

RIKSDAGENS PROTOKOLL

Nr 5

ANDRA KAMMAREN

1966

31 januari—3 februari

Debatter m. m.

Måndagen den 31 januari

	Sid.
Meddelande om enkel fråga av herr Carlshamre ang. viss förklaring på grundskolans betygsblanketter	4

Tisdagen den 1 februari

Interpellation av herr Rask ang. tillämpningsbestämmelserna för vissa studielån	5
Meddelande om enkla frågor av:	
herr Jansson ang. åtgärder mot s. k. resebyråskandaler	6
herr Gustavsson i Alvesta ang. familjepeningen för inkallade	6
herr Källstad ang. bristen på kurslitteratur vid universitetsstudier	6
herr Andersson i Örebro ang. vissa garantier m. m. i samband med anordnandet av grupperesor utomlands	6

Onsdagen den 2 februari

Höjd indirekt beskattning	7
Meddelande om enkel fråga av herr Nilsson i Gävle ang. sträckningen av Europaväg 4 vid Gävle	57

Torsdagen den 3 februari

Svar på frågor av:	
herr Petersson ang. ändring av skyddsområdesbestämmelserna	58
herr Johansson i Öckerö ang. försäljning av svenska fiskefångster i norska hamnar	58
herr Wikner ang. persontrafiken på järnvägslinjen Sveg—Östersund	61
herr Gustavsson i Alvesta ang. föreslagna tågindragningar inom Kronobergs län	62

	Sid.
Interpellationer av:	
herr Oskarson ang. normerna för representationsbidrag till befälskårer inom försvaret.....	64
herr Nordgren ang. tillämpningen av upphandlingskungörelsens bestämmelser.....	65
Meddelande om enkel fråga av herr Jansson ang. tidpunkten för militärövningar i Kilsbergsområdet	65

Samtliga avgjorda ärenden

Onsdagen den 2 februari

<i>Bevillningsutskottets</i> betänkande nr 1, ang. ändrad lydelse av 2 § 1 mom. förordningen om skatt på sprit och vin, m.....	7
--	---

Måndagen den 31 januari

Kl. 16.00

Förhandlingarna vid detta sammanträde leddes av herr förste vice talmannen.

§ 1

Justerades protokollen för den 21, den 24 och den 25 innevarande januari.

§ 2

Föredrogs och hänvisades till jordbruksutskottet Kungl. Maj:ts å bordet vilande proposition nr 22, angående försäljning av viss staten tillhörig mark.

§ 3

Föredrogs och hänvisades till bankoutskottet riksdagens löne delegations å bordet vilande redogörelse för dess verksamhet under år 1965.

§ 4

Föredrogs var för sig följande å bordet vilande motioner; och hänvisades därvid

till konstitutionsutskottet motionerna nr 320—326; och

till statsutskottet motionerna nr 327—347.

Vid föredragning av den å bordet vilande motionen nr 348, angående bostadspolitiken, hänvisades motionen, såvitt avsåg punkten A 3, till bevillningsutskottet och i övrigt till statsutskottet.

Härefter föredrogs var för sig följande å bordet vilande motioner; och hänvisades därvid

till statsutskottet motionerna nr 349—369;

till bevillningsutskottet motionerna nr 370—377; och

till bankoutskottet motionerna nr 378—383.

Vid föredragning av den å bordet vilande motionen nr 384, om vissa åtgärder mot ökad brottslighet, hänvisades motionen, såvitt avsåg den kriminologiska och rättssociologiska forskningen och undervisningen, till statsutskottet och i övrigt till lagutskott.

Vidare föredrogs var för sig följande å bordet vilande motioner; och hänvisades därvid

till lagutskott motionerna nr 385—400;

till jordbruksutskottet motionerna nr 401—406; och

till allmänna beredningsutskottet motionerna nr 407—417.

§ 5

Föredrogs var för sig följande, vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda men då bordlagda interpellationsframställningar, nämligen av:

herr *Fridolfsson* i Rödeby, till herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet angående förhållandena vid Karlskronavarvet,

herr *Fridolfsson* i Rödeby, till herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet angående förläggning till Karlskrona av en fabrik för tillverkning av elementhus, och

herr *Lorentzon*, till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående en tidsmässig planering av skeppningarna på norrlandshamnarna.

Kammaren biföll dessa framställningar.

§ 6

Föredrogs var för sig följande å bordet vilande motioner; och hänvisades därvid

till utrikesutskottet motionerna nr 427 och 428;

till konstitutionsutskottet motionerna nr 429—442; samt

till statsutskottet motionerna nr 443—475.

Vid föredragning av den å bordet vilande motionen, nr 476, om studiehjälp m. m. vid de gymnasiala skolorna, hänvisades motionen, såvitt avsåg fastställande av grundbelopp och resettillägg inom studiehjälpen, till lagutskott och i övrigt till statsutskottet.

Vidare föredrogs var efter annan och hänvisades till statsutskottet de å bordet vilande motionerna nr 477—498.

Vid föredragning av den å bordet vilande motionen, nr 499, angående vuxenutbildningen, hänvisades motionen, såvitt avsåg punkten 2 a) samt punkten 3 utom i vad gällde anslag, till lagutskott och i övrigt till statsutskottet.

Slutligen föredrogs var för sig följande å bordet vilande motioner; och hänvisades därvid

till statsutskottet motionerna nr 500—511;

till bankoutskottet motionen nr 512;

till statsutskottet motionerna nr 513—537;

till lagutskott motionen nr 538;

till statsutskottet motionerna nr 539—602;

till bevillningsutskottet motionerna nr 603—655;

till bankoutskottet motionerna nr 656—669;

till statsutskottet motionen nr 670;

till bankoutskottet motionerna nr 671—682;

till lagutskott motionerna nr 683—738;

till jordbruksutskottet motionerna nr 739—766; och

till allmänna beredningsutskottet motionerna nr 767—789.

§ 7

Till bordläggning anmäldes bevillningsutskottets betänkande nr 1, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 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. jämte i ämnet väckta motioner.

§ 8

Tillkännagavs, att följande Kungl. Maj:ts skrivelse och propositioner överlämnats till kammaren:

nr 3, med redogörelse för behandlingen hos Kungl. Maj:t av riksdagens skrivelser,

nr 19, med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens år 1965 vid dess fyrtonionde sammanträde fattade beslut, och

nr 25, angående försäljning av vissa allmänna arvsfonden tillfallna fastigheter.

Nämnda skrivelse och propositioner bordlades.

§ 9

Anmäldes en till herr förste vice talmannen under sammanträdet avlämnad motion nr 790, av herr *Fridolfsson* i Stockholm, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 13, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 21 och 29 §§ lagen den 25 september 1953 (nr 603) om motverkande i vissa fall av konkurrensbegränsning inom näringslivet.

Denna motion bordlades.

§ 10

Meddelande om enkel fråga

Meddelades, att herr talmannen tillställts en enkel fråga av herr *Carls-hamre* till herr statsrådet och chefen

för ecklesiastikdepartementet angående viss förklaring på grundskolans betygblanketter.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 16.07.

In fidem

Sune K. Johansson

§ 11

Justerades protokollsutdrag.

Tisdagen den 1 februari

Kl. 16.00

Förhandlingarna vid detta sammanträde leddes av herr förste vice talmannen.

§ 1

Justerades protokollen för den 26 nästlidne januari.

§ 2

Föredrogs och lades till handlingarna Kungl. Maj:ts å bordet vilande skrivelse nr 3, med redogörelse för behandlingen hos Kungl. Maj:t av riksdagens skrivelser.

§ 3

Föredrogs var för sig följande Kungl. Maj:ts å bordet vilande propositioner; och hänvisades därvid

till lagutskottet propositionen nr 19, med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens år 1965 vid dess fyrtiononde sammanträde fattade beslut; och

till statsutskottet propositionen nr 25, angående försäljning av vissa allmänna arvsfonden tillfallna fastigheter.

§ 4

Föredrogs och hänvisades till lagutskottet den å bordet vilande motionen nr 790.

§ 5

Föredrogs, men bordlades åter bevilningsutskottets betänkande nr 1.

§ 6

Interpellation ang. tillämpningsbestämmelserna för vissa studielån

Ordet lämnades på begäran till

Herr RASK (s), som yttrade:

Herr talman! Studielån enligt studiehjälpsreglementet utgår med högst 5 000 kronor för läsår. Dessa studielån är dock för studerande under 21 år begränsade med hänsyn till föräldrarnas beskattningsbara inkomst. Enligt gällande bestämmelser beräknas lån kunna utgå med 3 500 kronor per läsår för elev som är i åldern 16—19 år. Denna summa reduceras med en femtedel av föräldrarnas beskattningsbara inkomst (senaste taxeringsåret) samt med det studiebidrag och inkomstprövade tillägg vartill eleven är berättigad.

