

Nr 504.

Av herr **Lindblom m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 112 framställes förslag om höjd beskattning för motorfordonstrafiken. De föreslagna skattehöjningarna grundar sig på beräkningar rörande anslagsbehovet för vägväsendet under en framförliggande femårsperiod, eller budgetåren 1954/55—1958/59.

Behovet av planeringsarbete för vägbyggnadsverksamheten.

Det torde väl inte råda mer än en mening om att det svenska vägväsendet är i starkt behov av upprustning och utbyggnad. Till stora delar är det svenska vägnätet — delvis till följd av de genom en felaktig ekonomisk politik förorsakade investeringsbegränsningarna under åren efter kriget — icke anpassat efter den moderna motorfordonstrafikens krav och möjligheter. Allmän enighet råder väl också om att investeringar i form av förbättrade vägar är — rätt insatta — i hög grad produktiva. En sådan vägpolitik förutsätter i sin tur, att väginvesteringarna sker efter ett i förväg uppgjort, detaljerat utbyggnadsprogram, som omfattar en inte alltför kort tidsperiod.

Den utredning, som legat till grund för propositionen, 1951 års automobilskatteutredning, hade bl. a. till uppdrag att verkställa undersökningar såväl av vägväsendets utbyggnads- och underhållsbehov på något längre sikt som av de praktiska möjligheterna att med hänsyn till arbetskraftsläget och andra faktorer tillgodose dessa behov. De av utredningen uppgjorda kalkylerna rörande vägväsendets behov fyller emellertid knappast dessa krav. De baseras på vissa av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1949 verkställda överslagsberäkningar för en s. k. normalbudget för vägväsendet, vilka senare justerats för penningvärdets fall och endast kompletterats till vissa mindre delar. Detta material, som alltså icke fullständigats med några egna undersökningar från utredningens sida, har av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen själv i dess remissutlåtande betecknats »såsom otillfredsställande för ett slutligt bedömande av vägväsendets medelsbehov». De av utredningen presenterade kalkylerna, vilka över huvud taget mött stark kritik under remissbehandlingen, har icke desto mindre lagts till grund för beräkningarna av medelsbehovet i propositionen.

Behovet av mera realistisk planering av väginvesteringarna har ånyo gjorts sig påmint. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller:

Styrelsen är övertygad om att en fortsatt stegrad takt i vägnätets utbyggnad är ofrånkomlig, om vårt näringsliv och vårt samhällsliv i övrigt under ekonomiskt rimliga förutsättningar skall kunna bygga på landsvägs-transporter ungefärligen i den omfattning, som nu sker. Det hade emellertid varit önskvärt att, innan ställning togs till det nu ifrågavarande viktiga spörsmålet, närmare utredningar förelegat rörande bl. a. vägutbyggandets omfattning och inriktning.

Vad väginstitutet i detta sammanhang framhåller i sitt remissyttrande är enligt vår mening särskilt värdefullt:

Det synes icke rimligt, att en skattebörda av denna storleksordning beslutas, utan att ett mer detaljerat program för de ändamål, vartill medlen skola användas, finnes utarbetat och framlagt för offentlig diskussion. Det krav, som framställs av trafikanterna, att en genomarbetad plan, ett program för vägbyggandet, skall föreligga inför offentligheten och de anslagsbeslutande myndigheterna, innan skattebördan höjes, synes vara värt beaktande. Det råder väl ingen tvekan om att de överslagsvis angivna beloppen kunna förbrukas på ett nyttigt sätt, men här gäller, att användningen bör inriktas mot de mest kvalificerade behoven ur trafiksäkerhetssynpunkt och trafikekonomisk synpunkt.

Att en fastare planering av väginvesteringarna kommer till stånd är motiverat av framför allt följande två synpunkter. Det är dels ett självklart *samhällsekoniskt* intresse, att resurserna användes på så väl avvägt sätt som möjligt, dels är det ett berättigat krav från *skattebetalarnas* sida.

