

## Nr 707

Av herrar **Bohman** och **Löfgren**, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 163, med förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt, m. m.*

I särskilda motioner har yrkats avslag på Kungl. Maj:ts propositioner till årets riksdag nr 162 med förslag till förordning om allmän varuskatt, m. m. och nr 163 med förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt, m. m. Därest ifrågavarande motioner icke vinner riksdagens bifall, hemställer vi, att sistnämnda proposition måtte i nedan närmare angivna hänseenden ändras.

Såväl besin som andra flytande och fasta bränslen undantages från den föreslagna allmänna varuskatten för att i stället beskattas i särskild ordning. Förslaget om ändring av den allmänna energiskatten avser just att införa sådan särbeskattning. Emellertid har därvid skattesatsen vad bensen angår föreslagits bli höjd med 5 öre per liter, vilket innebär en höjning med 2 öre utöver vad som skulle ha blivit fallet, om bensen medtagits i den allmänna varuskatten.

I motiven för nämnda höjning anför departementschefen, att då behov föreligger att skattevägen anskaffa ytterligare medel för staten utöver vad den allmänna omsättningsskatten kommer att inbringa han ansåge det naturligt, att man i första hand övervägde möjligheterna att åstadkomma inkomstbeskattning från varuområden, som ej berördes av den allmänna varuskatten. Bränsleområdet erbjöde ett betydande skatteunderlag, och han funne det lämpligt att utnyttja detta underlag genom höjning av energiskatten. Departementschefen anser sig vidare kunna konstatera, att enligt tillgängliga uppgifter bensinpriset vore lägre i Sverige än i fem andra länder. Vid jämförelser med dessa länder vore den totala beskattningen av bilismen förmånligare i Sverige. Mot bakgrunden av det här anförda och — anför departementschefen ytterligare — med beaktande av de följdproblem i form av krav på investeringar i gator, vägar, serviceanläggningar m. m. som bilismens ansvällning droge med sig framstode en höjd beskattning på området såsom motiverad i det föreliggande läget.

Intet av de sålunda anförda motiven för höjd bensenbeskattning är enligt vår mening bärande. Även om bränsleområdet skulle kunna sägas erbjuda ett betydande skatteunderlag — vilket kan betvivlas — kan detta icke anses utgöra något skäl för att ge bensinförbrukningen en extra belastning i förhållande till de varor och tjänster som drabbas av allmän

varuskatt. Bilbeskattningens höjd i vissa främmande länder utgör icke heller godtagbara skäl för en höjning av beskattningen i vårt land. Dylika jämförelser blir icke rättvisande med mindre alla transportekonomiska och transportpolitiska problem samtidigt beaktas. Vidare har departementschefen icke beaktat det samband som råder mellan bilbeskattningen och vägavgifterna, vilket ofta understrukits av riksdagen. Något behov av höjning av drivmedelsskatten föreligger icke för det av departementschefen särskilt angivna investeringsområdet. För budgetåret 1959/60 kommer drivmedels- och fordonsskatterna att uppgå till omkring 1 200 milj. kronor, varav endast 1 087 milj. kronor anslagits för vägändamål. Redan vid nuvarande beskattning indrages alltså över 100 milj. kronor mera än vad som innevarande budgetår utges för vägändamål. Genom att dessa medel tillföres bilskattemedelsfonden kommer alltså bilismens specialbudget att vid utgången av budgetåret 1959/60 uppgå till över 1 200 milj. kronor. Det är alltså fullständigt opåkallat att som motiv för ytterligare beskattning åberopa de kostnader motorismen orsakar samhället, än mer opåkallat att belasta bensinen *mera* än andra varor. Slutligen må erinras om att energiskatten icke tillkommit för att finansiera de av departementschefen angivna investeringarna utan för helt andra syften.

Den föreslagna särbeskattningen av bensinen är ägnad att föranleda betydande olägenheter. Bensin är en överskottsprodukt vid raffinering av olja. Av den samlade svenska oljeförbrukningen består endast något över 16 % av bensin. Den förhöjda beskattningen kan komma att påverka den inbördes relationen av olika drivmedel. Den kommer också att leda till en förändring av konkurrensförhållandena mellan olika transportmedel.

Departementschefen har såsom här anförts icke kunnat anföra några godtagbara motiv för att i samband med den föreslagna varubeskattningen ställa bensinen i särklass. En dylik specialbeskattning är tvärtom ägnad att leda till otillfredsställande konsekvenser i skilda hänseenden. Enligt vår mening bör alltså bensinbeskattningen i varje fall begränsas till en nivå, som icke överstiger den för andra varugrupper föreslagna.

Under hänvisning till att vi i första hand stöder yrkandet om avslag på propositionen angående ändring av förordningen om allmän energiskatt, m. m. får vi med åberopande av vad här anförts i andra hand hemställa,

att riksdagen måtte begränsa den föreslagna energiskatthöjningen på bensin till 3 öre.

Stockholm den 6 november 1959

Gösta Bohman

Sigfrid Löfgren