Dessa bestämmelser innebär, vågar jag påstå, vid tillämpningen en mycket stark restriktivitet, och denna restriktivitet accentueras ytterligare för varje år genom den fortgående inkomstökningen.

Ett aktuellt fall om studielån, som centrala studiehjälpsnämnden nyligen haft till avgörande och där nämndens

Interpellation ang. tillämpningsbestämmelserna för vissa studielån

beslut blev avslag även efter det att den lånesökande hemställt om omprövning, får belysa den situation som nu är rådande — en situation som enligt min uppfattning icke står i överensstämmelse med riksdagens uttalade mening om det studiesociala stödet, vilket beslutades våren 1964.

Den person, för vilken studielån söktes, är 19 år och genomgår en ettårig handelskurs vid en internatskola där kostnaderna är 400 kronor per månad. I föreliggande fall har centrala studiehjälpsnämnden gjort beräkningarna sålunda: Lånebelopp = 3 500 — 900 (= studiebidrag + inkomstprövat tillägg) — 2 580 (= $\frac{1}{5} \times 12\,900$, d. v. s. föräldrarnas beskattningsbara inkomst) = 20.

Föräldrarnas beskattningsbara inkomst var sålunda inte högre än 12 900 kronor, en föräldrainkomst som väl knappast kan anses ge utrymme för ekonomisk hjälp till studerande barn. Detta oaktat avslogs ansökan om studielån.

Med stöd av vad jag ovan anfört anholder jag om andra kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet få ställa följande fråga:

Är statsrådet beredd att vidtaga åtgärder, vilka möjliggör generösare tillämpningsbestämmelser för studielån enligt

studiehjälpsreglementet för studerande som ej fyllt 21 år?

Denna anhållan bordlades.

§ 7

Meddelande om enkla frågor

Meddelades, att herr talmannen tillställts fyra enkla frågor, nämligen av:

herr *Jansson*, till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående åtgärder mot s. k. resebyråskandaler,

herr *Gustavsson* i Alvesta, till herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet angående familjepeningen för inkallade,

herr *Källstad*, till herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet angående bristen på kurslitteratur vid universitetsstudier, och

herr *Andersson* i Örebro, till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående vissa garantier m. m. i samband med anordnandet av grupperesor utomlands.

§ 8

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 16.03.

In fidem
Sune K. Johansson

Onsdagen den 2 februari

Kl. 10.00

§ 1

Föredrogs den av herr *Rask* vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet angående tillämpningsbestämmelserna för vissa studielån.

Kammaren biföll denna anhållan.

§ 2

Höjd indirekt beskattning

Föredrogs bevillningsutskottets betänkande nr 1, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 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. jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 3 januari 1966 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 10, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

1) förordning angående ändrad lydelse av 2 § 1 mom. förordningen den 24 maj 1957 (nr 209) om skatt på sprit och vin;

2) förordning om ändring i 22 kap. tulltaxan den 12 september 1958 (nr 475);

3) förordning om särskild skatt på motorbränslen;

4) förordning om ändrad lydelse av 4 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande.

Propositionen innehåller de förslag till höjd indirekt beskattning som förutskickats i finansplanen. I propositionen föreslås sålunda.

1. *Höjning av den särskilda omsättningsskatten på sprit och vin.* Den föreslagna skattehöjningen på sprit medför en prisökning om ca 10 % för de vanligare sorterna. Renat brännvin beräknas stiga i pris med 3 kr. per helbutelj (från 26 till 29 kr.). Skattehöjningen för vin beräknas medföra en ökning av priset per helbutelj med 1:35 kr. för starkviner och 65 öre för lättviner.

2. *En särskild skatt på motorbränslen* (bensin, brännolja och gasol) med 5 öre per liter för bensin och brännolja och 4 öre per liter för gasol.

3. *Höjning av den särskilda omsättningsskatten på motorfordon* (den s. k. bilaccisen) motsvarande 3 à 4 % av priset för de vanligast förekommande bilarna.

Skattehöjningarna föreslås träda i kraft den 1 februari 1966. Den högre bilaccisen föreslås dock utgå på leveranser som skett efter årsskiftet.

Genom skattehöjningarna beräknas statens inkomster öka med ca 565 milj. kr. under budgetåret 1966/67. Inkomsterna under innevarande budgetår beräknas stiga med ca 30 milj. kr.

Höjd indirekt beskattning

Förslaget till förordning angående ändrad lydelse av 2 § 1 mom. förordningen den 24 maj 1957 (nr 209) om skatt på sprit och vin var av följande lydelse.

Härigenom förordnas, att 2 § 1 mom. förordningen den 24 maj 1957 om skatt på sprit och vin skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §.

1 m o m. Skatten upptages vid detaljhandelsbolagets inköp av sprit och vin och utgår, där ej annat i 2 mom. stadgas,

a) för sprit dels med en grundavgift för liter motsvarande 30 öre för varje hel volymprocent alkohol dels med en procentavgift motsvarande 50 procent av utminuteringspriset; samt

b) för vin dels med en grundavgift, såvitt avser vin med en alkoholhalt överstigande 14 volymprocent (starkvin), av 2 kronor 40 öre för liter och, såvitt avser annat vin (lättvin), av 24 öre för liter dels med en procentavgift motsvarande 36 procent av utminuteringspriset.

Utminuteringspriset utgöres — — — — — varornas utminutering.

1 m o m. Skatten upptages vid detaljhandelsbolagets inköp av sprit och vin och utgår, där ej annat i 2 mom. stadgas,

a) för sprit dels med en grundavgift för liter motsvarande 34 öre för varje hel volymprocent alkohol dels med en procentavgift motsvarande 50 procent av utminuteringspriset; samt

b) för vin dels med en grundavgift, såvitt avser vin med en alkoholhalt överstigande 14 volymprocent (starkvin), av 3 kronor 20 öre för liter, och såvitt avser annat vin (lättvin), av 64 öre för liter dels med en procentavgift motsvarande 36 procent av utminuteringspriset.

Denna förordning träder i kraft den 1 februari 1966.

Förslaget till förordning om ändring i 22 kap. tulltaxan den 12 september 1958 (nr 475) var så lydande.

Härigenom förordnas, att 22 kap. tulltaxan den 12 september 1958 skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

Kap. 22. Drycker, alkohol och ättika

Anm. För spritdrycker eller viner, vilka införas i den ordning som avses i 12 § 4 mom. c) rusdrycksförsäljningsförordningen, skall, där tullfrihet ej åtnjutes, tull utgå med följande belopp, räknat för helbutelj om 75 centiliter:

Cognac	45:—
Armagnac, brandy, eau-de-vie och whisky	39:—
Andra spritdrycker, ej hänförliga till tulltaxenr 22.08	33:—
Vin:	
musserande:	
champagne	18:—
annat	12:—
andra slag med en alkoholhalt:	
överstigande 14 volymprocent	12:—
icke överstigande 14 volymprocent	7:—
För spritdrycker — — — allmän varuskatt.	

Denna förordning träder i kraft den 1 februari 1966.