Det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen länge framförda önskemålet om att ökade resurser skulle ställas till dess förfogande för planeringsarbetet har i viss utsträckning tillmötesgått i äskandena på sjätte huvudtiteln för nästa budgetår. Då således en fastare grund synes komma till stånd för detta arbete, vill vi med understrykande av ifrågavarande arbetes grundläggande betydelse här endast uttala den förväntan, att det till följd av otillräckliga resurser länge eftersatta planeringsarbetet måtte omedelbart intensifieras och bedrivas i snabbast möjliga takt.

Med hänsyn till att icke helt tillfredsställande beräkningar ligger till grund för det medelsbehov, som de i förevarande proposition framlagda förslagen om höjning av motorfordonsbeskattningen avses täcka, är det naturligt att eventuella justeringar av skattesatserna göres med försiktighet. De skattesatser, som nu skall fastställas, är i viss mån avsedda såsom ett provisorium i avvaktan på resultatet av de fortsatta utredningar rörande trafikpolitiken och motorfordonsbeskattningen, som skall äga rum.

I propositionen har bl. a. föreslagits dels en höjning av skatten på bensin och motorsprit med 4 öre per liter från den 1 juli 1954 och en höjning av

skatten å motorbrännolja med 9 öre per liter från den 1 januari 1955, dels ock vissa höjningar av fordonsskatterna, vilka höjningar för lastbilar, bussar och släpvagnar i de tyngre klasserna uppgår till mycket betydande belopp.

Förslaget innebär en genomsnittlig höjning av beskattningen med omkring 14 % i förhållande till nu gällande skattesatser, sedan även höjningen av brännoljeskatten trätt i kraft. För budgetåret 1954/55 beräknas skattehöjningen medföra en ökning av bilskatteinkomsterna med 11 %. Den procentuella ökningen av skattebelastningen skulle emellertid bli avsevärt olika för olika typer av motorfordon. För en medelstor personbil skulle den sammanlagda fordons- och drivmedelsskatten öka med 10 å 11 %, medan skattehöjningen för tyngre lastbilar och bussar bleve 30 å 40 %.

Allmänna synpunkter.

Enligt en inom motororganisationerna företagen överslagsmässig beräkning uppgår de fasta kostnaderna för vägväsendet f. n. till ej mindre än ca $\frac{3}{4}$. En på lång sikt successiv sänkning av beskattningen *per beskattningenshet* vore sålunda enligt vad organisationerna framhåller i sitt remissyttrande att betrakta som en naturlig utveckling och väl förenlig med en fortsatt utbyggnad av vägväsendet. Förutsättningen för en sådan fortsatt utveckling mot lägre vägtransportkostnader och lägre bilskatter vore emellertid en sådan utformning av bilbeskattningen, att den ej hämmade utvecklingen av bilbeståndet och vägtransporterna. Det centrala för organisationerna vore därför att beskattningen utformades så, att transportkostnaderna på lång sikt hölles nere, varvid vägväsendets utbyggnad och förbättring bl. a. genom ökad takt på vägbeläggningsarbeten och kapacitetshöjning av vägväsendet i dess trånga sektioner inginge som väsentliga kostnadsänkande element.

Motorfordonsbeståndets och motorfordonstrafikens fortsatta expansion och det därav följande behovet av högre vägstandard innebär således enligt organisationernas mening ingalunda att vägstnaderna per fordonsenhet (dvs. bilskattenivån) kommer att stiga.

Vi vill för vår del understryka de här refererade synpunkterna, vilka enligt vår mening väl kan tjäna som en av de allmänna riktlinjer, som bör vara vägledande för ställningstagandet till motorfordonsbeskattningens höjd. Innebörden av dem är att man vid en ifrågasatt höjning av beskattningen bör gå fram med försiktighet med hänsyn till att en skattehöjning till sin tendens verkar hindrande för en utveckling i ovan antydd riktning.

En annan huvudsynpunkt är följande. Transportkostnaderna är att anse som en av baskostnaderna inom samhällsekonomin. En förändring av dem har en jämförelsevis hög spridningseffekt. Med hänsyn härtill måste

de nu föreslagna skattehöjningarna, vilka för den tyngre, utpräglat nytto-
betonade trafiken är särskilt stora, betraktas som synnerligen allvarliga.
Inte minst gäller detta i det aktuella läget, i vilket med hänsyn till den
redan förut höga kostnadsnivån varje ytterligare kostnadsstegring om möj-
ligt bör undvikas.

