

Nr 374.

Av herr **Hjalmarson m. fl.**, *angående tilläggsskatten å bensin och brännolja.*

I årets statsverksproposition har ifrågasatts, att den av 1948 års riksdag beslutade tilläggsskatten å bensin och brännolja skall bibehållas oförändrad under budgetåret 1950/51. Såsom motivering anföres dels valutasituationen och dels ökningen av väganlaget. För vår del finna vi icke dessa motiveringar bärande.

Vårt valutaläge har under den senaste tiden förbättrats, och det kan även förmärkas en tendens till fortsatt ökning av valutareserven. Å andra sidan torde man icke behöva räkna med att ett avskaffande eller en betydande reduktion av den extra tilläggsskatten å bensin skulle medföra större ökning av importen än som motsvarar valutor å 10 å 20 milj. kronor. Vid sådant förhållande synes oss valutasituationen icke kunna åberopas som motiv för ett bibehållande av en beskattning, som till sina verkningar är både orättvis och skadlig.

Icke heller utgör det förhållandet att väganlaget ökas en tillräcklig grund för en fortsatt stor extrabeskattnings av motorismen. Hela väganlaget å driftbudgeten beräknas för nästa budgetår uppgå till 303,5 milj. kronor, medan de »ordinarie bilskattemedlen» beräknas inbringa 272 milj. Utöver dessa bilskattemedel återstår således icke större belopp av väganlaget än 31,5 milj. kronor. Även om detta överskjutande belopp helt ansåges böra täckas av bilskattemedel, krävdes vid oförändrad bensinförbrukning icke högre tilläggsskatt än 2,2 öre. Ett sänkt bensinpris skulle emellertid otvivelaktigt leda till en ökning i bensinförbrukningen, vilket i sin tur skulle öka intäkterna av de ordinarie bilskattemedlen. För att hela väganlaget skall kunna täckas fordras således endast en importökning av 10—15 procent. Den besparing som uppstår genom att statens egna kostnader för drivmedel nedbringas med ca 16 milj. kronor bör ej heller förbises.

Det må vidare anföras, att 1942 års riksdag fastslog att genom bilskatter endast skulle betalas bilismens skäliga andel av kostnaderna för vägväsendet och att denna andel i vägkostnaderna för tioårsperioden 1929—1939 aldrig översteg 70 procent. Från regeringshåll har dessutom vid flera tillfällen framhållits att de medel som inflyta genom tilläggsskatt endast vore att betrakta som ett »lån» från motorismen, som skulle återbetalas genom ökade väganslag. Denna bilismens fordran uppgår redan nu till flera hundra miljoner kronor.

Från högerhåll har i såväl motioner som utskottsreservationer flerfaldiga gånger framhållits,

att tilläggsbeskattningen av bensin och brännolja måste anses innebära en orättvisa för motorismen och för alla dem som äro verksamma inom detta avsnitt av företagsamheten eller beröras därav,

att den utövar ett ogynnsamt inflytande på bl. a. transporten av jordbrukets och skogsbrukets produkter och för samfärdseln över huvud taget,

att den särskilt för de på avlägsna orter boende medför mycket betydande kostnadsökningar och olägenheter,

att den medverkar till en snedvridning av produktionens inriktning inom det svenska näringslivet,

att den minskar exportnäringarnas konkurrenskraft samt

att den frambringar sådana kostnadsökningar att subventionsåtgärder kunna anses nödvändiga inom andra näringsgrenar för att upprätthålla en stabil prisnivå.

Förutsatt att den reduktion av priserna på drivmedel, som blir en följd av en nedsättning av tilläggsskatten, verkligen slår igenom i konsumentpriserna kommer detta att verka sänkande på den allmänna kostnadsnivån. För att belysa detta vilja vi anföra ett exempel hämtat från byggnadsverksamheten. Enligt upplysningar från sakkunnigt håll kunna kostnaderna för de ifrågavarande drivmedlen för närvarande beräknas uppgå till 2 å 3 procent av de totala byggnadskostnaderna. Den i denna motion föreslagna prisreduktionen skulle således innebära att byggnadskostnaderna minskades med cirka en procent.

Av vad ovan anförts torde framgå att skälen för ett fullständigt slopande av tilläggsskatten äro synnerligen starka. Med hänsyn till det i 1949 års skatteutrednings nyligen avgivna promemoria anförda motivet att ett bibehållande av en viss mindre del av tilläggsskatten under nuvarande förhållande kan anses behöfligt ur budgetsynpunkt vilja vi emellertid inskränka oss att föreslå att en sänkning av tilläggsskatten å bensin och brännolja med minst 20 resp. 14 öre genomföres senast den 1 juli 1950. Det synes oss dock vara av största vikt att även återstående delen av tilläggsskatten snarast avskaffas.

I anslutning till vad sålunda anförts hemställa vi,

att riksdagen måtte

dels besluta att tilläggsskatten å bensin och brännolja sänkes med minst 20 resp. 14 öre senast vid ingången av budgetåret 1950/51,

dels uttala att den återstående delen av tilläggsskatten snarast bör avskaffas.

Stockholm den 26 januari 1950.

Martin Skoglund.

Ernst V. Staxäng.

Folke Kyling.

Torgil von Seth.

Jarl Hjalmarson.

E. Birke.

Elis Håstad.