Höjd indirekt beskattning

Till utskottet hade hänvisats följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

I) de likalydande motionerna I: 57 av herrar *HübINETTE* och *Ebbe Ohlsson* samt II: 93 av herr *Edlund*;

II) de likalydande motionerna I: 301 av herr *Nils-Eric Gustafsson m. fl.* och II: 426 av herr *Wiklund m. fl.*;

III) de likalydande motionerna I: 302 av herr *Holmberg m. fl.* och II: 319 av herr *Bohman m. fl.*, vari hemställts, att riksdagen, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 10 i vad den avsåge tiden innan de nya bestämmelsernas ikraftträdande, måtte besluta, att första stycket av ikraftträdandebestämmelserna skulle få följande lydelse:

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling;

IV) de likalydande motionerna I: 349 av herr *Bengtson m. fl.* och II: 420 av herr *Hedlund m. fl.*, vari hemställts,

A) att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag i propositionen nr 10 beträffande höjd skatt på motorbrännolja och gasol;

B) att riksdagen måtte begränsa den i propositionen nr 10 föreslagna skattehöjningen i fråga om bensin till 3 öre per liter samt besluta att ifrågavarande medel skulle tillföras automobilskattemedelsfonden;

C) att riksdagen måtte besluta höja

1) skatten på sprit och vin enligt i propositionen nr 10 föreslagna grunder så att priset på renat brännvin ökade med 4,75 kronor för helbutelj,

2) skatten på maltdrycker med 15 procent av nu gällande skattesatser, att gälla från och med den 1 juni 1966,

3) skatten på cigaretter med 3 öre per cigarett, att gälla från och med den 1 juni 1966; ävensom

D) att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderliga författningstexter;

V) de likalydande motionerna I: 350 av herrar *Dahlén* och *Nils-Eric Gustafsson* samt II: 418 av herrar *Gomér* och *Nihlfors*, vari hemställts, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 10 i vad den avsåge att den nya omsättningsskatten för motorfordon skulle uttagas retroaktivt från den 1 januari 1966 och att vederbörande utskott måtte utarbeta i följd härav erforderliga övergångsbestämmelser;

VI) de likalydande motionerna I: 351 av herr *Lundström m. fl.* och II: 424 av herr *Ohlin m. fl.*, vari hemställts, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 10 måtte besluta en sådan höjning av skatterna på sprit och starkvin, som motsvarade en prisökning i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag av 2 kronor 25 öre per helbutelj renat brännvin och som åstadkommes uteslutande genom en höjning av grundavgifterna samt besluta höjningar i motsvarande mån av tullarna på sprit och starkvin, ävensom att utskottet måtte utarbeta härav föranledda författningsändringar;

VII) de likalydande motionerna I: 352 av herr *Lundström m. fl.* och II: 425 av herr *Ohlin m. fl.*, vari hemställts, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 10 måtte besluta att

A) avslå den föreslagna höjningen av beskattningen på motorbrännolja och gasol, samt

B) begränsa höjningen av skatten på bensin till 3 öre per liter i stället för den i propositionen förordade höjningen med 5 öre, varvid intäkterna borde tillföras automobilskattemedelsfonden;

VIII) de likalydande motionerna I: 353 av herrar *Strandberg* och *Svenungsson* samt II: 422 av herr *Nordgren m. fl.*, vari hemställts, att riksdagen måtte avslå propositionen i vad avsåge där föreslagen höjning av skatten på bensin, brännolja och gasol;

IX) de likalydande motionerna I: 354

Höjd indirekt beskattning

av herrar *Sveningsson* och *Schött* samt II: 421 av herr *Nilsson* i Bästekille m. fl., vari hemställdts,

A) att riksdagen måtte dels avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 10 i vad den avsåge förslag till förordning om särskild skatt på motorbränslen, dels genom ändring av förordningen den 15 december 1961 om brännoljeskatt besluta en höjning av skatten på bensin med 3 öre, samt

B) att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till de författningsändringar som erfordrades härför;

X) motionen I: 303 av herr *Wallmark*, vari hemställdts,

A) att riksdagen måtte avslå den i propositionen föreslagna särskilda skatten på motorbrännolja och gasol,

B) att riksdagen måtte besluta att skatten på bensin skulle höjas med 6 öre per liter och att inkomsten härav skulle hänföras till automobilskatte-medlen, samt

C) att vederbörande utskott måtte utarbeta och föreslå härför erforderliga författningsändringar;

XI) motionen II: 318 av herrar *Asp* och *Sundelin*, vari hemställdts, att riksdagen måtte med frångående av vad i propositionen nr 10 föreslagits besluta att omsättningskatten å motorfordon, den s. k. bilaccisen, höjdes med 5 procent av bilpriset eller 1,5 procent utöver vad i propositionen föreslagits samt att särskild skatt på brännolja icke skulle uttagas;

XII) motionen II: 419 av herr *Hamrin* i Jönköping m. fl.

Såvitt avsåge de under IV) upptagna motionerna I: 349 och II: 420 behandlade utskottet i förevarande betänkande inte det i punkt C 3) upptagna yrkandet. Detta komme av utskottet att behandlas i annat sammanhang.

Utskottet hemställde,

A) att riksdagen med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 10 icke kunnat av riksdagen oförändrad antagas

I) i anledning av de likalydande motionerna I: 302 av herr *Holmberg* m. fl. och II: 319 av herr *Bohman* m. fl., I: 349 av herr *Bengtson* m. fl. och II: 420 av herr *Hedlund* m. fl., I: 350 av herrar *Dahlén* och *Nils-Eric Gustafsson* samt II: 418 av herrar *Gomér* och *Nihlfors*, I: 352 av herr *Lundström* m. fl. och II: 425 av herr *Ohlin* m. fl., I: 353 av herrar *Strandberg* och *Svenungsson* samt II: 422 av herr *Nordgren* m. fl., I: 354 av herrar *Sveningsson* och *Schött* samt II: 421 av herr *Nilsson* i Bästekille m. fl. ävensom motionerna I: 303 av herr *Wallmark* och II: 318 av herrar *Asp* och *Sundelin* måtte antaga följande vid propositionen fogade förslag till

1) förordning angående ändrad lydelse av 2 § 1 mom. förordningen den 24 maj 1957 (nr 209) om skatt på sprit och vin med *dels* den ändringen att 2 § 1 mom. erhöles följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

2 §.

1 m o m. Skatten upptages — — — — — utminuteringspriset; samt

b) för vin dels med en grundavgift, såvitt avser vin med en alkoholhalt överstigande 14 volymprocent (starkvin), av 3 kronor 20 öre för liter och, såvitt avser annat vin (lättvin), av 64 öre för liter dels med en procentavgift motsvarande 36 procent av utminuteringspriset.

b) för vin dels med en grundavgift, såvitt avser vin med en alkoholhalt överstigande 14 volymprocent (starkvin), av 3 kronor 20 öre för liter och, såvitt avser annat vin (lättvin), av 48 öre för liter dels med en procentavgift motsvarande 36 procent av utminuteringspriset.

Utminuteringspriset utgöres — — — — — varornas utminutering.

Höjd indirekt beskattning

dels ock den ändringen att förordningen trädde i kraft den 7 februari 1966;

2) förordning om ändring i 22 kap. tulltaxan den 12 september 1958 (nr

475) med den ändringen att förordningen trädde i kraft den 7 februari 1966;

3) förordning om särskild skatt på motorbränslen med den ändringen att förordningen erhöle följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

*(Kungl. Maj:ts förslag)**Förslag*

till

Förordning

om särskild skatt på motorbränslen

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Till staten skall särskild skatt på motorbränslen erläggas för varuslag som avses i

1 § första stycket förordningen den 7 april 1961 (nr 372) om bensinskatt (bensin),

1 § första stycket förordningen den 15 december 1961 (nr 653) om brännoljeskatt (brännolja),

1 § första stycket förordningen den 29 maj 1964 (nr 352) om gasolskatt (gasol),

allt i de fall skatt utgår enligt nämnda förordningar.

2 §.

Skatten utgår för bensin och brännolja med fem och för gasol med fyra öre för liter.

3 §.

Förordningarna om bensinskatt, brännoljeskatt och gasolskatt äga i övrigt motsvarande tillämpning i fråga om särskild skatt på motorbränslen.

4 §.

Närmare föreskrifter ————— av Konungen.

Denna förordning träder i kraft den 1 februari 1966.

*(Utskottets förslag)**Förslag*

till

Förordning

om särskild skatt på vissa motorbränslen

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Till staten skall särskild skatt på motorbränslen erläggas för varuslag som avses i

1 § första stycket förordningen den 7 april 1961 (nr 372) om bensinskatt (bensin),

1 § första stycket förordningen den 29 maj 1964 (nr 352) om gasolskatt (gasol),

allt i de fall skatt utgår enligt nämnda förordningar.

Skatten utgår för bensin med fem och för gasol med fyra öre för liter.

Förordningarna om bensinskatt och gasolskatt äga i övrigt motsvarande tillämpning i fråga om särskild skatt på vissa motorbränslen.

Denna förordning träder i kraft den 7 februari 1966.

Höjd indirekt beskattning

4) förordning om ändrad lydelse av 4 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall med den änd-

ringen, att övergångsbestämmelserna erhöles följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

(Kungl. Maj:ts förslag)

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling. Skatten utgår enligt de nya bestämmelserna även när skattskyldigheten inträtt före deras ikraftträdande men efter den 31 december 1965. Har skattskyldig före den 1 januari 1966 levererat motorfordon till återförsäljare att av denne försäljas i kommission för den skattskyldiges räkning utgår dock skatten enligt de äldre bestämmelserna.

