

Nr 28.

Av herr Gränebo m. fl., *angående beskattningen av bensin och brännolja.*

I årets statsverksproposition har statsrådet och chefen för finansdepartementet förordat, att tilläggsskatten på bensin och brännolja bibehålles oförändrad för budgetåret 1950/51. Detta sitt ställningstagande motiverar finansministern dels med att inkomsterna från en sänkt drivmedelsskatt inte skulle täcka en beräknad ökning av utgifterna för vägväsendet under följande år och dels med att en sänkning av bensinskatten skulle medföra en stegring av bensinförbrukningen, som skulle kräva alltför mycken valuta.

Vad först beträffar frågan om finansieringen av vägkostnaderna kan det ifrågasättas, huruvida den principen godtagits, att automobilskattemedlen skola täcka utgifterna för vägväsendet. Det torde sålunda icke kunna bestridas, att åtskilligt vägbyggande har tillkommit i syfte att förbinda mera avsides liggande bygder med landet i övrigt. Detta vägbyggande måste betraktas som ett led i strävandena att åstadkomma den förbättring av kommunikationerna för alla folkgrupper, varom enighet sedan länge rått. Att en gång för alla fastslå, att kostnaderna för ett vägbyggande av mera socialt präglad karaktär under alla omständigheter skola täckas av automobilskattemedlen, synes icke tillfredsställande. Samma synpunkter göra sig gällande vad angår finansieringen av beredskapsarbeten i form av vägbyggen under en arbetslöshetskris. Det synes rimligt, att dylika vägbyggen bekostas av anslag till arbetslöshetens bekämpande såsom andra beredskapsarbeten.

Även om utgifterna för vägväsendet på grund av en nödvändig och av behoven starkt påkallad utökning av vägbyggandet komma att stiga med avsevärda belopp de närmaste åren, behöver man knappast räkna med att bilskattemedlen icke skulle täcka dessa ökade vägkostnader. Om såsom vi i det följande förorda skatten på bensin och brännolja sänkes enligt 1949 års skatteutrednings förslag, komma inkomsterna från bilskatten att öka dels genom en stegring av bensinförbrukningen och dels genom en ökning av fordonsbeståndet. Därtill kommer, att utredningens förslag innebär en viss höjning av den ordinarie skatten både på bensin och på brännolja, vilket medför att statens inkomster av drivmedelsskatten i vart fall bliva större än vad som inflyter från den nu utgående ordinarie bensinskatten. Om man räknar med den av skatteutredningen föreslagna drivmedelsskatten, komma intäkterna från bilskatten att även vid en måttlig höjning av

bensinförbrukningen överstiga de för nästa budgetår beräknade vägstkostnaderna. Av statsverkspropositionen framgår, att de kostnader för vägväsendet, som skola täckas av automobilskattemedel, utgöra 303 milj. kronor för budgetåret 1950/51, medan inkomsterna från den ordinarie automobilskatten uppgå till 272 milj. kronor. Om emellertid tilläggsskatten på bensin och oljor sänkes och bensinförbrukningen beräknas enligt skatteutredningens förslag, kunna inkomsterna från bilskatten uppskattas till närmare 350 milj. kronor. Detta visar, att risken för att bilskattemedlen icke skola räcka till för ett vägbyggande av den omfattning, som planeras för nästa budgetår, icke är överhängande.

För kommande år torde man med tämligen stor säkerhet kunna anta, att bensinkonsumtionen och bilbeståndet öka ytterligare med åtföljande höjning av inkomsterna från bilskatten. Det synes knappast realistiskt att räkna med att kostnaderna även för en betydande och nödvändig ökning av vägbyggandet icke skulle kunna täckas av tillgängliga automobilskattemedel. Man bör härvid ta med i beräkningen, att den extra bensinskatten inbringat omkring 450 milj. kronor, vilket belopp enligt riksdagens uttalande helt skall komma vägväsendet till godo. Även om utgifterna för vägväsendet skulle överstiga inkomsterna från bilskatterna, finnas medel reserverade för detta ändamål, vilka lämpligen böra användas inom de närmaste åren.

