

Nr 27

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner om sänkning av drivmedelsskatterna, m. m.

Till bevillningsutskottet har hänvisats följande inom riksdagen väckta, av utskottet till behandling i ett sammanhang upptagna motioner, nämligen

I) de likalydande motionerna I:150 av herr *Ragnar Bergh* samt II:201 av herr *Östlund* och fru *Boman*, vari hemställts, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att Kungl. Maj:t måtte framlägga förslag till sådan differentiering av bensinskatten, att utförsäljningspriset på bensin kan sättas lika inom skilda delar av landet»;

II) de likalydande motionerna I:156 av herr *Ferdinand Nilsson m. fl.* och II:197 av herr *Jansson* i Benestad *m. fl.*, vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta sänka bensinskatten med 5 öre per liter»;

III) de likalydande motionerna I:335 av herr *Hagberg m. fl.* och II:413 av herr *Heckscher m. fl.*, vari hemställts, att riksdagen måtte antaga följande

1) *Förslag*
till

förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 7 april 1961 (nr 372) om bensinskatt

Häri genom förordnas, att 2 § förordningen den 7 april 1961 om bensinskatt skall erhålla följande ändrade lydelse.

2 §.

Skatten utgår med trettio tre öre för liter.

Skatten beräknas — — — av volymen.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 1962.

2) *Förslag*
till

förordning om ändring av 5 § förordningen den 15 december 1961 (nr 653) om brännoljeskatt

Häri genom förordnas, att 5 § förordningen den 15 december 1961 om brännoljeskatt skall erhålla följande ändrade lydelse.

5 §.

Skatten utgår med trettio öre för liter, dock att skatt, som erlagges av

tillverkare eller registrerad leverantör eller vid införsel, skall utgöra tjugo-sju öre för liter.

Skatten beräknas — — — av volymen.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 1962.

IV) de likalydande motionerna I:341 av herr *Lundström m. fl.* och II:417 av herr *Ohlin m. fl.*, vari bl. a. hemställts, att riksdagen måtte besluta att sänka skatten på bensin med 5 öre per liter och på motorbrännolja med 4 öre per liter fr. o. m. den 1 april 1962 samt att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderliga författningsändringar;

V) de likalydande motionerna I:361 av herr *Nils-Eric Gustafsson* samt II:437 av herrar *Larsson* i Hedenäset och *Nilsson* i Tvärålund, vari hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning samt förslag rörande åtgärder, förslagsvis differentiering eller restitution av bensinskatten, syftande till ett enhetligt bensinpris för hela landet»;

VI) de likalydande motionerna I:457 av herr *Bengtson m. fl.* och II:542 av herr *Hedlund m. fl.*, vari hemställts, »att riksdagen med giltighet från den 1 juli 1962 måtte besluta

1) om sänkning av bensinskatten med två öre per liter,

2) om sänkning av brännoljeskatten med fyra öre per liter, samt

att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till härför erforderliga författningsändringar och övergångsbestämmelser»;

VII) motionen I:467 av herrar *Ferdinand Nilsson* och *Georg Carlsson*, vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta sänka skatten på brännolja för budgetåret 1962/63 med 4 öre»; ävensom

VIII) motionen II:545 av herrar *Larsson* i Norderön och *Börjesson* i Falköping, vari hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt prövning och förslag rörande differentiering av bensinskatten antingen vid det direkta skatteuttaget vid försäljningen eller genom restitutionsförfarande, så att priset på bensin kan hållas enhetligt i hela landet, i enlighet med vad som anförts i motionen».

Beträffande motionerna I:341 och II:417 upptar utskottet i detta betänkande till behandling endast de yrkanden, som avser drivmedelsbeskattningen. Övriga i motionerna framställda yrkanden behandlar utskottet i andra sammanhang.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framförda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionerna I:150, I:156, I:361, I:467, II:413, II:417, II:542 och II:545.

Gällande bestämmelser

För bensen och motorbrännolja utgår dels särskild skatt — bensinskatt resp. brännoljeskatt — och dels allmän energiskatt. Däremot är dessa varor liksom andra drivmedel och bränslen undantagna från allmän varuskatt.

Enligt 2 § förordningen den 7 april 1961 om bensinskatt utgår sådan skatt med 38 öre per liter. Nämda skattesats gäller fr. o. m. den 1 januari 1962. Dessförinnan utgick bensinskatten med 33 öre per liter.

Före den 1 januari 1962 erlades brännoljeskatten kvartalsvis efter deklaration av den, som var registrerad som ägare till brännoljedrivet motorfordon. Skattesatsen utgjorde 30 öre per liter. Jämlikt 5 § förordningen den 15 december 1961 om brännoljeskatt, vilken förordning trädde i kraft den 1 januari innevarande år, utgår skatten med 34 öre per liter; dock att skatt, som erlægges av tillverkare, registrerad leverantör eller vid införsel, utgår endast med 31 öre per liter. Bestämmelserna innebär att flertalet förbrukare, som numera inköper oljan i beskattat skick, erlägger skatt efter den lägre skattesatsen. För de s. k. blandade förbrukarna, d. v. s. de som använder motorbrännolja både för drift av motorfordon och för annat ändamål och vilka fortfarande erlägger skatten kvartalsvis efter deklaration, utgår däremot skatten efter den högre skattesatsen. De blandade förbrukarna äger dock rätt att i deklarationen tillgodogöra sig avdrag för den brännolja, som använts för annat ändamål än fordonets framförande.

Energiskatten utgör för bensen 9 öre och för motorbrännolja 2,5 öre per liter.

1961 års höstriksdags beslut

Vid 1961 års höstriksdag framlades i propositionen nr 188 bl. a. förslag om betydande lättnader rörande den direkta beskattningen. För att till viss del kompensera inkomstbortfallet genom denna skattesänkning och andra i propositionen förordade åtgärder föreslogs vidare att den allmänna varuskatten skulle höjas från 4 till 6 procent samt att *bensin- och brännoljeskatterna* skulle höjas med 5 resp. 4 öre per liter, motsvarande vad som skulle ha utgått, om motorbränslena hade varit underkastade omsättningsskatt.