Visar skattskyldig att motorfordon, för vilket skatten skall utgå enligt de nya bestämmelserna, sålts till pris som avtalats före den 1 januari 1966 och att priset icke kan höjas med belopp som motsvarar skattehöjningen, äger Kungl. Maj:t medge befrielse från eller återbäring av ett belopp motsvarande skillnaden mellan skatt enligt de nya bestämmelserna och skatt enligt de äldre bestämmelserna, om ansökan därom göres senast den 28 februari 1966.

Vid tillämpningen av denna förordning gälla icke 62 § andra och tredje styckena frihamnsstadgan den 8 november 1935 (nr 553).

Har i fall som avses i 22 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) skatt beräknats enligt äldre bestämmelser i fråga om motorfordon som införts till riket efter den 31 december 1965 men före denna förordnings ikraftträdande, skall skillnaden mellan skatt enligt de nya bestämmelserna och skatt enligt de äldre bestämmelserna erläggas av den skattskyldige vid anfordran. Härvid äger 22 § andra punkten motsvarande tillämpning.

(Utskottets förslag)

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Visar skattskyldig att motorfordon, för vilket skatten skall utgå enligt de nya bestämmelserna, sålts till pris som avtalats före denna förordnings ikraftträdande och att priset icke kan höjas med belopp som motsvarar skattehöjningen, äger Kungl. Maj:t medge befrielse från eller återbäring av ett belopp motsvarande skillnaden mellan skatt enligt de nya bestämmelserna och skatt enligt de äldre bestämmelserna, om ansökan därom göres senast den 31 mars 1966.

Vid tillämpningen av denna förordning gälla icke 62 § andra och tredje styckena frihamnsstadgan den 8 november 1935 (nr 553).

Höjd indirekt beskattning

II) i anledning av de likalydande motionerna I: 302 av herr Holmberg m. fl. och II: 319 av herr Bohman m. fl. ävensom I: 350 av herrar Dahln och Nils-Eric Gustafsson samt II: 418 av herrar Gomér och Nihlfors måtte antaga ett i utskottets hemställan intaget förslag till förordning om tillfällig skatt på vissa motorfordon;

B) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 57 av herrar Hübinette och Ebbe Ohlsson samt II: 93 av herr Edlund,

2) de likalydande motionerna I: 301 av herr Nils-Eric Gustafsson m. fl. och II: 426 av herr Wiklund m. fl.,

3) de likalydande motionerna I: 302 av herr Holmberg m. fl. och II: 319 av herr Bohman m. fl.,

4) de likalydande motionerna I: 349 av herr Bengtson m. fl. och II: 420 av herr Hedlund m. fl.,

5) de likalydande motionerna I: 350 av herrar Dahln och Nils-Eric Gustafsson samt II: 418 av herrar Gomér och Nihlfors,

6) de likalydande motionerna I: 351 av herr Lundström m. fl. och II: 424 av herr Ohlin m. fl.,

7) de likalydande motionerna I: 352 av herr Lundström m. fl. och II: 425 av herr Ohlin m. fl.,

8) de likalydande motionerna I: 353 av herrar Strandberg och Svenungsson samt II: 422 av herr Nordgren m. fl.,

9) de likalydande motionerna I: 354 av herrar Svenungsson och Schött samt II: 421 av herr Nilsson i Bästekille m. fl.,

10) motionen I: 303 av herr Wallmark,

11) motionen II: 318 av herrar Asp och Sundelin, ävensom

12) motionen II: 419 av herr Hamrin i Jönköping m. fl.,

måtte, i den mån de icke kunde anses

besvarade genom vad utskottet anfört och hemställt, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Reservationer hade avgivits

Beträffande alkoholbeskattningen

1) av herrar *Stefanson, Erik Filip Petersson, Gustafson* i Göteborg, *Eriks-son* i Bäckmora, *Enskog* och *Boo*, vilka ansett, att utskottet under punkterna A I 1 och 2 samt B 4 och B 6 bort hemställa,

att riksdagen — i anledning av de likalydande motionerna I: 349 av herr Bengtson m. fl. och II: 420 av herr Hedlund m. fl. samt I: 351 av herr Lundström m. fl. och II: 424 av herr Ohlin m. fl. — måtte antaga

a) det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående ändrad lydelse av 2 § 1 mom. förordningen den 24 maj 1957 (nr 209) om skatt på sprit och vin med

dels den ändringen, att 2 § 1 mom. erhöles följande ändrade lydelse.

2 §.

1 mom. Skatten upptages vid detaljhandelsbolagets inköp av sprit och vin och utgår, där ej annat i 2 mom. stadgas,

a) för sprit dels med en grundavgift för liter motsvarande 37 öre för varje hel volymprocent alkohol dels med en procentavgift motsvarande 50 procent av utminuteringspriset; samt

b) för vin dels med en grundavgift, såvitt avser vin med en alkoholhalt överstigande 14 volymprocent (starkvin), av 3 kronor 80 öre för liter och, såvitt avser annat vin (lättvin), av 48 öre för liter dels med en procentavgift motsvarande 36 procent av utminuteringspriset.

Utminuteringspriset utgöres — — — varornas utminuteringspriset.

dels ock den ändringen att förordningen trädde i kraft den 7 februari 1966;

Höjd indirekt beskattning

b) följande

Förslag

till

*Förordning**om ändring i 22 kap. tulltaxan den 12 september 1958 (nr 475)*

Härigenom förordnas, att 22 kap. tulltaxan den 12 september 1958 skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

Kap. 22. Drycker, alkohol och ättika

Anm. För spritdrycker eller viner, vilka införas i den ordning som avses i 12 § 4 mom. c) rusdrycksförsäljningsförordningen, skall, där tullfrihet ej åtnjutes, tull utgå med följande belopp, räknat för helbutelj om 75 centiliter:

Cognac	47:—
Armagnac, brandy, eau-de-vie och whisky	41:—
Andra spritdrycker, ej hänförliga till tulltaxenr 22.08	35:—
Vin:	
musserande:	
champagne	20:—
annat	14:—
andra slag med en alkoholhalt:	
överstigande 14 volymprocent	14:—
icke överstigande 14 volymprocent	7:—
För spritdrycker — — — allmän varuskatt.	

Denna förordning träder i kraft den 7 februari 1966.

Beträffande beskattningen av motorbränslen

2) av herrar *Stefanson, Yngve Nilsson, Elofsson, Erik Filip Petersson, Ottosson, Magnusson* i Borås, *Gustafson* i Göteborg, *Eriksson* i Bäckmora, *Enskog* och *Boo*, vilka ansett, att utskottet under punkterna A I 3, B 4, B 7 och B 9 bort hemställa,

att riksdagen — med avslag på Kungl. Maj:ts förslag till förordning om särskild skatt på motorbränslen och i anledning av de likalydande motionerna I: 349 av herr Bengtson m. fl. och II: 420 av herr Hedlund m. fl., I: 352 av herr Lundström m. fl. och II: 425 av herr Ohlin m. fl. ävensom I: 354 av herrar Sveningsson och Schött samt II: 421 av herr Nilsson i Bästekille m. fl. — måtte antaga följande

Förslag

till

Förordning angående 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 följande ändrade lydelse.

2 §.

Skatten utgår med fyrtiosex öre för liter.

Skatten beräknas — — — av voly-
men.

Denna förordning träder i kraft den 7 februari 1966. Äldre bestämmelser skola dock alltjämt gälla i avseende på

Höjd indirekt beskattning

förhållanden som hänföra sig till tiden före ikraftträdandet.

3) av herrar *John Ericsson, Einar Eriksson, Wärnberg, Tage Johansson, Hellebladh, Brandt, Kärrlander* och *Andersson* i Essvik samt fru *Holmqvist*, vilka ansett, att utskottet under punkt A I 3 bort hemställa,

att riksdagen måtte antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om särskild skatt på motorbränslen med den ändringen att förordningen trädde i kraft den 7 februari 1966;

Beträffande bilaccisens storlek

4) av herr *Asp*, utan angivet yrkande;

Beträffande ikraftträdandet av den höjda bilaccisen

5) av herrar *John Ericsson, Einar Eriksson, Wärnberg, Tage Johansson, Hellebladh, Brandt, Kärrlander, Asp* och *Andersson* i Essvik samt fru *Holmqvist*, vilka ansett, att utskottet under punkterna A I 4 och II bort hemställa,

att riksdagen måtte antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändrad lydelse av 4 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall.