Höjning av fordonsskatten bör undvikas.

De i propositionen föreslagna fordons- och drivmedelsskatterna är av-
vägda på sådant sätt, att den tyngre trafiken skulle få svara för en betyd-
ligt större relativ andel av kostnaderna för vägväsendet än vid nuvarande
beskattning.

Den utredning, som legat till grund för detta förslag till omfördelning av
kostnadsansvaret mellan olika fordonskategorier, har emellertid, som fram-
går av referaten i propositionen, nästan genomgående underkänts av hörda
remissinstanser. Bl. a. har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påvisat, att
man ingalunda med fog kan hävda, att den tyngre trafikens nuvarande rela-
tiva bidrag till vägstnaderna skulle vara för litet att täcka de av denna
trafik förorsakade kostnaderna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fram-
håller:

Vid sina överväganden har styrelsen funnit, att det ej är möjligt att med
utgångspunkt från vägtekniska synpunkter erhålla ett entydigt svar på
frågan om kostnadernas fördelning mellan olika fordonsgrupper — lika
litet som mellan motortrafikanter och andra trafikanter. Även om erforderliga
premissar voro kända, vilket f. n. ej är förhållandet, torde det ej vara
möjligt att komma längre än till två gränsvärden, mellan vilka kostnads-
ansvaret bör förläggas. Frågan var mellan dessa gränser ansvaret slutligen
skall läggas får bedömas ur andra synpunkter än de vägtekniska; den bör
i sista hand bedömas i ett större trafikpolitiskt sammanhang.

Ett sådant bedömande skall nu också komma till stånd, bl. a. genom 1953
års trafikutredning.

Det kan under sådana förhållanden icke vara tillrådligt att vidtaga så
genomgripande förändringar i vägstnadernas fördelning att varutrans-
porter och kollektiv persontrafik drabbas av skattehöjningar av storleks-
ordningen 30 à 40 % för större fordonsenheter.

I den mån behovet av bilskattemedel för vägväsendets upprustning och
utbyggnad nödvändiggör en viss höjning av beskattningsnivån, bör det vara
naturligt att höjningen sker i sådan form att den blir så litet kännbar som
möjligt för trafikanterna. Vi är härvidlag av den meningen, att under
förhandenvarande förhållanden en justering av skattesatserna på drivmed-
len i första hand bör komma i fråga. Varje ändring av fordonsskatterna
bör om möjligt undvikas.

Principerna för det nuvarande avräkningssystemet.

För bedömning av behovet av automobilskattemedel och därmed behovet av en höjning av bilskattenivån utöver den nuvarande är det nödvändigt att något erinra om principerna för vägutgifternas avräkning mot automobilskattemedlen.

Inkomsterna av motorfordonsbeskattningen redovisas på automobilskattemedlens specialbudget på riksstaten och avräknas där mot de anslag till vägväsendet, som skall bestridas med bilskattemedel. Denna avräkning sker inom budgetjämningsfonden, varvid även utfallet av specialbudgeten särredovisas. Det bör vidare uppmärksammas att de för visst budgetår anvisade reservationsanslagen avräknas *med hela sitt belopp* mot under samma budgetår inflytande bilskattemedel, oavsett i vilken utsträckning anslagen faktiskt tagits i anspråk.

Vid 1952 års riksdag beslöts att man i fråga om de statliga vägbyggnadsanslagen skulle övergå till beräkning för kalenderår. Metoden hade redan tidigare tillämpats för anslaget till vägbeläggningar. Ett undantag gjordes för anslaget till förstärkning och förbättring av vägar, men redan påföljande år utsträcktes omläggningen till att avse jämväl sistnämnda anslag. Samtliga statliga vägbyggnadsanslag är således numera kalenderårsberäknade.

Som en följd av övergången till de nya beräkningsgrunderna anvisades vederbörande väganlag för budgetåret 1952/53 med belopp, avseende medelsbehovet under såväl nämnda budgetår som sista halvåret 1953, dvs. för ett och ett halvt kalenderår. Motsvarande gäller det för innevarande budgetår anvisade anslaget till förstärkning och förbättring av vägar.