I de i anledning av propositionen väckta, inbördes likalydande motionerna I:697 och II:848 samt I:721 och II:882 hemställdes om avslag på förslaget om höjning av drivmedelsskatterna. I de likalydande motionerna I:727 och II:876 hemställdes dels om avslag på förslaget om höjning av brännoljeskatten och dels att bensinskatten skulle höjas med endast 3 öre per liter.

Förslaget om höjning av bensinskatten behandlades av bevillningsutskottet i dess av riksdagen i denna del godkända betänkande nr 79, vari utskottet bl. a. anförde följande.

Den ram för skattesänkning och andra lättnader — 300 milj. kronor — som departementschefen angivit i propositionen, bör enligt utskottets me-

ning inte nämnvärt överskridas. Enligt de ställningstaganden utskottet tidigare gjort skulle följa ett årligt skattebortfall av 1 110 milj. kronor. Övriga i den föreslagna reformen ingående åtgärder skulle dra en kostnad för staten av 230 milj. kronor. Den av utskottet tillstyrkta höjningen av omsättningsskatten skulle reducera inkomstbortfallet med 900 milj. kronor. Mot de föreslagna skattesänkningarna bör således ställas en inkomstförstärkning av storleksordningen 125—150 milj. kronor. Med hänsyn till att motorbränslen under senare år icke drabbats av beskattning i samma utsträckning som flertalet andra varor bör den erforderliga inkomstförstärkningen åstadkommas genom en höjning av denna beskattning. För att ge erforderligt belopp bör höjningen av bensinskatten inte sättas lägre än fem öre per liter. Utskottet anser sig således böra tillstyrka propositionen i vad avser beskattningen av bensin och avstyrka motionsyrkandena om avslag eller lägre skattesats.

Det i propositionen nr 188 framlagda förslaget om höjning av brännolja-skatten behandlades av bevillningsutskottet i betänkande nr 74. Utskottet avstyrkte därvid bifall till propositionen i denna del. I en vid betänkandet fogad reservation av herr John Ericsson m. fl. anfördes bl. a. följande.

Enligt utskottets mening bör en höjning av bensinskatten även föranleda en i stort sett motsvarande skärpning av skatten på motorbrännolja för att förhindra snedvridning i nuvarande konkurrensförhållanden. Det eventuella stöd, som den tyngre yrkesmässiga trafiken kan vara i behov av, bör, såsom utskottet tidigare i andra sammanhang framhållit, inte ges beskattningensvägen utan i annan ordning.

Av anförda skäl anser sig utskottet inte kunna bifalla avslagsyrkandet i motionerna I:697 och II:848, I:721 och II:882 samt I:727 och II:876 utan tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag om höjning av skatten på motorbrännolja med fyra öre per liter.

Riksdagen biföll det förslag, som innefattades i den vid betänkandet fogade reservationen.

I anledning av propositionen nr 188 väcktes motionsvis även yrkanden om skyndsamt prövning och förslag rörande differentiering av bensinskatten i syfte att erhålla ett *enhetligt bensinpris i hela landet*.

Yrkandena behandlades i bevillningsutskottets förenämnda, av riksdagen i denna del godkända betänkande nr 79, vari utskottet anförde följande.

Vad först angår sistnämnda spörsmål får utskottet erinra om att i samband med behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 7 år 1961 utskottet hade att behandla motionsyrkanden av i huvudsak samma innebörd som de nu föreliggande. Utskottet framhöll då i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 9 att det enligt utskottets uppfattning inte var praktiskt genomförbart att tillämpa olika skattesatser för skilda varupartier beroende på inom vilket område av landet bensinen skulle användas. En lösning av de av motionärerna behandlade problemen borde enligt utskottets mening upptagas till bedömande såsom en från beskattningen fristående fråga. Utskottet vidhåller sin i våras redovisade uppfattning. Tillika vill utskottet erinra om att den s. k. lokaliseringsutredningen har att pröva möjligheterna av en utjämning av levnads- och produktionskostnaderna mellan Norrland och

övriga delar av landet. Tidigare i ämnet väckta motioner rörande utjämning av bensinpriset i olika delar av landet har överlämnats till utredningen och utskottet förutsätter att frågan kommer att på sedvanligt sätt belysas av utredningen. Med det anförda anser sig utskottet ha besvarat det föreliggande motionsyrkandet om differentiering av bensinskatten.

Motionerna

Yrkanden om sänkning av drivmedelsskatterna

Som motivering för yrkandet om sänkning av bensinskatten anfördes i de likalydande *motionerna I:156 och II:197* i huvudsak följande. I årets statsverksproposition beräknas inkomsterna på automobilskattemedlens specialbudget för budgetåret 1962/63 till 1 532 milj. kr. Därav disponeras 1 345,2 milj. kr. på kommunikationsdepartementets stat. Detta möjliggör den förhöjning av olika anslag till vägändamål med tillsammans 140 milj. kr., som där föreslås. Skillnaden mellan 1 532 milj. kr. och det på kommunikationsdepartementets stafförslag uppförda beloppet 1 345,2 milj. kr. är 186,8 milj. kr., och detta belopp föreslås skola påföras budgetutjämningsfonden och dess konto för automobilskattemedel.

Den vid höstriksdagen beslutade höjningen av bensinskatten med 5 öre beräknas ge 125 milj. kr. per år. Det kan konstateras dels att de i propositionen förordade höjningarna av väganlagen hade kunnat göras utan att bensinskatten höjts och dels att även om dessa 125 milj. kr. icke tillkommit skulle ett icke ringa överskott ha förelegat — över 60 milj. kr. — att påföra budgetutjämningsfonden. Det har beräknats att behållningen av fonderade automobilskattemedel vid utgången av budgetåret 1961/62 skall uppgå till nära 900 milj. kr. Även ett tillskott av 60 milj. kr. synes under sådana förhållanden vara tillräckligt.