Om tilläggsskatten på bensin och brännolja sänkes med 20 resp. 14 öre per liter, såsom vi i likhet med 1949 års skatteutredning föreslå, får man räkna med en viss stegring av förbrukningen. Det är givetvis svårt att på förhand avgöra hur stor ökningen blir, men den torde dock rymmas inom ramen för våra valutatillgångar.

Enligt vår mening bör en avsevärd lättnad i beskattningen av bensin och oljor komma till stånd redan innevarande år. Sänkningen av bensinskatten bör komma före varje annan sänkning av de extra konsumtions-skatter som infördes 1948. Det är ägnat att förvåna, att finansministern förordat, att pappersskatten slopas — utan att föreslå dess ersättande med den tidskriftsskatt som skatteutredningen föreslagit — men att tilläggsskatten på bensin och brännolja bibehålles. Det kan inte råda någon som helst tvekan om att det är betydligt angelägnare att sänka bensinskatten än att avskaffa pappersskatten. Bensinskatten drabbar olika folkgrupper i hög grad ojämnt, då den i första hand belastar glesbygdernas folk, som ha de sämsta kommunikationerna och de längsta avstånden att kämpa med.

Den tyngsta bördan av en alltför hög drivmedelsskatt får otvivelaktigt bäras av jordbruket och skogsbruket, när de tunga transporterna av dessa näringsgrenars produkter och förnödenheter så gott som helt utföras med motorfordon. Därtill kommer, att en hög bensinskatt är till skada för produktionen och hindrar en lämplig spridning av näringslivet även till landsbygden. Bilismen är en av de faktorer, som bidragit att stärka den mindre

och den mera avsidet liggande industriens konkurrenskraft gentemot stora företagen. Om den höga bensinskatten skulle bibehållas även för nästa budgetår, kan man befara, att tendenserna till en bättre differentiering av näringslivet försvagas till nackdel för landsbygden och områden med sämre förbindelser.

Särskilt må påpekas, att byggnadskostnaderna avsevärt fördyras genom den höga drivmedelsbeskattningen, vilket framstår som i hög grad inkonsekvent, då staten samtidigt genom subventioner och andra åtgärder söker hålla dessa kostnader nere.

Det förtjänar att i detta sammanhang framhållas, att det starkt underströks såväl i konsumtionsskatteberedningens betänkande som i bevillningsutskottets utlåtande, att tilläggsskatten på bensin och brännolja var av *tillfällig* natur.

Vi förutsätta, att sänkningen av bensinskatten slår igenom i konsumentpriserna, så att en lättnad i det samlade skattetrycket verkligen ernås. En lindring i drivmedelsskatten kommer sålunda att motverka de tendenser till prisstegringar, som nu göra sig starkt gällande. Detta framstår som synnerligen angeläget med hänsyn till att stora summor utbetalas i subventioner för att hålla levnadskostnadsindex under det tak — siffran 169 — vars genombrytande spränger inkomststabiliseringen. Såsom skatteutredningen framhåller kommer en sänkning av bensinskatten att medföra betydande besparingar även för staten. Förbrukningen av bensin i statlig verksamhet uppskattas till cirka 60 000 m³ årligen, varför 12 milj. kronor skulle sparas vid oförändrad konsumtion.

Med stöd av vad som ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte besluta, att tilläggsskatten på bensin och brännolja avskaffas och att skatten på bensin fastställs till 25 öre och på brännolja till 20 öre per liter senast från den 1 juli 1950.

Stockholm i januari 1950.

<i>C. P. V. Gränebo.</i>	<i>L. Tjällgren.</i>	<i>Bernhard Näsgård.</i>
<i>Lars E. Andersson.</i>	<i>Olof Pålsson.</i>	<i>Ivar Nilzon.</i>
<i>Otto Niklasson.</i>	<i>Gustav Hallagård.</i>	<i>Jones Erik Andersson.</i>
<i>Gust. E. Andersson.</i>	<i>Ivar Persson.</i>	<i>Fritiof Karlsson.</i>
<i>Gunnar Lodenius.</i>		<i>Torsten Bengtson.</i>