Systemet innebär, såsom framgår av ovanstående, att de på statsbudgeten upptagna vägbyggnadsanslagen av ifrågavarande slag avser icke medelsanvisningen under budgetåret i fråga utan under kalenderåret närmast efter budgetårets ingång. De på 1954/55 års budget upptagna anslagen avser kalenderåret 1955 osv. Systemet är förenat med såväl fördelar som nackdelar. Det bör dock vara möjligt att genom mindre justeringar av huvudsakligen budgetteknisk art hyfsa systemet, så att nackdelarna elimineras, utan att man därigenom riskerar att gå miste om fördelarna.

Vinsten med det nya systemet ligger framför allt däri, att det medger en bättre anslutning till vägstadgans bestämmelser om flerårsplaner för vägväsendet. Eftersom arbetsåret på förevarande område sammanfaller med kalenderåret, ger den s. k. kalenderårsberäkningen av väganlagen tryggare förutsättningar för vägförvaltningarna att planera byggnadsverksamheten.

Systemets nackdelar är följande. Det ligger i dess natur, att reservationsmedelsbehållningar till avsevärda belopp regelmässigt måste uppstå på ifrågavarande väganlag, eftersom en del av anslagen avser medelsanvisning under första hälften av det nästföljande budgetåret. Vid utgången av

budgetåret 1952/53 uppgick behållningarna till ca 183 milj. kr. Vid utgången av innevarande budgetår beräknas de uppgå till ca 230 milj. kr. Då väkanslagen beskriver en stigande kurva, ligger det för övrigt i sakens natur, att även reservationsmedelsbehållningarna ökar. Vid slutet av den femårsperiod, som det nu aktuella skatteförslaget baseras på, kan behållningarna — under förutsättning av en jämn utbetalning från anslagen — också beräknas ha stigit till ca 330 milj. kr.

Då det torde vara rimligt att antaga, att väkanslagen även i fortsättningen kommer att öka år från år (under förutsättning att nuvarande finansieringsmetod bibehålles), är det uppenbart att det nu tillämpade systemet med successivt stigande reservationsmedelsbehållningar, vilket ju icke är något annat än en gradvis ökande förskottsuttagning av motorfordonsskatter, inte är tillfredsställande. Det bör i sammanhanget uppmärksammas, att reservationsmedelsbehållningarna på grund av att reservationsanslagen i deras helhet debiteras automobilskattemedlens specialbudget inte kommer att redovisas såsom överskott på nämnda budget för vederbörande budgetår, *trots* att de rättvisligen utgör överskott för budgetåret i fråga. Detta medför i sin tur att redovisningen på budgetutjämningsfonden blir missvisande eller i varje fall icke enhetlig.

För att belysa i vad mån redovisningen på budgetutjämningsfonden blir missvisande kan anföras följande. Vid utgången av innevarande budgetår kan automobilskattemedlens specialbudget beräknas redovisa ett underskott på 17 milj. kr. Men detta beror till viss del på att ett belopp av storleksordningen 160 milj. kr., vilket utgör den del av vägbyggnadsanslagen som beräknas komma på andra kalenderhalvåret 1954 eller nästa budgetår, redan har avräknats på specialbudgeten. I själva verket borde denna därför i stället för brist redovisa ett icke oväsentligt överskott.

Av det anförda framgår även, att det nu tillämpade systemet för avräkning av automobilskattemedel och vägbyggnadsanslag innebär ett klart avsteg från den i övrigt för statsbudgeten tillämpade grundregeln, att däri upptagna anslag för löpande utgifter skall täckas med under budgetåret inflytande inkomster. Denna regel, som är förestavad av det självklara intresset att klarhet upprätthålles i statshushållningen, innebär att statens utgifter och inkomster bör — bortsett från av konjunkturpolitiska hänsyn betingade avsteg — så vitt möjligt löpa parallellt. Den innebär också, att av skattebetalarna inte skall utkrävas mera än vad som befinnes nödvändigt för att täcka statens utgifter under perioden.

Omläggning av anslagstekniken.