I de likalydande *motionerna I:335 och II:413* framhåller motionärerna, att den vid 1961 års höstriksdag genomförda höjningen av skatten på bensin och motorbrännolja endast motiverades med att det icke borde ifrågakomma att motorbränslena »förbilligades relativt» i förhållande till den varubeskattade konsumtionen. Motionärerna anser sig inte kunna godtaga en sådan motivering. Det finns icke någon en gång för alla fastlagd relation mellan skatten på konsumtionsvaror och på motorbränslen. Så länge beskattningen av motorbränsle i sin helhet sker i särskild ordning och med **specialdestination för de influtna medlen**, bör skattens storlek enbart bestämmas med hänsyn till vad det ordinarie vägbyggnadsprogrammet fordrar. Därtill kommer att bensin- och brännoljeskatterna tar sig uttryck i ökade kostnader — och därigenom i högre varupriser — för alla de jordbrukare, andra företagare och enskilda som i sin rörelse eller förvärvsverksamhet använder bil eller traktor. Särskilt hårt träffas landsbygdens befolkning, framför allt i de glesbyggda trakterna där de allmänna trafikmedlen är sparsamt förekommande och bilen därför ofta är nödvändig

för arbetstagaren för färd till arbetet och för invånarna i allmänhet såväl för egna resor som för godstransport.

Motionärerna i de likalydande *motionerna I:341 och II:417* anför bl. a., att budgetsituationen visat, att det för vägbudgetens finansiering inte var nödvändigt att höja drivmedelsskatterna. Det finns ingen anledning att avvika från principen att vägkostnaderna bör täckas med motsvarande uttag av bilskattemedel. Vägväsendets behov kan helt tillgodoses i den i statsverkspropositionen föreslagna omfattningen med de före årsskiftet gällande lägre skattesatserna för bensin och motorbrännolja. Skulle en höjning bli nödvändig i framtiden med hänsyn till vägbyggandets då föreliggande behov får den genomföras då. Såvitt nu kan bedömas kommer bilskatteinkomsterna med den årliga ökning av dessa, som officiellt beräknas, att förslå till att t. v. täcka vägutgifterna enligt föreliggande planer. En sänkning av drivmedelsskatterna skulle medföra en kostnadssänkning såväl för bilismen och trafikväsendet i övrigt som för företagsamheten och samhällsekonomin i dess helhet. Inte minst i rådande läge med dess pressade kostnadssituation skulle ett undanröjande av skattehöjningen på drivmedlen vara till gagn för den allmänna ekonomiska utvecklingen.

I de likalydande *motionerna I:457 och II:542* framhålles bl. a. Brännoljeskatten är en icke obetydlig kostnadsbelastning såväl för den tyngre lastbilstrafiken som för näringslivet i övrigt. Den senaste höjningen utgör enligt motionärernas mening en åtgärd, som ytterligare pressar ett redan ansträngt kostnadsläge.

Bensinskatten innebär självfallet också en belastning för bilismen. Skattebelastningen måste dock vägas mot önskemålen om bättre vägstandard med åtföljande större trafiksäkerhet, minskad fordonsförslitning och lägre bränsleförbrukning. Även om brännoljeskatten kan försvaras av samma skäl, är det dock obestridligt att den s. k. nyttotrafiken är företrädd i helt annan omfattning inom denna fordonssektor. Härav torde följderna bli att skattenivån inom sektorn verkar i allmänt kostnadsfördyrande riktning, i långt högre grad än inom personbilssektorn.

Under de senaste budgetåren har de inflytande bilskattemedlen i stort sett uppgått till samma belopp som utgifterna för vägväsendet. I statsverkspropositionen anföres att inkomstökningen av automobilskattemedlen i förhållande till budgetåret 1961/62 delvis betingas av uppbördstekniska skäl. Någon beloppmässig storlek härav är emellertid inte angiven. Detta förhållande försvårar givetvis möjligheten att bedöma totalutrymmet för väganlagen inom den sålunda beräknade inkomstramen. Motionärerna anser dock fullgoda skäl tala för att vägväsendets anslagsbehov väl kan täckas med den drivmedelsskatt på bensin och brännolja, som föreslogs i motionen II:876 till 1961 års höstriktsdag. Inkomsterna av bilskattemedlen minskas härigenom med ca 70 milj. kr. Även med hänsyn till den upp-

bördstekniska förskjutningsposten anser motionärerna denna sänkning vara möjlig och väl motiverad.

Till stöd för yrkandet om sänkning av brännoljeskatten anföres i *motionen I:467* bl. a. följande. Den tunga lastbilstrafiken belastas hårt genom brännoljeskattens höjning, och den menliga verkan av en sådan skatteförhöjning även i andra hänseenden är likaledes påtaglig. Då brännoljeskatten sammanföres med bensin- och fordonsbeskattningen kan medelsbehovet bedömas i samband med övrig tillgång av s. k. automobilskattemedel. Därvid kommer ej blott medelstillgången i statsverkspropositionen för 1962/63 utan även den stora anhopningen av bilskattemedel, som sker på budgetutjämningsfondens konto för automobilskattemedel, i betraktande. Motionärerna konstaterar att varken i budgetförslaget för 1962/63 eller i fråga om nyssnämnda reserverade medel är det någon brist på pengar för en enligt en ganska enig opinion nödvändig upprustning av vägväsendet. I synnerhet föreligger därvid beträffande de enskilda vägarna ett stort icke tillgodosett bidragsbehov. Som grund för anslagsavvägningen har emellertid av statsmakterna lagts ett bedömande av det ekonomiska läget, icke minst med hänsyn till sysselsättningsbehov och tillgång på arbetskraft. Ur dessa synpunkter framstår de i höstas vidtagna höjningarna av bensin- och brännoljeskatten i belysning av den för rikdagen i år givna redovisningen av tillgången på automobilskattemedel i 1962/63 års budget icke som av behovet framtvingna. Det beräknades, att 4 öre per liter brännolja skulle tillföra statsverket 20 milj. kr. Detta belopp synes klart kunna undvaras, och vägväsendets behov av medel kan likväl på ett tillfredsställande sätt anses tillgodosett.