Utskottets hemställan föredrogs; och anförde därvid:

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! De skattehöjningar som finansministern föreslår i proposition nr 10 har en finanspolitisk motivering. De är avsedda att minska den överefterfrågan som eljest kan befaras i samhället och som kan driva upp priserna och försämra vår bytesbalans med utlandet. I fråga om alkoholbeskattningen anför herr Sträng därtill en nykterhetspolitisk motivering.

Vi har från oppositionens sida gång på gång kritiserat regeringens allmänna politik och dragit upp riktlinjerna för en ny ekonomisk politik, som enligt vår uppfattning skulle medföra större prisstabilitet och bättre balans i våra utlandsaffärer. Jag skall inte i detta anförande gå närmare in på den frågan, eftersom vi hade tillfälle att diskutera den utförligt i remissdebatten för fjorton dagar sedan.

Vi har nu att utgå från det ekonomiska läge som regeringens politik har skapat. Inom folkpartiet har vi sagt oss att en förstärkning av budgeten med nya inkomster är nödvändig för att vi skall kunna hindra en överefterfrågan, som riskerar att pressa upp priserna och försämra utlandsbalansen. Det är klart att en effektivare metod än att ta ut nya skatter skulle vara om man kunde få till stånd en ökning av det frivilliga sparandet, ty detta minskar ju efterfrågan utan att ha skattehöjningens negativa effekter. Några förhoppningar om en plötslig och radikal förändring av sparandets storlek kan vi väl emellertid inte vänta oss så länge regeringens nuvarande politik fortsätter.

När det gäller att avgöra hur man skall ta ut skattehöjningarna anser vi att det är viktigt att man så långt möjligt försöker att undvika sådana skatter som driver upp prisnivån på andra varor och tjänster. Att bekämpa prisstegringar genom att lägga på skatter som primärt verkar uppdrivande på den allmänna prisnivån kan inte vara den allra mest idealiska metoden.

Ser vi på finansministerns förslag till skattehöjningar ur denna synvinkel, måste vi säga oss att den föreslagna skattehöjningen på motorbrännolja verkar på ett olyckligt sätt. Denna dieselolja används ju i nyttotrafiken, och man har beräknat att höjningen med 5 öre skulle medföra en ökning av motsvarande transporttaxor med cirka 2 procent.

Höjd indirekt beskattning

Jag ber, herr talman, att få citera några motionärer i denna fråga, som menar att förslaget innebär »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».

Herr talman! Med anledning av detta har oppositionen föreslagit att denna höjning med 5 öre av brännoljeskatten inte skall komma till stånd, och vi kan med tillfredsställelse konstatera att utskottets majoritet har anslutit sig till denna linje. Jag ber därför att på denna punkt få yrka bifall till utskottets hemställan.

Bensinskattehöjningen vill vi begränsa till 3 öre. Bensin används ju i stor utsträckning också i nyttotrafiken, men vi anser en viss höjning vara befogad. På denna punkt delade sig utskottet i två hälfter, och lotten gynnade socialdemokraterna. Detsamma gäller i fråga om gasolen, där oppositionen yrkar avslag på den föreslagna höjningen.

Herr talman! Herr Enskog kommer senare under debatten att utförligt tala om denna fråga och även att motivera vår hemställan att inkomsterna från den höjning av bensinskatten på 3 öre, som vi föreslår, skall tillföras automobilskattemedelsfonden. Jag skall därför inte närmare gå in på den saken nu.

Vi vill alltså minska belastningen på bilismen med ungefär 100 miljoner kronor. Vi vill det i första hand med hänsyn till nyttotrafiken och till önskvärdheten av att skattehöjningens prisuppdrivande effekt inte skall få sprida sig över vida områden. Det samhälls-ekonomiska läge, som är ett resultat av regeringens politik, medger emellertid inte en försvagning av budgeten. Folkpartiet har därför föreslagit en större höjning av skatten på sprit och starkvin än vad finansministern föreslår. Vårt förslag har också en nykterhetspolitisk motivering. Andra talare kom-

mer senare att belysa denna fråga från de nykterhetspolitiska utgångspunkterna. Jag skall här inte närmare beröra den. Låt mig i detta sammanhang bara säga att vi anser att det är riktigt att våra extrahöjningar, som i fråga om brännvin motsvarar ungefär 2:25 mer per flaska än vad finansministern föreslår, endast drabbar spriten och starkvinet. När det gäller lättvin och öl ansluter vi oss till utskottsmajoriteten. Vi tycker att det är riktigt att dessa extrahöjningar alltså drabbar de starkare dryckerna därför att vi anser det önskvärt att i görligaste mån styra över konsumtionen från starkare till svagare drycker.

Vi har också i våra inkomstberäkningar när det gäller denna spritskatt utgått från att den höjning som vi föreslår kommer att medföra en betydande minskning av spritkonsumtionen. Den samlade effekten av årets skattehöjningar på starkspriten skulle enligt våra utgångspunkter först bli att den höjning av starkspritkonsumtionen med 2 miljoner liter, som man har att förutse om inga åtgärder vidtas, icke skulle komma till stånd. Vi har dessutom utgått ifrån att det ytterligare blir en sänkning av starkspritkonsumtionen med 2 miljoner liter. När vi sedan beräknat hur vår skattehöjning slår på denna reducerade konsumtion, har vi räknat bort en tredjedel av den inkomstökning som skulle ha blivit en följd av våra skattehöjningar.

Vi har alltså — och det är naturligt eftersom det är fråga om ytterligare prishöjningar — räknat med en avsevärt större konsumtionsminskande effekt av våra förslag än vad finansministern har räknat med av sina förslag. Från dessa synnerligen försiktiga — och jag får väl, herr talman, från nykterhetspolitisk synpunkt säga optimistiska — beräkningar kommer vi fram till en inkomsthöjning för statsverket såsom resultat av våra förslag, som är något större än det inkomstbortfall som

Höjd indirekt beskattning

vårt förslag beträffande bilbeskattning-
en innebär.

Givetvis kan en höjning av priset på sprit och starkvin av denna storleksordning vara obehaglig för många människor, men den medför i alla fall inte på samma sätt som t. ex. dieseloljeskatten ett genomslag i form av prishöjningar på andra varor.

Herr talman! Jag vill slutligen säga några ord om ikraftträdandet av höjningen av bilaccisen. Oppositionen har accepterat den föreslagna höjningen av bilaccisen, men vi tycker att man med skäl kan kritisera finansministern för att han försöker införa en beskattning innan riksdagen fattat beslut i ärendet. Vi anser att det ur allmänna synpunkter är olyckligt med en retroaktiv beskattning av detta slag. Den torde också bli svår att genomföra, särskilt i fråga om bilar som importerats av icke registrerade importörer. Vi tror alltså att de tekniska möjligheterna att ta ut denna bilaccis i efterhand är ganska begränsade och har därför föreslagit att den nya bilaccisen skall införas utan någon retroaktivitet.

De av regeringen föreslagna reglerna är emellertid tekniskt så utformade, att bilar kan komma att bli obeskattade en lång tid efter förordningens ikraftträdande. Vi har sett hur man i pressen annonserar om bilar som inte drabbas av höjningen av bilaccisen, därför att de levererats till återförsäljaren innan detta förslag kungjordes. För att undvika ett mycket ojämnt ikraftträdande av höjningen har vi föreslagit införande av bestämmelsen att den höjda accisen skall gälla också de bilar som finns i lager den 5 februari i år. Vi undviker härigenom retroaktiviteten men får trots det samma beskattning på alla bilar från ikraftträdandet. Detta system tillämpades vid införande av bilaccisen år 1956 och fungerade då enligt vad vi erfarit på ett mycket tillfredsställande sätt. Utskottsmajoriteten har anslutit sig till vårt förslag härvidlag, och jag
2 — *Andra kammarens protokoll 1966. Nr 5*

vill även på denna punkt yrka bifall till utskottets förslag.

Jag vill till sist tala om att det i reservation 1 insmugit sig ett fel på näst sista raden på sid. 27. Det belopp som där anges till 8 kronor skall vara 7 kronor. Detta tekniska fel kommer att rättas genom en kartong.

Herr talman! Utöver de yrkanden jag redan framställt ber jag att få yrka bifall till reservationerna nr 1 och 2.

Herr ERIKSSON i Bäckmora (cp):

Herr talman! Inflationen har kommit att bli ett till synes permanent resultat av den nuvarande regeringens politik. Den avsevärda försämring av bytesbalansen, som inträtt under 1965, är en annan allvarlig störning som man måste komma till rätta med. Åtgärder som kan medverka till att skapa balans i den svenska ekonomin är därför nödvändiga. Men det förefaller som om finansministern får räkna med en ganska lång amorteringstid för att betala av valutaskulden på 1,4 miljard kronor.

