

Nr 741¹

Av herrar **Petersson** och **Nordgren**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 14, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 4 § 1 mom. och 10 § 1 mom. förordningen den 26 juli 1947 (nr 576) om statlig inkomstskatt, m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 14 föreslås bl. a. att riksdagen måtte besluta om ändrad lydelse i förordningen om bensinskatt, innebärande en höjning av den särskilda bensinskatten med 5 öre per liter fr. o. m. den 1 juli 1965.

Denna skattehöjning motiveras uteslutande med att bensinen inte drabbas av den höjning av den allmänna omsättningsskatten som föreslås i samma proposition. I resonemanget måste då ligga den tanken att bensinen kommer att få en ur allmän skattesynpunkt gynnad ställning, som bl. a. kan komma att innebära att konsumtion flyttas över till det område, dvs. huvudsakligast automobiltrafiken, där skattetrycket blir förhållandevis lägre än på andra konsumtionsområden. I själva verket torde den beskattning som redan drabbar bensinen vara alldeles tillräckligt hög för att uppfylla högt ställda krav på detta slags »skatterättvisa». I ett bensinpris i viss zon av exempelvis 81 öre per liter ingår redan nu bensinskatt med 38 öre per liter, vartill kommer energiskatt med 9 öre per liter. Bensinbeskattningen uppgår alltså till 138 % och föreslås, vid ett antaget pris av 86 öre, komma att uppgå till 153 %.

Skattehöjningen skulle möjligen kunna tolereras om den drabbade en utpräg-
lad lyxartikel. Så är ingalunda fallet. I själva verket drabbar den en för många oundgänglig vardagsvara.

Den yrkesmässiga motortrafiken kommer givetvis att betrakta den höjda bensinskatten som en ökning av sina omkostnader och försöka kompensera sig genom höjda taxor. Skatten drabbar alltså alla dem som behöver anlita den yrkesmässiga bensindrivna trafiken. För de enskilda motortrafikanterna blir skattehöjningen i de flesta fall närmast en höjning av en ofrånkomlig levnadsomkostnad. Detta gäller i särskild grad alla dem, som för sin försörjning är beroende av att med motorfordon dagligen färdas mellan bostaden och arbetsplatsen. I den mån så är möjligt kommer den enskilde trafikanten att söka kompensera sig för fördyringen, och resultatet blir att stora delar av den höjda skatten slås ut som en allmän fördyring av varor och tjänster.

Många, möjligen trafikföretag men framför allt enskilda, kommer emellertid inte att kunna kompensera sig för de ökade omkostnaderna. Detta gäller i första hand människor i våra glesbygder. För dessa invånare i vårt land är bilen ett

oumbärligt medel för att övervinna avstånden. Deras möjligheter att komma i åtnjutande av samhällelig, kulturell och kommersiell service är ofta helt beroende på innehav av motorfordon. Varje åtgärd som ökar besvären för dessa människor medför att allt fler av dem söker sig till städer och tätorter.

År 1964 beslöt riksdagen antaga riktlinjer för den framtida lokaliseringspolitiken. För att lokaliseringspolitikens målsättning skall kunna uppnås måste också kommunikationsfrågorna beaktas. Den nu föreslagna höjningen av bensinskatten kommer att betyda både en allmän kostnadsstegring och en speciell kostnadsstegring för alla dem som för sitt dagliga arbete och för sina kontakter av skilda slag är beroende av motorfordon. Att öka skattetrycket på bilismen är att motverka den av riksdagen beslutade lokaliseringpolitiska målsättningen och i stället påskynda glesbygdernas utarmning.

Under hänvisning till det ovan anförda hemställas,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 14 i vad avser där föreslagen höjning av bensinskatten.

Stockholm den 9 februari 1965

Per Petersson

Hans Nordgren
