

Nr 318

Av herrar **Asp** och **Sundelin**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 10, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 § 1 mom. förordningen den 24 maj 1957 (nr 209) om skatt på sprit och vin, m.m.*

Enligt det av riksdagen antagna trafikpolitiska reformprogrammet, baserat på propositionen nr 191/1963, skall varje trafikgren i princip svara för sina kostnader, och förutsättningar skall även i övrigt skapas för en konkurrens på lika villkor mellan de olika trafikgrenarna. Den av riksdagen numera jämväl antagna propositionen nr 172/1965 är bl.a. fotad på samma huvudprincip.

I den föreliggande propositionen nr 10/1966 synes den här åberopade huvudprincipen icke ha vederbörligen beaktats, enär propositionen bl.a. inrymmer förslag om en extra skatt på brännolja.

Bakgrunden till propositionen är det samhällsekonomiska och statsfinansiella läget, varvid eftersträvas dels att ernå en bättre balans i utrikeshandeln och dels att tillföra statskassan ökade inkomster. Propositionens förslag om höjning av den s.k. bilaccisen och den särskilda omsättningsskatten på vin och sprit synes i sammanhanget välmotiverade. Även så synes förslaget om en särskild skatt på bensin och gasol kunna accepteras.

Då det däremot gäller brännoljan, framstår en extra skatt på 5 öre som stridande mot den här förut redovisade trafikpolitiska principen om konkurrens på lika villkor. Härtill kommer, att en merbeskattning av brännoljan skulle komma att få en omedelbar verkan på transportkostnaderna för nyttotrafiken, där huvuddelen av detta drivmedel kommer till användning. Enligt företagen beräkning skulle en skatt på 5 öre medföra en kostnadsökning för lastbiltrafiken med ca 37 miljoner kronor, för omnibustrafiken med ca 5 miljoner kronor och för personbiltrafiken med ca 4 miljoner kronor, tillhoppa ca 46 miljoner kronor. Dessa merkostnader skulle slå igenom i taxorna med ca 2 %, en taxehöjning, som till väsentlig del skulle komma att drabba den kollektiva persontrafiken, näringslivet och framför allt jord- och skogsbruket samt därmed även verka kostnadsfördyrande för exportnäringarna.

I fråga om busstrafiken bör här endast erinras om det förslag till ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer, som finns upptaget i årets statsverksproposition under kommunikationsdepartementets huvudtitel till ett belopp av 6,9 miljoner kronor, vilket bör sättas i relation till ovannämnda skattepåslag om 5 miljoner kronor.

Det erforderliga tillskottet till statskassan synes, utan att behöva göra avkall på den åberopade trafikpolitiska huvudprincipen, kunna ernås genom att — i stället för den föreslagna skatten om 5 öre på brännoljan — bilaccisen ges en höjning motsvarande 5 % av bilpriset i stället för i propositionsförslaget 3 till 4 %, d.v.s. en ytterligare höjning med 1,5 %. En sådan ökning av accisen skulle ge ca 65 miljoner kronor mot de ca 46 miljoner, som den föreslagna brännoljeskatten skulle ge.

Under åberopande av det anförda hemställas,

att riksdagen måtte, med frångående av vad i propositionen nr 10 föreslagits, besluta

att omsättningsskatten å motorfordon, den s.k. bilaccisen, höjes med 5 % av bilpriset eller 1,5 % utöver vad i propositionen föreslagits, samt

att särskild skatt på brännolja icke skall uttagas.

Stockholm den 25 januari 1966

Einar Asp

B. Sundelin