En av orsakerna till underskottet i bytesbalansen och till prishöjningarna torde vara den alltför stora inhemska efterfrågan på varor och tjänster. Finansministern menar att man skall komma till rätta med det problemet genom att dra in en del köpkraft. I det syftet har finansministern förelagt årets riksdag förslag om höjning av vissa indirekta skatter. Herr Sträng föreslår sålunda en höjning av skatten på sprit och vin med cirka 10 procent, införandet av en särskild skatt på motorbränslen med 5 öre per liter för bensin och motorbrännolja och 4 öre för gasol samt en höjning av bilaccisen på motorfordon med 3 à 4 procent.

Om det ekonomiska läget gör det nödvändigt med vissa skattehöjningar, talar starka skäl för att dessa företas i delvis annan ordning än vad som föreslås i proposition nr 10. Detta har också utskottsmajoriteten i långa stycken anslutit sig till. Jag betraktar det som myc-

Höjd indirekt beskattning

ket värdefullt att utskottsmajoriteten gått emot förslaget om en särskild skatt på motorbrännolja. Ett genomförande av det förslaget skulle lägga bördor på näringslivet vilka resulterar i en allmän prishöjning. En höjning av skatten på brännolja kommer i realiteten att medföra en kostnadshöjning med inemot 2 procent. Såvitt jag förstår måste en sådan höjning ytterligare komma att driva på inflationskarusellen som i dag ändå är ett allvarligt ont i samhälls-ekonomien.

Av dylika skäl anser vi oss i centerpartiet icke kunna biträda propositionen på denna punkt. Utskottsmajoriteten har också tillstyrkt våra motioner angående brännoljan.

Enligt min mening bör riksdagen inte heller gå med på kravet på en särskild skatt på bensin. I stället bör den ordinarie bensinskatten höjas, vilket i motsats till Kungl. Maj:ts förslag innebär att pengarna tillförs automobilskattemedelsfonden. En så kraftig skärpning av bensinskatten som 5 öre per liter är vi inte beredda att acceptera. En höjning av den storleksordningen skulle alltför tungt komma att drabba framför allt dem som bor i de delar av landet där avstånden är stora och där bilen sålunda måste betraktas som ett oundgängligt kommunikationsmedel. Många människor är i dag beroende av bilen för att ta sig till och från arbetet, eftersom kollektiva färdmedel i många fall saknas. Andra gör med bilens hjälp nödvändiga resor till serviceorgan av olika slag i städer och tätorter. Det kan också finnas andra kategorier människor som är nödsakade att använda bilen för att ta sig fram. Dessutom bör man inte helt bortse ifrån den allmänt prishöjande effekt som en skärpt bensinbeskattning kan få.

Bilismen har blivit herr Strängs kanske bästa mjölkko. De skatter och extra skatter som finansministern undan för undan lagt på bilismen gör att man känner behov av att nu bromsa herr

finansministern i hans allt vildare framfart när det gäller att skattebelägga bilisterna. Tyvärr är det partipolitiska läget här i riksdagen sådant, att finansministern förfogar över den nödvändiga majoriteten och därför kan behandla bilismen som han själv vill.

Höjningen av den ordinarie bensinskatten bör sålunda av de skäl jag nu angivit begränsas till 3 öre per liter. Jag vill understryka angelägenheten av att den ordinarie bensinskatten också går till automobilskattemedelsfonden, som är avsedd att användas för byggnad och underhåll av vägar och gator. Enligt vår mening bör man hålla fast vid denna princip även i fortsättningen, och vi kräver också att de pengar vi nu diskuterar skall komma till användning för vägupprustningen och inte ingå i den allmänna budgeten.

I större utsträckning än vad som följer av ett accepterande av utskottsmajoritetens förslag bör skattehöjningarna läggas på umbärliga varor, och dit torde man utan tvekan kunna räkna sprit och tobak. Spritskatten bör sålunda höjas mer än vad utskottsmajoriteten föreslår. Då en höjning av skatten på alkoholdrycker också kan motiveras utifrån nykterhetspolitiska och sociala utgångspunkter, förefaller det oss naturligt att den höjning av spritskatten som vi föreslår i reservation 1, vilken medför en höjning av priset på en helbutelj med 5:25, skulle vara den mest acceptabla utvägen i denna skattehöjningsdiskussion. Jag tror nämligen att den höjning av spritpriset, som centerpartiet och folkpartiet har föreslagit, kan få en starkare nykterhetspolitisk effekt än den regeringsförslaget medför och som utskottsmajoriteten nu har ställt sig bakom. Den sänkning gentemot propositionens förslag på priset på lättvin, som utskottet är enligt om, är ägnad att underlätta en övergång från starksprit till alkoholsvagare drycker. Om man åstadkommer en pris-skillnad, som är relativt stor när det

Höjd indirekt beskattning

gäller valet mellan starksprit och alkoholsvaga drycker, tror jag att detta bara kan vara till fördel.

Herr talman! Med det sagda ber jag att få yrka bifall till reservationerna 1 och 2.

Herr MAGNUSSON i Borås (h):

Herr talman! Riksdagen har i dag tagit ställning till ett förslag från regeringen, som innebär en höjning av vårt skattetryck med ca 560 miljoner kronor. Det är väl bara att hoppas, att de svenska skattebetalarna skall ha krafter nog att bära den ytterligare påfrestning som den socialdemokratiska politiken i dag lägger på dem.

Finansministern har bedömt konjunkturläget under 1966 från den utgångspunkten att den kraftiga försämringen av bytesbalansen utgör ett uttryck för tendenser till en allvarlig rubbning av balansen i den svenska ekonomien. Det erkännes nu att möjligheterna har felbedömts och att en för hög aktivitet från den offentliga sektorn har medfört dessa rubbningar i balansen.

Sedan gammalt har vi här i vårt land kunnat glädja oss åt en traditionellt stark ställning i en hård internationell konkurrens. Detta har också varit den egentliga grundorsaken till vår standardförbättring. Tyvärr föreligger det numera stora risker för att vi håller på att förlora den ställningen. Anledningen är att söka i de alltför högt uppdrivna kostnaderna i vårt land. Följderna härav har redan visat sig i form av en allvarlig brist i vår handelsbalans på 1 000 miljoner kronor — en brist som hotar att bli än större, vilket är allvarligt.

Finansministern säger på sid. 40 i finansplanen: »Att uppnå en maximal ökningstakt i produktionsutvecklingen kan åstadkommas endast genom en så långt möjligt riktig avvägning av folkhushållets samlade insatser, där kriteriet på den rätta avvägningen är en balanserad

utrikeshandel och en intern ekonomi präglad av en lugn pris- och kostnadsutveckling i harmoni med en omvärld där vi har att byta varor och tjänster.»

Det är glädjande att se att man på regeringshåll nu förstår att vi är beroende av omvärlden. Jag vill gärna instämma i finansministerns önskingar om en balanserad utrikeshandel och en lugn pris- och kostnadsutveckling. Allt detta är nödvändigt när vi skall gå ut på världsmarknaden eller möta importen. Tyvärr har vi inte nu det av finansministern önskade läget i vårt land — något som regeringen inte heller förnekar. Frågan är emellertid om de åtgärder som regeringen vill genomföra är ägnade att åstadkomma den önskade balansen och ett bättre konkurrensläge.

Jag vill hävda att den offentliga sektorns expansion är för omfattande. Det håller ju finansministern med om då han säger sig vilja hålla igen litet på den ökningstakt vi haft under den senaste tiden. Men inom högerpartiet anser vi inte detta vara tillräckligt.

För att i så stor utsträckning som möjligt tillgodose den offentliga sektorn väljer regeringen nu att beträda skatteökningarnas väg. De nya skatter som föreslås motiveras väl inte bara med statsfinansiella skäl utan anses även nödvändiga ur samhällsekonomisk synpunkt för att suga upp en del köpkraft. Och visst kan det ligga något i detta om staten samtidigt visar stor återhållsamhet med sin utgiftspolitik. Men tyvärr gör man inte det.

Inom oppositionen är vi beredda att acceptera en del höjningar på den direkta beskattningens område för att stärka balansen inom samhällsökonomien. Högerpartiet accepterar sålunda de av regeringen föreslagna höjningarna av spritskatterna och bilaccisen; dock anser vi att höjningen av skatten på lättvinet bör stanna vid ungefär hälften av vad regeringen föreslår. Detsamma anser också ett enhälligt bevillningsutskott.