Yrkanden om enhetligt bensinpris för hela landet

I de likalydande *motionerna I:150* och *II:201* anföres följande. Höjningen av skatten på bensin och motorbrännolja drabbar i särskilt hög grad befolkningen i Norrland. Då de allmänna trafikmedlen där är sparsamt förekommande, måste arbetstagarna i stor utsträckning använda bil för färd till och från arbetet. Godstransportererna måste också till övervägande del ske med lastbil och traktor. De stora avstånden i Norrland medför att varje ökning av skatten på drivmedel i större utsträckning än i övriga delar av landet slår igenom i ökade varupriser, vilket i sin tur medför fördyrade produktions- och levnadskostnader.

Men Norrland missgynnas också genom det nuvarande prissättningssystemet på motorbränsle. När det gäller prissättningen är nämligen landet fortfarande indelat i fyra zoner (0—4), där prislägel i ören per liter motorbränsle motsvarar zontalet. Därjämte finns ett antal punkt-zoner där de verkliga fraktkostnaderna lägges på priset. Ett enhetligt pris på motorbränsle torde emellertid inte kunna åstadkommas så att detta inkluderar de genomsnittliga fraktkostnaderna från importhamnarna. Detta skulle

kunna komma att medföra att vissa importörer försålde bensin endast inom områden närmast dessa hamnar. Enligt motionärernas mening bör därför en utjämning av bensinpriset ske genom en differentiering av bensinskatten så att denna blir lägre inom områden med höga fraktkostnader. En anknytning till nuvarande zonindelning torde därvid vara lämplig.

Motionärerna i de likalydande *motionerna I:361 och II:437* anför i huvudsak följande. Det i förhållande till de svenska importhamnarnas läge för olika orter differentierade priset på bensin innebär, att konsumenterna i Norrland får betala ett högre pris än vad fallet är i andra delar av landet. Det måste vara en uppenbar orättvisa att Norrland, som även i övrigt på grund av klimat- och avståndsfaktorer på många sätt är direkt missgynnat när det gäller en för transport- och produktionskostnader så avgörande faktor som just bensinpriset, på detta sätt skall vara klart diskriminerat.

Riksdagen har vid åtskilliga tillfällen under de gångna åren haft att taga ställning till frågan om ett för hela landet enhetligt bensinpris. Spörsmålet synes emellertid numera ytterligare accentuerat genom bensinskattehöjningen och bör därför bli föremål för nya överväganden. Sedan riksdagen beslutat om en höjning av bensinskatten med 5 öre per liter torde man än mera än tidigare ha motiv för att vid en allsidig bedömning av avståndskostnadernas betydelse lägga huvudvikten vid bilismen och dess situation. Det synes därför vara angeläget att snarast möjligt och utan inväntande av lokaliseringsutredningens eventuella förslag åstadkomma en lösning. En differentiering av skatten de olika priszonerna emellan eller efterskottsåterbäring (restitution) borde härvidlag vara tänkbara vägar för att åstadkomma ett enhetligt bensinpris.

I *motionen II:545* framhålles bl. a. att utredningen rörande näringslivets lokalisering för närvarande har att pröva möjligheterna av en utjämning av levnads- och produktionskostnaderna mellan Norrland och övriga delar av landet. En sådan utjämning är givetvis av största betydelse ur lokaliseringspolitisk synpunkt. Då förslag från nämnda utredning emellertid inte ännu synes vara att förvänta, framstår det som nödvändigt, att särskilda åtgärder skyndsamt vidtas till förhindrande av en ytterligare försämring av kostnadsläget för Norrland genom den nu aktuella bensinskattehöjningen. Vad som då närmast bör kunna ifrågakomma är en sådan differentiering av bensinskatten, att ett enhetligt försäljningspris på bensin kan hållas i hela landet. Skulle svårigheterna för en sådan skattedifferentiering visa sig vara alltför stora, bör man kunna uppnå den avsedda utjämningen genom ett restitutionsförfarande. Det är enligt motionärernas mening angeläget, att frågan om en differentiering av bensinskatten i det angivna syftet skyndsamt prövas och att det förslag, som prövningen kan föranleda, snarast föreläggas riksdagen.

Utskottet

Utskottet behandlar först motionsyrkandena om sänkning av bensinskatten. Sålunda hemställas i de inbördes likalydande motionerna I:156 och II:197, I:335 och II:413 samt I:341 och II:417 att riksdagen måtte besluta sänka skatten på bensin med fem öre per liter, så att den före 1962 års ingång gällande skattenivån återställas. I de två sistnämnda motionsparen föreslås skattesänkningen skola träda i kraft den 1 april 1962. I de likalydande motionerna I:457 och II:542 åter yrkas en sänkning av bensinskatten med två öre per liter fr. o. m. den 1 juli innevarande år. Som motivering för yrkandena har bl. a. anförts att det ur statsfinansiell synpunkt inte föreligger behov av ökade inkomster genom höjda drivmedelsskatter. Motionärerna framhåller därjämte, att den vid föregående års höstriksdag genomförda höjningen av drivmedelsbeskattningen medfört kostnadsökningar för näringslivet och konsumenterna samt att befolkningen på landsbygden drabbats hårdare än andra därav.

Vid 1961 års höstriksdag genomfördes på grundval av förslag i propositionen nr 188 lättnader i den direkta beskattningen. Därvid ansågs det av samhällsekonomiska skäl erforderligt att det inkomstbortfall, som föranledes av skattesänkningen och andra i anledning därav vidtagna åtgärder, till viss del kompensades genom en höjning av den allmänna varuskatten och drivmedelsskatterna. Eftersom drivmedlen inte varit föremål för den skärpning av den indirekta beskattningen, som införandet av den allmänna varuskatten innebar, ansågs det påkallat att skatten på motorbränslena höjdes, så att priserna på dessa varor kom upp i samma nivå, som skulle ha gällt, om allmän varuskatt utgått för dem.

