 april 1949, innebär en hård ekonomisk belastning på biltrafiken och i synnerhet på den bensindrivna lastbilstrafiken. Anledningen till att skatten för brännoljorna sattes 7 öre lägre per liter torde i främsta rummet hava varit önskemålet, att lastbilägarna överginge till dieseldrivna vagnar, vilket på grund av att dessa vagnar draga mindre bränsle per mil skulle minska importen av drivmedel. En bidragande omständighet torde även ha utgjorts av dieseloljans lägre importpris.

Beskattningen å bensin och dieselolja utgjorde före skärpningen respektive 18 och 14 öre per liter och är nu 45 resp. 34 öre per liter. En årskalkyl för ett åkeri vid bensin- eller dieseldrift visar klart svårigheterna för åkerier med bensindrift att hävda sig i konkurrensen: vid bensindrift och en årsförbrukning av 16 000 liter å 70 öre belöpa sig drivmedelskostnaderna till 11 200 kr., medan vid dieseldrift och en årsförbrukning av 12 000 liter å 53 öre motsvarande kostnader uppgå till 6 360 kr., alltså en högre kostnad för bensindriften med 4 840 kr. per år.

Även om det för närvarande måste ur flera synpunkter anses fördelaktigt, att de flesta större lastbilar övergå till dieseldrift, kan en dylik omläggning under nuvarande import- och materialsvårigheter samt investerings- och kreditbegränsning icke genomföras. Det torde därför vara orättvist att låta ägare av bensindrivna lastbilar så hårt drabbas av det ofördelaktiga valutaläge, som vårt land råkat i och som de icke kunde förutse, då de efter krigsslutet inköpte bensindrivna vagnar i tro att bensinpriset ej skulle väsentligt höjas. De lägre driftkostnaderna vid dieselmotorer betydde härvid mindre, då dessa motorer voro och fortfarande äro avsevärt dyrare.

Det måste i nuvarande läge dessutom anses som en misshushållning att kassera det stora antalet välbehållna bilmotorer för bensindrift, som nu finnas i bruk i lastvagnar.

Det synes därför skäligt, att, om nuvarande höga bensenbeskattning skall bibehållas, fordonsskatten å bensindrivna lastautomobiler sänkes för att minska driftkostnaderna för dem i jämförelse med de dieseldrivna.

Med stöd av ovanstående hemställa vi,

att riksdagen måtte besluta, att fordonsskatten å bensindrivna lastautomobiler sänkes med 50 % under den tid, som den skärpta beskattningen av drivmedel uttages.

Stockholm den 19 februari 1949.

*Hj. Ahman.*

*Erik Rosén.*

---