Höjd indirekt beskattning

Det är naturligtvis inte uteslutet att dessa skattehöjningar kan ha en välgörande inverkan på vår handelsbalans genom en minskning av importen av sprit och bilar. Men jag kan inte ansluta mig till uppfattningen att det skulle gå att skatta bort prisstegringar och inflation. Därför anser jag det nödvändigt att stor försiktighet iakttas vid beskattningen av sådana varor, vilkas fördyring kan innebära en ytterligare höjning av våra produktionskostnader. Den risken anser jag vara mycket stor om man höjer skatten på motorbrännolja. Samma är förhållandet i fråga om skatten på bensinen. Visserligen kan man väl säga att en del bensin förbrukas vid nöjeskörning men den övervägande delen används dock för nyttotrafik. Våra moderna trafikmedel utgör i dagens näringsliv en faktor av så stor betydelse att de inte går att undvara.

I det sammanhanget måste vi räkna med att kompenstationstänkandet lätt kommer in i bilden, vilket kan innebära att ytterligare krav ställs på högre löner.

Omtanken om näringslivets kostnadsläge har legat till grund för att högerpartiet i en motion har föreslagit, att ingen prishöjning genomföres för motorbrännolja och gasol samt att prishöjningen för bensin begränsas till 3 öre mot av regeringen föreslagna 5 öre. När det gäller motorbrännolja har bevillningsutskottets majoritet delat vår uppfattning. Efter lottning i bevillningsutskottet beträffande bensinskattehöjningen har utskottet stannat för regeringens förslag. Högerpartiet har därför reserverat sig och yrkat bifall till bland annat sin motion om höjning med endast 3 öre, vilket överensstämmer med de yrkanden som även framförts i motioner från folkpartiet och centerpartiet. Vi är sålunda överens på denna punkt, och vi är dessutom överens om att de nya inkomster som staten får genom den förhöjda bilbeskattningen liksom hittills skall tillföras automobilskattemedelsfon-

den, så att dessa pengar kommer vägar-
na till godo.

Utskottet föreslår att ikraftträdandet för bensinskattehöjningarna och prishöjningarna på sprit och vin skall ske från och med den 7 februari 1966. Där-
emot föreligger inte enighet beträffande ikraftträdandet av den förhöjda bilaccisen. I propositionen har regeringen föreslagit den 1 januari. Som bekant lät även finansministern meddela på nyårsaftonen att han skulle föreslå en förhöjd bilaccis från och med denna dag. Nu är det emellertid riksdagen som beslutar om beskattningen, och därför är riksdagen i dag suverän att bestämma dagen för ikraftträdandet. Vi har i bevillningsutskottet motsatt oss en retroaktiv beskattning på detta område. Därför föreslår vi att riksdagen beslutar att skattehöjningen skall tillämpas från och med den 5 februari 1966. För att det inte skall uppstå ett skevt konkurrensförhållande bör enligt vårt förmenande de ineliggande lagren denna dag beskattas. Det är möjligt att denna linje är hårdare än finansministerns linje. Det kan dock icke anses tillfredsställande att en ojämn konkurrens i näringslivet åstadkommes genom att olika skattesatser skall kunna användas kanske långt fram under detta år. Dessutom uppstår det egendomliga förhållandet att vi, om vi nu skulle besluta att göra denna skatt retroaktiv, under denna tid faktiskt skulle ha två författningar som gällde på samma område. Det torde då vara ganska svårt att veta vilken av dessa författningar man hade att rätta sig efter.

Herr talman! Jag ber nu att få yrka bifall till reservation nr 2 som innebär att bensinskattehöjningen begränsas till 3 öre samt att pengarna går till automobilskattemedelsfonden. För övrigt ber jag att få yrka bifall till vad utskottet har hemställt.

Herr ASP (s):

Herr talman! Tillsammans med herr

Höjd indirekt beskattning

Sundelin har jag avlämnat en motion II: 318, där vi föreslår att skatten på motorbrännolja skall bibehållas oförändrad med 31 öre per liter och att accisen skall höjas utöver vad som föreslås i propositionen med ytterligare 1,5 procent. Jag skall motivera dessa yrkanden utifrån herr Sundelins och mina utgångspunkter.

Brännoljan används till övervägande del i vad vi med ett sammanfattande ord kallar nyttotrafik, vari ingår yrkesmässig lastbils-, omnibus- och drosktrafik till en väsentlig del. Vi har uppfattat den för övrigt mycket knapphändig skrivna propositionen så, att man genom de föreslagna skattehöjningarna på motorbränslen och bilaccis vill uppnå en bromsande effekt på bilismens snabba tillväxt och få ett tillskott i statskassan. I detta avseende ansluter vi oss helt till propositionen.

Dieseldrift vid tunga transporter är ur samhällsekonomisk synpunkt den billigaste driftform vi har. Genom dieseldrift får man ut en högre effekt och därmed mindre bränsleförbrukning. Dessutom är motorbrännoljan det prisbilligaste driftmedlet. Det borde därför vara angeläget att inte fördyra dieseldriften utan snarare underlätta dess användning.

På grund av att motorbrännolja således huvudsakligast används i nyttotrafik kommer en skattehöjning här att omedelbart slå igenom i taxorna. För lastbilstrafiken beräknas driftkostnaderna komma att stiga med 37 miljoner kronor per år, för bussarna med 5 miljoner och för persontrafiken med 4 miljoner.

Jag anser att det vore bättre att ta ut pengarna på sådant sätt att kostnadshöjande effekter undviks. Genom den skattehöjning som föreslås kommer bussbiljetterna att öka i pris och transportkostnaderna inom nyttotrafiken i övrigt att stiga, vilket i sin tur påverkar varupriserna.

Det bör i detta sammanhang erinras

om det stöd till busstrafik i glesbygdsområden med svagt trafikunderlag som riksdagen sedan något år givit och som i årets budget är upptaget som ett anslag på 6,9 miljoner kronor. Detta stöd utgår till sådana landsbygdslinjer som redan har en mycket låg trafikstandard, ofta endast en tur per dag i vardera riktningen eller varannandagstrafik. För de företag som driver sådan trafik blir femöreshöjningen mycket kännbar. Utgående bidrag kommer att reduceras till sitt värde, varigenom aktualiseras krav på högre bidrag. Möjligheterna att ta ut högre pris av trafikanterna är mycket begränsade, då relativt höga biljett- och fraktkostnader redan uttas. En snabbare nedläggning av icke lönsam trafik kan också tänkas bli en följd. Det bör framhållas att redan nu krav ställts på kommuner om kommunala bidrag till trafiken för att den skall kunna fortgå. Glesbygdproblemen är tillräckligt besvärliga redan nu och borde inte få försvåras ytterligare.

Utifrån dessa synpunkter anser jag att motorbrännolja inte bör beskattas med mer än 31 öre per liter, vilket är motiverat ur vägkostnadssynpunkt. Vi har i motionen anvisat en annan väg som ger full täckning för det inkomstbortfall ett slopande av femöresskatten på brännoljan skulle medföra, nämligen att utöver vad finansministern föreslagit höja bilaccisen med 1,5 procent.

Ett bifall till motionen i denna del skulle ge drygt 65 miljoner kronor, som då får jämföras med de 46 miljoner kronor som femöringen ger. Dessutom påverkas inte taxorna för den kollektiva trafiken.

Inga ökade krav på driftbidrag kan motiveras med bilaccis. Här kommer man emellertid in på ett avvägningsproblem. Vilka av dessa skatter bör kunna tålas bäst — den på den snabbt expanderande bilismen eller den på den kollektiva trafiken? På denna fråga svarar jag obetingat ja till att personbilismen tål en måttlig accishöjning, som

Höjd indirekt beskattning

för övrigt inte blir högre än att den väl rymms inom bilhandelns marginaler. Således kommer förmodligen denna höjning av accisen att prutas bort i ett kärvare handelsläge.

Som framgår av propositionen föreslår inte finansministern något annat än en uppräknig av bilaccisen, så att förhållandet mellan bilaccis och bilpris blir detsamma som tidigare. Det innebär alltså ingen skärpning i och för sig utan som sagt endast ett återställande av relationen mellan accis och bilpris. Det har skett en förskjutning mot en reellt sett lägre bilaccis genom den tillämpade beräkningsmetoden. Accisen beräknas på tjänstevikten. Det ser ut som om man härvidlag dragit den felaktiga slutsatsen att tjänstevikt och bilpris alltid står i samma relation till varandra, att lätta bilar är billiga och att tunga är dyra. Med tjänstevikten som beräkningsgrund följer inte accisen prisförändringarna, utan vid stigande priser blir procentsatsen lägre i förhållande till priset. Jag skulle vilja ge finansministern rådet att fundera på att ändra beräkningsgrunden så, att accisen automatiskt följer prisutvecklingen.

