

Nr 465.

Av herr Birke m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 83, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, m. m.

De speciella skatter med vilka motorfordonstrafiken belastas måste betraktas som kostnader för den yrkesmässiga motortrafiken och för varje näring, som för sina transporter utnyttjar motorfordon. Enligt en överlagsberäkning belöper sig ungefär 80 % av den totala bensinförbrukningen på "nyttotrafik" av detta slag. Därtill kommer sedan det växande antal enskilda motortrafikanter, för vilka bilen, motorcykeln eller "mopeden" är en nödvändig förutsättning för arbetsinsatsen. Detta antal blir större allteftersom tätorternas bebyggelse söker sig ut i ytterområden och boendetätheten på landsbygden minskar. För dessa är motorskatterna närmast en hyreskostnad eller under alla förhållanden en ofrånkomlig levnadsomkostnad.

Att företag och enskilda gives möjlighet att kalkylera denna kostnad med rimlig grad av säkerhet måste vara ett intresse till vilket det allmänna bör taga hänsyn.

Redan när riksdagen vid sin höstsession 1945 tog ställning till motorfordonsbeskattningen framstod densamma i viss mån som ett provisorium. Man skulle avvakta en stabilisering av trafiken för att därigenom få grund för en bedömning både av det samlade behovet av inkomster och av dess fördelning på fordonskatt och drivmedelsskatt. Därefter har den provisoriska karaktären av denna beskattning ytterligare markerats. Såväl bensinskatten som fordonsskatten har plötsligt höjts — med varierande belopp. "Extra fordonsskatt" har uttagits. Skatten har höjts "provisoriskt". "Extra bensinskatt" har pålagts, och slutligen har en särskild "bilaccis" införts — även den som en tillfällig skatt. Det förtjänar bringas i åtanke att skälen för flertalet av dessa skärpningar i den sammanlagda specialbeskattningen av motorismen icke haft något samband med de ändamål för vilka denna beskattning är avsedd.

Den 23 februari 1951 föranstaltade Kungl. Maj:t om särskild utredning av hela frågan om motorfordonstrafikens beskattning. Avsikten angavs vara att resultaten av denna skulle föreligga år 1952. I sammanhang med överläggningar under nämnda år om då föreslagna provisoriska skärp-

ningar av fordonsskatten gavs på nytt uttryck för denna målsättning. I berättelsen till 1953 års riksdag om vad i rikets styrelse sig tilldragit meddelas nu att "utredningsarbetet beräknas bli slutfört under hösten år 1953". Eventuellt med någon forcering borde detta möjliggöra framläggande av en proposition redan vid innevarande års höstriksdag om en mera definitiv reglering av hela frågan om i vilken mån och på vilket sätt motortrafiken skall deltaga i kostnaderna för vägväsendet.

I och för sig måste det vara angeläget att i möjligaste mån begränsa giltighetstiden för provisoriska skatter. Framför allt gäller detta skatteformer, vilka i likhet med motorskatterna är ägnade att framkalla kedjereaktioner. Därtill kommer i detta särskilda fall att viss osäkerhet och delade meningar synes råda både om den del till vilken vägkostnaderna skall bestridas av speciella motorskatter och om vilka skatter som därvid skall inräknas.

I proposition nr 83/1953 hävdas att den principen "sedan länge" tillämpats, "att motorfordonstrafiken skall genom särskild beskattning gälda kostnaderna för vägväsendets behov". I proposition nr 234/1938 anges den grundläggande principen för automobilbeskattningen vara att "motortrafiken skall genom särskild beskattning gälda den *merkostnad* (kursiverat här) som denna trafik orsakar vägväsendet". Veterligt har statsmakterna ej sedan dess givit uttryck åt någon princip som avviker från den att vad motortrafiken rimligen kan anses medföra i vägkostnader men ej mer skall den betala i särskilda skatter. Att så ej skett torde framgå av föredragande departementschefens direktiv för 1951 års — ovan omnämnda — utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. I dessa heter det: "Utgångspunkten för utredningen bör vara att som allmän riktlinje fortfarande skall gälla att motorfordonstrafiken genom särskild beskattning gäldar den kostnad, som den orsakar vägväsendet" (kursiverat här). I direktiven talas också om en "avvägning av motorfordonstrafikens tillbörliga andel i de framtida vägkostnaderna bl. a. i förhållande till övriga trafikantgrupper". Det torde icke behöva anföras några särskilda skäl för att motivera önskvärheten av att statsmakterna i en period av starkt och snabbt stigande vägkostnader visar all skyndsamt vid ståndpunktstagandet till hur stor del av dessa kostnader som skall uppbringas genom specialskatter.

Ända till för några få år sedan har uppenbarligen den principen varit godtagen av alla att motortrafiken icke skulle belastas med andra skatter än dem som kunnat motiveras med vägkostnader. Det möter ingen svårighet att finna auktoritativa uttalanden av denna innebörd. När bensinskattens 1948 under åberopande av allmänekonomiska skäl höjdes kraftigt, avsattes de därigenom åstadkomna medlen för vägarnas framtida behov.