Den genomförda höjningen av den allmänna varuskatten accentuerar i högre grad än tidigare angelägenheten av en likformig skattebelastning på bensin och andra konsumtionsvaror, som är underkastade den allmänna varubeskattningen. Utskottet har vid sin förnyade prövning av frågan inte funnit skäl att frånträda den av föregående års riksdag intagna ståndpunkten, att en höjning av skattesatsen på bensin är erforderlig inte endast av samhällsekonomiska skäl utan även för att åstadkomma en mera enhetlig skattebelastning på de konsumtionsvaror, som är underkastade indirekt beskattning.

Med anledning av vad i motionerna anförts om att det statsfinansiella läget i och för sig icke motiverar ett högre skatteuttag än det, som gällde före den 1 januari 1962, får utskottet anföra följande.

Enligt uppgifter i årets statsverksproposition beräknas inkomsterna på automobilskatte-medlens specialbudget för budgetåret 1962/63 till ca 1 532 milj. kronor. Det utgiftsbelopp, som i enlighet med vad som föreslås i statsverkspropositionen avses skola täckas av automobilskatte-medlen för nämnda budgetår, uppgår till i runt tal 1 345 milj. kronor. Sedan sistnämnda be-

lopp disponerats för att täcka kostnaderna för vägunderhåll, vägbyggnadsarbeten o. d. återstår således omkring 187 milj. kronor att tillföras budgetutjämningsfonden.

De riktlinjer för den fortsatta utbyggnaden och upprustningen av vägnätet, som angavs i »Vägplan för Sverige», godtogs av 1959 års riksdag. Beslutet innebar emellertid inte något ställningstagande till den takt, vari planen borde realiseras. Under de senaste budgetåren har, såsom även framhållits i vissa av motionerna, de inflytande automobilskattemedlen i stort sett uppgått till samma belopp som utgifterna för vägväsendet. Trots att de sammanlagda investeringarna inklusive beredskapsarbetena hittills uppgått till avsevärt högre belopp än vad som föreslagits i vägplanen, torde det vara uppenbart att en fortsatt kraftig ökning av vägnätets upprustning erfordras. På längre sikt torde därför — även med beaktande av behållningen av fonderade medel — de nuvarande inkomsterna av automobilskattemedlen vara otillräckliga. Frågan om väginvesteringarnas omfattning måste å andra sidan bedömas med hänsyn till det aktuella samhällsekonomiska läget samt till behovet av åtgärder i sysselsättningsstödande syfte. Mot bakgrunden härav ter det sig enligt utskottets mening naturligt att medel finns reserverade i tillräcklig utsträckning för att vid därför lämplig tidpunkt kunna tas i anspråk för en intensifiering av vägbyggnadsverksamheten.

Utskottet vill vidare erinra om att i årets statsverksproposition föreslagits en uppräknings av de ordinarie anslagen till vägväsendet med 140 milj. kronor, vilket belopp motsvarar den årliga inkomstökningen genom den senaste höjningen av skattesatserna för bensin och motorbrännolja. Av denna inkomstökning belöper 120 milj. kronor på bensinskatten. Ett icke oväsentligt belopp kommer således genom den vidtagna höjningen av bensinskatten årligen att tillföras automobilskattemedlen och därigenom komma vägväsendet till godo. I detta sammanhang torde böra påpekas att den vid 1961 års vårriksdag beslutade omläggningen av bensinskattesubjektet medför ett tillfälligt skattebortfall under innevarande budgetår. Till följd härav och med hänsyn till att skattehöjningen endast i begränsad omfattning slår igenom innevarande budgetår beräknas intäkterna av bensinskatten komma att öka med inte mindre än 200 milj. kronor under budgetåret 1962/63.

Utskottet avstyrker med hänvisning till vad sålunda anförts bifall till yrkandena om sänkning av bensinskatten.

Utskottet har vidare att ta ställning till motionsyrkanden om sänkning av skatten på motorbrännolja. Härutinnan yrkas i de inbördes likalydande motionerna I:335 och II:413, I:341 och II:417 samt I:457 och II:542 att skatten skall sänkas med fyra öre per liter. Skattesänkningen föreslås i de båda förstnämnda motionsparen skola träda i kraft den 1 april 1962 och i det sistnämnda motionsparet den 1 juli 1962. Även i motionen I:467 hemställs att brännoljeskatten skall sänkas med fyra öre per liter.

Till följd av det privata personbilsbeståndets snabba tillväxt har den tyngre yrkesmässiga trafiken under senare år haft allt svårare att upprätthålla en kontinuerlig drift, som tillgodoser kraven på skäligen trafikstandard och tryggar en tillfredsställande trafikförsörjning över hela landet. Särskilt bussföretagen på landsbygden har tvingats minska sina omkostnader genom att inskränka på turtätheten eller helt nedlägga linjer, som inte är ekonomiskt bärkraftiga. På grund härav har statsmakterna för innevarande budgetår anvisat ett anslag av 2 milj. kronor som stöd till linjetrafik med buss på landsbygden. Eftersom busstrafikens kostnader ytterligare ökat samtidigt som trafikunderlaget visat fortsatt minskning föreslås i årets statsverksproposition att sådant bidrag även skall utgå för budgetåret 1962/63. Även lastbilstrafiken och drosktrafiken i glesbygderna, som tenderar att bli allt mer säsongbetonad, kämpar med ekonomiska svårigheter.