Att för väg- och vattenbyggnadsverkets del övergången till den nya ordningen inneburit stora fördelar torde vara ostridigt. Såsom ovan antytts

ligger vinsten framför allt däri, att verksamheten rationellt kan angivas efter det faktiska arbetsåret, som ju spänner över delar av två budgetår. Av den omständigheten, att verksamheten planlägges och bedrivs kalenderårsvis, synes dock inte såsom en ofrånkomlig konsekvens behöva följa att de kostnader, som hänförs till kalenderårets senare hälft, måste bestridas med medel, influtna redan innan nämnda halvår tagit sin början. Ur väg- och vattenbyggnadsverkets synpunkt torde det sålunda vara likgiltigt, om de anslag, som ställs till dess förfogande, avräknas mot det ena eller det andra budgetårets automobilskattemedelsinkomster, under förutsättning endast att den utgiftsram, inom vilken verksamheten under visst kalenderår får bedrivas, i förväg bestämmes av statsmakterna. Detta synes enklast kunna ske på så sätt, att riksdagen *dels* fastställer en *investeringsram* för kalenderåret i fråga och *dels* ett *anslag* för budgetåret, avseende de medelsanvisningar, som blir en följd av de kalenderårsvis fastställda investeringsramarna. Behovet av *automobilskattemedel* bedömes sedan efter de på budgetåret uppförda *anslagen*.

Genom ett förfarande sådant som det här skisserade bevaras fördelarna ur vägplaneringssynpunkt i det nuvarande systemet med kalenderårsberäknade anslag, samtidigt som systemets nackdelar elimineras. Man erhåller en följdriktigare redovisning på statsbudgeten, och de skattskyldiga belastas i princip inte för mer än de aktuella kostnaderna.

Vi föreslår, att beslut fattas vid årets riksdag om en omläggning av ifrågasvarande väganslag i ovan angiven riktning att tillämpas fr. o. m. kalenderåret 1955 (för investeringsramen) respektive budgetåret 1954/55 (för anslagen). Investeringsramen bör lämpligen fastställas i form av ett *bemyndigande* från riksdagens sida till Kungl. Maj:t att låta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under kalenderåret 1955 verkställa vägbyggnader intill ett belopp motsvarande det varmed ifrågasvarande vägbyggnadsanslag nu föreslagits bli uppförda i 1954/55 års stat, eller sammanlagt 320 milj. kr. De kompletterande anslagen för medelsanvisningen under nästa budgetår bör liksom hittills lämnas i form av reservationsanslag. För budgetåret 1954/55 bör dessa anslag, jämfört med de av Kungl. Maj:t uppförda beloppen, nedbringas med det belopp, som motsvaras av den på andra kalenderhalvåret 1955 fallande delen av det i riksstaten uppförda anslaget. Ifrågasvarande del kan beräknas till 190 milj. kr. Av formella skäl framställs yrkandena härom i särskild motion, vilken an knytes till propositionen nr 129 angående anslagen till vägväsendet.

Motsvarande omläggning bör senare också komma till stånd i fråga om de s. k. bidragsanslagen, vilka också löper per kalenderår.

Omläggningen av anslagstekniken, vars innebörd bl. a. är att behovet av bilskattemedel anpassas till den aktuella medelsanvisningen på väganlagen och att den med nuvarande system stigande förskotteringen i bilskatteuttaget i princip upphör, gör det möjligt att minska den föreslagna skattehöjningen.

Det ligger i sakens natur att såsom en följd av omläggningen även den redan skedda förskotteringen, vilken delvis tar sig uttryck i vid utgången av innevarande budgetår förefintliga reservationsmedelsbehållningar på vederbörande anslag, bör tas i anspråk för nedräkning av medelsbehovet under den framförliggande femårsperioden.

Kalkyl för femårsperioden 1954/55—1958/59.

Innan vi övergår till att kalkylera vilket bilskatteuttag, som blir nödvändigt för att täcka medelsanvisningarna på väganlagen under den ifrågasvarande femårsperioden, är det nödvändigt att söka beräkna utvecklingen av automobilskattemedlens specialbudget under samma period. Resultatet av en dylik beräkning redovisas i följande tablå.

Automobilskattemedlens specialbudget budgetåren 1954/55—1958/59.

Milj. kr.

