

Nr 422

Av herr Nordgren m. fl., 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.

(Lika lydande med motion nr 353 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 10 föreslås bl. a. att riksdagen måtte besluta om ändrad lydelse i förordningen om särskild skatt å motorbränslen innebärande en höjning av skatten på bensin och brännolja med fem öre och på gasol med fyra öre. Denna skattehöjning motiveras dels vad gäller brännolja och gasol med att dessa bränslen undgick skattehöjning den 1 juli 1965, dels vad gäller bensin med det samhällsekonomiska och statsfinansiella läget.

Detta betyder att en viss näringsgren, bil- och lastbilstrafiken, och en viss grupp medborgare, bilägarna, varav de flesta använder bilen för utförande av sitt dagliga arbete eller som transportmedel till och från arbetet, skall rädda det statsfinansiella läge, som den förda regeringspolitiken lett till.

Den beskattning som redan drabbar bensinen synes oss alldeles tillräckligt hög för att uppfylla högt ställda krav på detta slags "skatterättvisa". I ett bensinpris i viss zon av exempelvis 86 öre per liter ingår redan nu bensinskatt med 43 öre per liter, vartill kommer energiskatt med 9 öre per liter. Bensinbeskattningen uppgår alltså till 153 % och föreslås, vid ett antaget pris av 91 öre, till 167 %.

Skattehöjningen skulle möjligen kunna tolereras om den drabbade en utpräglad lyxartikel. Så är ingalunda fallet. I själva verket drabbar den en för de flesta outhärlig vardagsvara.

Den yrkesmässiga motortrafiken kommer givetvis att betrakta den höjda bensinskatten som en ökning av sina omkostnader och kompensera sig genom höjda taxor. Skatten drabbar alltså alla dem som behöver anlita den yrkesmässiga trafiken. För de enskilda motortrafikanterna blir skattehöjningen i de flesta fall närmast en höjning av en ofrånkomlig levnadskostnad. 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, en tendens som man i görligaste mån bör söka motverka.

Många enskilda kommer inte att kunna kompensera sig för de ökade omkostnaderna. Detta gäller i första hand människor i våra glesbygder. För dessa invånare är bilen ett oundgängligt 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. Förslaget kommer alltså att direkt motverka den av riksdagen beslutade lokaliseringpolitiken. För att lokaliseringens målsättning skall kunna uppnås måste 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 motortrafiken är att medverka till ytterligare höjande av varupriserna, försämra konkurrenskraften hos de svenska varorna, påskynda utarmningen av glesbygderna; kort uttryckt på flera punkter direkt motverka den prisstabiliseringspolitik, som förutsättes i årets finansplan.

Under hänvisning till det ovan anförda hemställes,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 10 i vad avser där föreslagen höjning av skatten på bensin, brännolja och gasol.

Stockholm den 26 januari 1966

Hans Nordgren

Gunnar Oskarson

Allan Akerlind

Nils Carlshamre

Per Petersson

Ove Nordstrandh