Den genomförda höjningen av brännoljeskatten har självfallet medfört en ytterligare kostnadsbelastning för den dieseldrivna nyttotrafiken, och en sänkning av skatten på motorbrännolja till den tidigare skattenivån skulle gagna inte endast den tyngre yrkesmässiga trafiken utan även näringslivet i övrigt. Med hänsyn härtill och då sänkningen av skattesatsen endast beräknats medföra en inkomstminskning med 20 milj. kronor per år anser sig utskottet böra tillstyrka en återgång till den skattenivå för motorbrännolja, som gällde före den 1 januari 1962. Skattesänkningen bör träda i kraft den 1 april 1962.

Med det anförda tillstyrker utskottet bifall till de förevarande motionerna i vad de avser sänkning av brännoljeskatten med fyra öre per liter.

I förevarande sammanhang behandlar utskottet även vissa motionsyrkanden, som avser att genom åtgärder på beskattningsområdet åstadkomma en utjämning av bensinpriset inom olika delar av landet. Sålunda hemställs i de inbördes likalydande motionerna I:150 och II:201 samt I:361 och II:437 ävensom i motionen II:545 att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning och förslag rörande åtgärder syftande till ett enhetligt bensinpris i hela landet. Motionärerna framhåller att frågan ytterligare accentuerats genom den i höstas genomförda höjningen av bensinskatten. De beskattningsåtgärder, som i första hand förordas för att uppnå en sådan prisutjämning, är en differentiering av bensinskatten eller ett substitutionsförfarande.

Vid frågans tidigare behandling i riksdagen har två olika utvägar anvisats för att åstadkomma ett enhetligt bensinpris i hela landet. Å ena sidan har förordats en differentiering av bensinskatten och å andra sidan ett prisutjämningsförfarande, som eliminerar de av fraktkostnaderna betingade prisstillägg, vilka för närvarande uttas inom vissa från importhamnarna mera avlägsna delar av landet. Såväl bevillningsutskottet, vilket haft att behandla skattefrågorna, som allmänna beredningsutskottet, dit frågorna om pris-

sättningen hänvisats, har uttalat sin förståelse för den betydelse, som ifrågasvarande spørsmål har för därav berörda landsdelar. Bevillningsutskottet har emellertid för sin del framhållit, att en sådan skattedifferentiering, som motionärerna föreslagit, skulle strida mot den inom beskattningsrätten tillämpade principen, att statlig skatt skall uttas efter en för hela riket enhetlig skattesats. Utskottet har vidare påpekat, att det inte är praktiskt genomförbart att tillämpa olika skattesatser inom skilda delar av landet.

Det i motionerna behandlade problemet är enligt utskottets uppfattning av sådan social och ekonomisk räckvidd, att det lämpligen bör lösas i ett annat och vidare sammanhang. Utskottet biträder därför den av 1961 års bevillningsutskott uttalade meningen, att det i motionerna behandlade spörsmålet bör bedömas såsom en från beskattningen fristående fråga.

Utskottet vill emellertid erinra om att vissa av 1960 års riksdag behandlade motioner, vilka bl. a. berörde frågan om ett för landet enhetligt bensinpris, överlämnats till kommittén för näringslivets lokalisering. Enligt vad utskottet erfarit har kommittén påbörjat vissa transportkostnadsundersökningar för att få material för bedömande av de frågor utredningen har att pröva. Innan dessa och andra för utredningsuppdraget erforderliga undersökningar slutförts torde det inte vara möjligt att taga ställning till huruvida och på vilket sätt förevarande spørsmål kan lösas.

Av det anförda framgår att utskottet inte anser sig kunna tillstyrka de framställda utredningsyrkandena om differentiering av bensinskatten.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

beträffande bensinskatten

- I) att följande motioner, nämligen
 - 1) de likalydande motionerna I:156 av herr Ferdinand Nilsson m. fl. och II:197 av herr Jansson i Benestad m. fl.,
 - 2) de likalydande motionerna I:335 av herr Hagberg m.fl. och II:413 av herr Heckscher m. fl.,
 - 3) de likalydande motionerna I:341 av herr Lundström m. fl. och II:417 av herr Ohlin m. fl., samt
 - 4) de likalydande motionerna I:457 av herr Bengtson m. fl. och II: 542 av herr Hedlund m. fl.,samtliga motioner i vad de avser bensinskatten, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

beträffande brännoljeskatten

- II) att riksdagen — i anledning av de inbördes likalydande motionerna I:335 av herr Hagberg m. fl. och II:413 av herr Heckscher m. fl., I:341 av herr Lundström m. fl. och II:417 av herr Ohlin m. fl. samt I:457 av herr Bengtson

m. fl. och II:542 av herr Hedlund m. fl. ävensom motionen I:467 av herrar Ferdinand Nilsson och Georg Carlsson, samtliga motioner i vad de avser brännoljeskatten — måtte antaga följande

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 5 § förordningen den 15 december 1961 (nr 653) om brännoljeskatt

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen den 15 december 1961 om brännoljeskatt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

Gällande lydelse

5 §.

Skatten utgår med *trettiofyra* öre för liter, dock att skatt, som erlägges av tillverkare eller registrerad leverantör eller vid införsel, skall utgöra allenast *trettioett* öre för liter.

Därest särskilda förhållanden det föranleda, äger kontrollstyrelsen medgiva, att skatt skall erläggas med allenast *trettioett* öre för liter även av registrerad förbrukare, om dennes förbrukning av brännolja för drift av motor i motorfordon är av betydande omfattning.

Skatten beräknas ————— av volymen.

Föreslagen lydelse

5 §.

Skatten utgår med *trettio* öre för liter, dock att skatt, som erlägges av tillverkare eller registrerad leverantör eller vid införsel, skall utgöra allenast *tjugusju* öre för liter.