Budgetår	Anslag enligt nuvar. ordning	På budgetåret fallande		Skilln. mellan anvisning o. intäkter	Överskott å automobilskattemedlens specialbudget		
		medelsanvisning	bilskatteintäkter ¹		Reservationer ²	Automobilskattemedelsfonden	Sa överskott
1953/54	3675	628	600	— 28	230	— 17	213
1954/55	737	710	740	+ 30	257	— 14	243
1955/56	790	767	811	+ 44	280	+ 7	287
1956/57	870	853	862	+ 9	297	— 1	296
1957/58	925	905	909	+ 4	317	— 17	300
1958/59	975	960	955	— 5	332	— 37	295
1954/55- 1958/59	4 297	4 195	4 277	+ 82	.	.	.

Som framgår av tablån tenderar överskottet, när kalenderårsberäkningen av vägbyggnadsanslagen beaktats, att öka med drygt 80 milj. kr. Över-

¹ Efter de i propositionen föreslagna skattehöjningarna.

² Vid beräkningen av reservationernas storlek har förutsatts, att dessa ökar endast med det belopp, varmed reservationerna på de för andra kalenderhalvåret avsedda investeringsanslagen ökar. Av kalenderårsanslagen för det statliga vägbyggnaderna har i enlighet med uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inemot 60 % antagits belöpa å senare hälften av kalenderåret.

³ Anslag enligt riksstat jämte antagna tilläggsanslag.

skottet vid periodens ingång beräknas uppgå till 213 milj. kr. Det vid periodens slut ackumulerade överskottet kan därför beräknas till i runt tal 300 milj. kr. Detta belopp bör enligt det förut förda resonemanget räknas motorfordonstrafiken till godo under perioden.

En kalkyl för det ökade bilskattebehovet under femårsperioden får följande utseende:

	Milj. kr.
I proposition 112 uppskattat anslagsbehov	ca 4 300
Avgår ackumulerat överskott	» 300
Behov av automobilskattemedel	» 4 000
Inkomster av automobilbeskattning med nu gällande skattesatser	» 3 770
Brist att täcka genom höjt skatteuttag	» 230

För att täcka den sålunda kalkylerade bristen är en höjning av bensinskatten med 2 à 3 öre per liter till fyllest. En skattehöjning av denna storleksordning kan för femårsperioden beräknas medföra en ökning av skatteintäkterna med 200 resp. 250 milj. kr. För att erhålla viss marginal föreslår vi en höjning av bensinskatten med 3 öre per liter.

Som framgår av det följande förordar vi vissa andra justeringar av beskattningen, vilka kan väntas medföra ytterligare inkomstillskott — ehuru av mindre storleksordning — varför en marginal bör uppstå under perioden, om de av oss föreslagna riktlinjerna följes. Å andra sidan bör uppmärksammas, att det för perioden kalkylerade anslagsbehovet grundar sig på ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjort *minimiprogram*, varför ett visst överskridande av de angivna ramarna inte bör uteslutas.

Brännoljeskatten.

Skatten på motorbrännolja utgår för närvarande med 23 öre per liter eller fem öre lägre än skatten för samma volym bensin. Bilskatteutredningen har under hänvisning till motorbrännoljans större bränsleeffekt föreslagit en höjning av brännoljeskatten till 43 öre per liter. Departementschefen har begränsat höjningen till 9 öre per liter, så att skattesatsen per volym skulle bli densamma för brännolja och bensin, eller 32 öre per liter.

Den nu rådande differensen i skatterna på bensin och brännolja har motiverats med de lägre kostnaderna vid import, lagring och transporter av brännolja samt med beredskapsskäl, varför man ansett att statsmakterna med beskattningen icke borde motverka användningen av brännoljedrivna fordon. Vid remissbehandlingen av utredningens förslag, där man visserligen inte ansett sig kunna bestrida riktigheten i den av utredningen gjorda

avvägningen ur enbart skattetekniska synpunkter, har man å andra sidan utförligt angivit de olägenheter, som skulle medfölja en övergång i större utsträckning från brännolja- till bensindrif. Vi vill i detta hänseende hänvisa till det av Svenska petroleuminstitutet avgivna yttrandet.