Därigenom ville man märkera sambandet mellan all bilbeskattning — även tillfällig sådan — och motorismens kapitalkostnad — vägkostnaderna. Avsteg från principen har sedan gjorts dels då den extra fordonsskatten infördes, dels med den s. k. bilaccisen. Någon mera djupgående motivering för dessa avsteg har emellertid icke förebragts. Starkt delade meningar har rått om deras lämplighet. Ju större anspråk man med hänsyn till väguppbyggnaden måste ställa på motortrafikens skattekraft, desto ömtåligare blir det att ovanpå dessa lägga skatter av annan karaktär, även om dessa anges vara tillfälliga. Man riskerar att snedvrیدا en teknisk och ekonomisk utveckling samt att på ett ur effektivitetssynpunkt olyckligt sätt ingripa i ett konkurrensförhållande mellan olika transportmedel. Övervägande skäl förefaller alltså tala för att man i beskattningen av motorfordonstrafiken fortfarande inräknar alla skatter som drabbar densamma och vidhåller att därigenom merkostnaden för vägväsendet skall gäldas.

Ovan anförda synpunkter leder närmast till slutsatsen att förslaget om en höjning av bensinskatten med tre öre från den 1 juli i år borde avslås och riksdagen begära ett förslag till definitiv reglering av motorfordonsbeskattningen till årets höstriksdag. Problemställningen kompliceras emellertid på grund av det nuvarande statsfinansiella läget. En brist föreligger i vägkostnaderna, som i vägbudgeten visserligen i förhållande till de samlade vägutgifterna inte är särskilt stor men dock uppgår för helt år räknat till 45 miljoner kronor. Det naturliga hade varit att i nuvarande övergångsläge täcka denna ur automobilskattemedlens fond, vilken så vitt man tidigare kunnat bedöma borde ha haft behållning nog för att i huvudsak räcka för detta ändamål. I propositionen uppges emellertid — dock utan siffermässiga belägg — att "denna fond vid utgången av innevarande budgetår torde vara praktiskt taget helt förbrukad". Då det icke är möjligt att nu göra en bestämning av motorismens skäligen andel i dessa kostnadsökningar förefaller den enda återstående möjligheten vara att under övergångstiden, som emellertid borde kunna begränsas till den sista december i år, godtaga en provisorisk höjning av bensinskatten. Från den 1 januari nästa år skulle sedan en vid höstriksdagen beslutad ordning kunna gälla. Mot den nu föreslagna höjningens omfattning synes invändningar ej kunna anföras. Däremot bör statsmakterna ej utan närmare utredning göra något annat uttalande om skattehöjningens genomslag i taxorna än att i princip skärpt skattebelastning liksom andra höjda omkostnader är bärande skäl för behövliga justeringar i priserna.

Riksdagen har under sin vårsession även att taga ställning till förslaget om förlängning av förordningen om bilaccis för ytterligare ett år. Denna skatt, som otvivelaktigt även den drabbar motorfordonstrafiken, beräk-

nas inbringa omkring 65 milj. kronor. Bilaccisen är en tillfällig skatt, vars avkastning icke skall användas för statsverkets löpande utgifter. Förslag har framställts om att dessa medel, för den händelse riksdagen skulle godtaga skatten, skall användas för att täcka vägkostnader. Då det här rör sig om kostnader i ett övergångsläge förefaller förslaget starkt grundat. För närvarande kan ej avgöras i vilken ordning riksdagen kommer att behandla Kungl. Maj:ts propositioner nr 83 och nr 85. Uppenbart är att de båda frågorna från här hävdade utgångspunkter äger nära samband med varandra. Av denna orsak bör en hemställan om delvis bifall till i Kungl. Maj:ts proposition nr 83 framställt förslag om provisorisk höjning av bensinskatten göras villkorlig. Att både höja bensinskatten och bibehålla bilaccisen kan icke vara förenligt med sunda principer för motorfordonsbeskattningen.

Under åberopande av det ovan anförda hemställer vi,
att riksdagen måtte

a) under förutsättning att Kungl. Maj:ts proposition nr 85 icke blivit av riksdagen bifallen antaga i Kungl. Maj:ts proposition nr 83 framställa förslag om

1) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt på bensin och motorsprit, dock med det tillägget att förordningen endast skall gälla till den 31 december 1953,

2) förordning om tillfällig skatt å bensin som finnes i riket den 1 juli 1953; samt

3) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja, dock med det tillägget att förordningen endast skall gälla till den 31 december 1953;

b) hemställa att Kungl. Maj:t måtte till innevarande års höstriksdag framlägga förslag till mera definitiv reglering av beskattningen av motorfordonstrafiken.

Stockholm den 25 mars 1953.

E. Birke.

Jöns Nilsson.

T. G. v. Seth.

Erik Magnusson.

Ernst V. Staxäng.