Därest särskilda förhållanden det föranleda, äger kontrollstyrelsen medgiva, att skatt skall erläggas med allenast *tjugusju* öre för liter även av registrerad förbrukare, om dennes förbrukning av brännolja för drift av motor i motorfordon är av betydande omfattning.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 1962.

beträffande ett enhetligt bensinpris för hela landet

III) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I:150 av herr Ragnar Bergh samt II:201 av herr Östlund och fru Boman,

2) de likalydande motionerna I:361 av herr Nils-Eric Gustafsson samt II:437 av herrar Larsson i Hedenäset och Nilsson i Tvärålund, samt

3) motionen II:545 av herrar Larsson i Norderön och Börjesson i Falköping,
icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 6 mars 1962

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar John Ericsson, Einar Eriksson, Erik Jansson, Söderquist, fröken Ranmark*, herrar Gustaf Elofsson, Stefanson, Yngve Nilsson, Wikner och Nordenson*; samt

från andra kammaren: herrar Brandt i Aspabruk, Allard, Gustafson i Göteborg, Nilsson i Svalöv*, Kärrlander, Vigelsbo, Wiklund i Öjebyn*, Engkvist, Christenson i Malmö och Björkman.

* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

Reservationer

I) av herrar *Söderquist, Gustaf Elofsson, Stefanson, Yngve Nilsson, Nordenson, Gustafson* i Göteborg, *Nilsson* i Svalöv, *Christenson* i Malmö och *Björkman*, vilka — under återopande av innehållet i de inbördes likalydande motionerna I: 156 av herr Ferdinand Nilsson m. fl. och II: 197 av herr Jansson i Benestad m. fl., I: 335 av herr Hagberg m. fl. och II: 413 av herr Heckscher m. fl. samt I: 341 av herr Lundström m. fl. och II: 417 av herr Ohlin m. fl. i vad de avser bensinskatten — ansett att utskottet under punkten I) bort hemställa,

I) att riksdagen, med bifall till förenämnda motioner och med avslag å de likalydande motionerna I: 457 av herr Bengtson m. fl. och II: 542 av herr Hedlund m. fl., måtte antaga följande

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 2 § förordningen den 7 april 1961 (nr 372) om bensinskatt

Härigenom förordnas, att 2 § förordningen den 7 april 1961 om bensinskatt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

2 §.

Skatten utgår med trettio tre öre för liter.

Skatten beräknas — — — av volymen.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 1962.

II) av herr *Vigelsbo*, som ansett

dels att den del av utskottets yttrande, som börjar på s. 9 med orden »Vid 1961» och slutar på s. 10 med orden »av bensinskatten», bort ha följande lydelse:

»Bensinskatten är en specialskatt, avsedd för vägändamål, och skatteuttagets höjd måste därför enligt utskottets mening avvägas efter medelsbehovet på detta område. Under de senaste åren har en kraftig ökning skett av fordonsvikterna och trafikintensiteten, varigenom följt en väsentlig stegring av slitaget på vägarna. Om huvudparten av våra vägar måste man säga, att de inte har tillfredsställande kapacitet att bära den allt tyngre och intensivare trafiken. För den närmaste framtiden måste man räkna med en snabbare trafikökning än vad som tidigare förutsetts. Detta torde särskilt gälla de vägar, som är av betydelse för skogsbrukets och industriens transporter. Mot bakgrunden härav synes det utskottet uppenbart, att en kraftig ökning av vägväsendets upprustning erfordras.

I årets statsverksproposition har föreslagits en uppräknig av de ordinarie anslagen till vägväsendet med 140 milj. kronor. Motionsledes har ytterligare viss uppräknig av anslagen förordats. En viss intensifiering av vägupprustningen bör alltså redan nu kunna komma till stånd. Frågan om väginvesteringarnas omfattning måste emellertid bedömas med hänsyn till det aktuella samhällsekonomiska läget och den för ändamålet disponibla arbetskraften. Mot bakgrunden härav är det enligt utskottets mening nödvändigt, att medel finns reserverade i tillräcklig utsträckning för att kunna tas i anspråk för en intensifiering av vägbyggnadsverksamheten vid härför lämplig tidpunkt.

Under de senaste budgetåren har de inflytande bilskattemedlen i stort sett uppgått till samma belopp som utgifterna för vägväsendet. För en intensifiering av vägbyggnadsverksamheten har därmed en höjning av bensinskatten framstått som nödvändig. Vid 1961 års höstriksdag genomfördes på grundval av förslag i propositionen nr 188 en höjning av bensinskatten med fem öre per liter. Enligt utskottets mening var detta dock en alltför kraftig höjning, som drabbar näringslivet och bilismen särskilt i glesbygderna hårdare än nödvändigt med hänsyn till medelsbehovet inom vägväsendet.

Enligt uppgifter i årets statsverksproposition uppgick behållningen på bilskattemedelsfonden den 30 juni 1961 till cirka 757,5 milj. kronor och kan den 30 juni 1962 beräknas öka till cirka 870 milj. kronor. Inkomsterna på automobilskattemedlens specialbudget för budgetåret 1962/63 kan enligt statsverkspropositionen beräknas till cirka 1 532 milj. kronor. Det utgiftsbelopp, som i enlighet med vad som föreslås i statsverkspropositionen avses skola täckas av automobilskattemedlen för nämnda budgetår, upp-

går till i runt tal 1 345 milj. kronor. Sedan sistnämnda belopp disponerats för att täcka kostnaderna för vägunderhåll, vägbyggnadsarbeten o. d. skulle enligt statsverkspropositionen återstå omkring 187 milj. kronor att tillföras budgetutjämningsfonden. Vid bifall till motioner om snabbare intensifiering av vägupprustningen reduceras sistnämnda siffra med cirka 25 milj. kronor.