De av ovanberörda remissinstanser påpekade olägenheterna vid övergång i större utsträckning från brännolja- till bensindrif bör enligt vår mening beaktas. Vi förutsätter emellertid att frågan om skatterelationen mellan bensin och brännolja skall omprövas. Höjningen av brännoljeskatten bör därför i avvaktan på nämnda översyn begränsas till densamma som för bensin, eller till 3 öre per liter. Då det inte finns motiverad anledning att upprätthålla en ökad spännvidd mellan de båda skattesatserna under andra halvåret 1954, bör höjningen av brännoljeskatten träda i kraft den 1 juli 1954.

Den av oss föreslagna höjningen av brännoljeskatten kan beräknas inbringa ca 5 milj. kr. per år, eller för femårsperioden ca 25 milj. kr., varigenom den ovan angivna marginalen för perioden ytterligare utökas.

Skatten på motorsprit.

Skatten på motorsprit utgår för närvarande med 3 öre per liter, eller 25 öre lägre än för bensin. Denna kraftiga differens har motiverats med önskvärdheten att av beredskapshänsyn stimulera tillverkningen av motorsprit vid den inhemska sulfitspritindustrien. En högre skattesats har ansetts försvåra möjligheterna för sulfitspritindustrien att få avsättning för en betydande del av sin produktion.

Bilskatteutredningen, som ansett att de ovan refererade motiven alltjämt i viss mån äger giltighet, har föreslagit en höjning av skattesatsen med 3 öre per liter. Departementschefen, som ansett att någon ökning av differensen i skattesatserna på motorsprit och bensin inte borde komma i fråga, har föreslagit en höjning med 4 öre per liter. Han har samtidigt tillkännagivit, att han har för avsikt att låta verkställa en omprövning av beskattningen av motorsprit, varvid även sulfitspritindustriens framtida avsättningsmöjligheter upptages till bedömande.

Såsom framgår av de avgivna remissyttrandena synes motiven för den hittillsvarande särbehandlingen av motorspriten i skattehänseende ha starkt försvagats. Kontrollstyrelsen erinrar om att sulfitspriten under senare år fått en betydligt ökad användning inom spritindustriens egen kemisk-tekniska fabrikation. Man torde, framhåller styrelsen, kunna förvänta en fortsatt utveckling av den kemisk-tekniska industrien med sprit som råvara, varigenom en del av den kvantitet sprit, som för närvarande tages i anspråk för motordrift, skulle kunna vinna avsättning inom industrien. Vad gäller beredskapsskäl framhåller riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap:

Vad utredningen anført i denna fråga föranleder ej riksnämnden att frångå sin tidigare vid olika tillfällen framförda uppfattning, att det ur beredskapssynpunkt ej är motiverat att i fredstid lägga ned betydande summor för att med konstlade medel uppehålla en, fredsmässigt sett, för stor spritproduktion; allra helst som detta, — — — icke i och för sig medför någon säkerhet för att motsvarande mängder motorsprit stå till förfogande då de verkligen behövas. En betydligt bättre beredskap erhålles på billigare sätt genom bombskyddad lagring av importerade drivmedel.

Vi vill för vår del instämna i de här refererade synpunkterna. För dagen vill vi dock inte framställa annat yrkande än det av departementschefen gjorda. Vi förutsätter emellertid, att den av departementschefen bebådade översynen snarast kommer till stånd, så att den nu tillämpade särbehandlingen i skattehänseende av motorspriten kan bringas att upphöra.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställes,

att riksdagen med ändring av vad Kungl. Maj:t föreslagit i proposition nr 112 måtte besluta att

- a) avslå de i propositionen innefattade förslagen till höjd fordonsskatt,
- b) höja skatten å bensin med 3 öre per liter i stället för föreslagna 4 öre per liter,
- c) höja skatten å motorbrännolja med 3 öre per liter — i stället för föreslagna 9 öre per liter — att träda i kraft fr. o. m. den 1 juli 1954, samt att åt vederbörande utskott måtte uppdragas att utarbeta erforderliga författningsförslag.

Stockholm den 30 mars 1954.

E. A. Lindblom.

P. J. Näslund.

Hj. Weiland.

Ragnar Huss.

Ingrid Gärde Widemar.