Utskottet anser på grundval av det anförda, att bensinskatten bör sänkas med två öre per liter, och tillstyrker således vad i nämnda avseende föreslagits i motionerna I: 457 och II: 542. Med ett sådant skatteuttag kan den nuvarande vägbyggnadsverksamheten finansieras och därutöver en tillräcklig medelsreserv hållas för den ytterligare intensifiering av vägupprustningen, som enligt utskottets mening snarast möjligt bör komma till stånd. Övriga motionsyrkanden rörande bensinskattens höjd kan utskottet således inte tillstyrka.»

dels ock att utskottets hemställan under punkten I) bort ha följande lydelse:

I) att riksdagen med bifall till de likalydande motionerna I: 457 av herr Bengtson m. fl. och II: 542 av herr Hedlund m. fl. samt med avslag å de inbördes likalydande motionerna I: 156 av herr Ferdinand Nilsson m. fl. och II: 197 av herr Jansson i Benestad m. fl., I: 335 av herr Hagberg m. fl. och II: 413 av herr Heckscher m. fl. samt I: 341 av herr Lundström m. fl. och II: 417 av herr Ohlin m. fl., samtliga motioner i vad de avser bensinskatten, måtte antaga följande

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 2 § förordningen den 7 april 1961

(nr 372) om bensinskatt

Härigenom förordnas, att 2 § förordningen den 7 april 1961 om bensinskatt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

2 §.

Skatten utgår med trettiosex öre för liter.

Skatten beräknas — — — av volymen.

—————

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1962.

—————

III) av herrar *John Ericsson, Einar Eriksson, Erik Jansson*, fröken *Ranmark*, herrar *Wikner, Brandt* i Aspabruk, *Allard, Kärrlander, Wiklund* i Öjebyn och *Engkvist*, vilka ansett

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11, som börjar med orden »Till följd» och slutar med orden »per liter», bort ha följande lydelse:

»De senast genomförda höjningarna av bensin- och brännoljeskatterna vidtogs, såsom ovan nämnts, för att även drivmedlen skulle bli föremål för samma skärpning av den indirekta beskattningen som andra konsumtionsvaror undergått under senare år. Utskottets ovan redovisade ställningstagande till motionsyrkandena om sänkning av bensinskatten innebär, att bensinen inte bör förbilligas relativt sett i förhållande till den varubeskattade konsumtionen. Enligt utskottets mening bör detta inte heller ske beträffande motorbrännolja. De skattemässiga pålagorna på bilismen bör vidare enligt utskottets uppfattning i princip drabba densamma likformigt för att förhindra snedvridning i konkurrensförhållandena. I den mån viss trafikverksamhet måste upprätthållas för att tillgodose ur samhällets synpunkt angelägna trafikbehov, trots att verksamheten i dagens läge är olönsam, bör trafikföretagen lämnas kompensation härför inte genom generella skattelättnader utan i form av individuella driftbidrag.

Utskottet vill även framhålla, att den senast vidtagna höjningen av skatten på motorbrännolja, som före den 1 januari 1962 utgjorde 30 öre per liter, genom den omläggning av beskattningen, som samtidigt genomfördes, i realiteten för åtskilliga förbrukare — däribland flertalet bussföretag — inte innebar en höjning av skattesatsen med fyra öre utan endast med ett öre per liter. Alla de förbrukare, som före den 1 januari i år inköpte motorbrännolja i obeskattat skick och inte åtnjöt rätt till s. k. skattefria avdrag men som efter nämnda tidpunkt inköper beskattad olja, erlägger nämligen skatt efter den lägre skattesatsen, 31 öre per liter. Även för vissa förbrukare, som fortfarande inköper obeskattad olja och erhåller skattefria avdrag, är skatteskarvningen mindre än fyra öre per liter.

Av anförda skäl anser sig utskottet inte kunna tillstyrka bifall till yrkandena om sänkning av skatten på motorbrännolja.»

dels ock att utskottet under punkten II) bort hemställa,

II) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 335 av herr Hagberg m. fl. och II: 413 av herr Heckscher m. fl.,

2) de likalydande motionerna I: 341 av herr Lundström m. fl. och II: 417 av herr Ohlin m. fl.,

3) de likalydande motionerna I: 457 av herr Bengtson m. fl. och II: 542 av herr Hedlund m. fl., samt

4) motionen I: 467 av herrar Ferdinand Nilsson och Georg Carlsson,

samtliga motioner i vad de avser brännoljeskatten, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

IV) herr Vigelsbo, som ansett

dels att den del av utskottets yttrande, som börjar på s. 11 med orden »Vid frågans» och slutar på s. 12 med orden »av bensinskatten», bort ha följande lydelse:

»Det i motionerna behandlade problemet är enligt utskottets uppfattning av sådan social och ekonomisk räckvidd, att det snarast möjligt måste bringas till en lösning. Utskottet vill erinra om att kommittén för näringslivets lokalisering för närvarande har att pröva möjligheterna av en utjämning av levnads- och produktionskostnaderna mellan Norrland och övriga delar av landet. En sådan utjämning är givetvis av största betydelse ur lokaliseringpolitisk synpunkt. Enligt vad utskottet erfarit har utredningen påbörjat vissa transportkostnadsundersökningar för att få material för bedömande av de frågor utredningen har att pröva. Då förslag från denna utredning emellertid ännu inte synes vara att förvänta, framstår det som nödvändigt, att särskilda åtgärder nu skyndsamt vidtas för en kostnadsutjämning. I de förevarande motionerna förordas i detta syfte en sådan differentiering av bensinskatten, att ett enhetligt försäljningspris på bensin kan hållas i hela landet. En sådan differentiering av bensinskatten bör kunna uppnås antingen vid det direkta skatteuttaget vid försäljningen eller genom restitutionsförfarande. Utskottet tillstyrker sålunda förevarande motioner.»

dels ock att utskottets hemställan under punkten III) bort ha följande lydelse:

III) att riksdagen måtte, med bifall till de likalydande motionerna I: 150 av herr Ragnar Bergh samt II: 201 av herr Östlund och fru Boman, de likalydande motionerna I: 361 av herr Nils-Eric Gustafsson samt II: 437 av herrar Larsson i Hedenäset och Nilsson i Tvärålund samt motionen II: 545 av herrar Larsson i Norderön och Börjesson i Falköping, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsam prövning och förslag rörande differentiering av bensinskatten antingen vid det direkta skatteuttaget vid försäljningen eller genom restitutionsförfarande, så att priset på bensin kan hållas enhetligt i hela landet, i enlighet med vad utskottet ovan anfört.