Som framgår av vad jag anfört har vi vid utformandet av motionen varit angelägna om att inte försvaga budgeten, och det är under denna förutsättning som motionen har avlämnats. Många anser att budgeten har många brister och att den är svag. Under sådana förhållanden borde det inte vara tillrådligt att försvaga den ytterligare.

Jag avstod från att rösta i utskottet, därför att jag anser att motorbrännoljan inte bör utsättas för någon extra beskattning. Därigenom kom utskottets borgerliga hälft att få stå för betänkandet i denna del. Hade det funnits en vilja på den borgerliga sidan att åstadkomma en kompromiss skulle detta ha varit möjligt med alla de kombinationsmöjligheter som finns i detta paket. Utskottsbetänkandet innebär nu en försvagning av budgeten som jag inte kom-

mer att medverka till. Det borde ha gått att klara motorbrännoljan genom ett enhälligt utskottsutlåtande och utan att budgeten försvagats, men erbjudanden i den riktningen har avvisats.

Herr talman! Av de skäl jag här anfört hemställer jag att riksdagen — under förutsättning av bifall till bevillningsutskottets hemställan om avslag på propositionens förslag om särskild skatt på brännolja — måtte antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändrad lydelse av 4 § förordningen den 23 november 1956 angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall, med den ändring som angivits i ett till kammarens ledamöter i stencil utdelat förslag, innebärande en höjning av bilpriset med 5 procent i stället för de i propositionen föreslagna 3 å 4 procent. De i 4 § ändrade siffrorna är beträffande bilar 175 procent och 215 kronor och beträffande motorcyklar 285 kronor, 375 kronor och 565 kronor. Paragrafen skulle då få följande lydelse:

Omsättningsskatten utgår för personbilar och lastbilar med det antal kronor, som motsvarar 175 procent av det tal, vilket anger fordonets tjänstevikt uttryckt i kilogram. För bilar med högre tjänstevikt än 1 600 kilogram skall därjämte tillägg göras med 215 kronor för varje fullt femtiotal kilogram, varmed tjänstevikten överskjuter 1 600 kilogram. Skatten avrundas i förekommande fall till närmast lägre helt tiotal kronor.

För motorcyklar utgör skatten 285 kronor därest fordonets tjänstevikt ej överstiger 75 kilogram, 375 kronor därest tjänstevikten är högre men ej överstiger 160 kilogram samt eljest 565 kronor.

Herr KARLSSON i Huddinge (k):

Herr talman! Den föreslagna 10-procentiga höjningen av priserna på sprit och vin betyder en ungefärlig anpassning till den allmänna prisutveckling-

Höjd indirekt beskattning

en. Någon invändning mot dessa prisjusteringar har inte gjorts från något håll. Det kan inte vara motiverat med relativt lägre vin- och spritpriser. Att prishöjningarna skulle få någon nämnvärd nykterhetspolitisk effekt tror jag emellertid inte alls på.

Då vi har tagit ställning till den föreslagna ökade beskattningen av bilismen, har utgångspunkten varit den otillfredsställande balansen i utrikeshandeln. Ansvällningen av bilimporten har här spelat en inte oväsentlig roll. När vi av detta skäl anser att vi inte kan motsätta oss denna skatteskärpning, vill vi samtidigt framhålla att det inte kan vara rimligt att bilismen ensam skall svara för balansen i vår utrikeshandel. Vi har i skrivelse till fullmäktige i riksbanken föreslagit åtgärder i syfte att skärpa valutaregleringen.

När jag lämnade Helsingfors i går, märkte jag på flygstationen ett anslag om att man bara fick ta med sig 100 mark. Hos oss får vi ta med oss många tusen kronor, och vårt land har en inte oväsentlig kapitalexport. Om det därvidlag rör sig om investeringar, som mera direkt sammanhänger med ett företags marknadsföring, finns det måhända mindre skäl för invändningar. Om det däremot, som ofta är fallet, gäller att överföra produktionen dit där det finns billigare arbetskraft, borde restriktioner vara motiverade. Det rör sig ju om kapital skapat av svenska arbetare och tjänstemän, ett kapital som borde tjäna vårt lands ekonomiska utveckling.

I samband med beskattningen av bilismen vill jag framhålla några allmänna synpunkter på frågan om varubeskattningen som ett medel att balansera den ekonomiska utvecklingen och skaffa staten inkomster.

Det står klart för alla att den skärpta beskattning varom här är fråga kommer att få en kostnadsstegrande effekt. Transportkostnaderna påverkar varupriserna. Konsumtionsbeskattningen

drabbar högst orättvist. Majoriteten av vårt lands befolkning är inte högavlönade arbetare eller välbetalda tjänstemän. Låglönegrupperna och låginkomstgrupperna i allmänhet, som inte kan anses representera något s. k. efterfrågeöverskott, drabbas ojämförligt hårdast av konsumtionsbeskattningen, och den medverkar faktiskt till att deras samhällseliga läge blir ännu sämre, ännu mera orättfärdigt.

Herr talman! I detta sammanhang kan jag inte underlåta att något kommentera de borgerliga motionerna. I dessa motioner ömmas för kostnadsutvecklingen och penningvärdet. Men i andra sammanhang klagar de borgerliga över att vi ännu inte har fått en övergång till mervärdeskatt, vilket i dagens läge med all säkerhet skulle innebära en 15-procentig varubeskattning i stället för den nuvarande på 10 procent. Dessa partier vill nämligen att hela varubeskattningen skall avskaffas för produktionens del och flyttas över på enbart konsumtionen. Särskilt för låginkomstgrupperna skulle detta innebära en väsentlig stegring av levnadskostnaderna, mot vilken den nuvarande skatteskärpningen för bilismen väger rätt lätt. Samtidigt vill de borgerliga höja hyrorna i snabbare takt än regeringen, vilket också hårt skulle drabba de mindre bemedlade.

De borgerliga försöker nu fånga upp ett missnöje mot en ny skärpning av konsumtionsbeskattningen, men de talar inte om att de i annat sammanhang vill gå ännu längre i fråga om både varupriser och hyror.

Jag kan inte heller underlåta att göra en kommentar till regeringens skattepolitik. Att söka styra den ekonomiska utvecklingen och skaffa staten pengar genom ideligen ökade pålagor på konsumtionen kan inte enligt min mening vara en riktig politik ur arbetarrörelsens synpunkt. Denna politik verkar orättvist och drabbar egentligen inte alls dem som verkligen representerar

Höjd indirekt beskattning

ett efterfrågeöverskott. Den ger också de borgerliga större demagogiska chanser än de borde ha, och dessa möjligheter bör man nog inte underskatta.

Den ekonomiska utvecklingen, inte minst inom utrikeshandeln, måste enligt min mening i hög grad styras med hjälp av statlig investeringskontroll och statlig kreditpolitik. Beskattningen måste i allt högre grad läggas på lyxkonsumtionen samt stora förmögenheter och arbetsfria inkomster. Det är otillfredsställande att vi i dag bara skall diskutera en del av skatteproblemet och att hela frågan om skattebördornas fördelning inte är med. Skattepolitiken kommer sannolikt att bli ett om möjligt ännu större problem än nu. Den måste snarast bli föremål för omprövning, men inte i den riktning de borgerliga önskar, d. v. s. ökad konsumtionsbeskattning och skattelättnader för företag och större inkomsttagare. Om arbetarpartierna skall kunna bevara och befästa sina positioner måste skattepolitiken omprövas i en helt annan riktning, vilken också i viss, om än begränsad, mån skisserats i vårt partis skattemotion, som jag emellertid inte i detta sammanhang har möjlighet att gå in på. Den kommer ju vid en senare tidpunkt upp till behandling här i kamraren.

Sammanfattningsvis vill jag framhålla att vi i dagens läge, främst med tanke på betalningsbalansen med utlandet, inte ansett oss kunna gå emot en skattesärskärpning för bilismens del. På längre sikt bör emellertid hithörande problem lösas med i huvudsak andra medel.

I fråga om skatten på brännolja och gasol kommer vi att rösta med reservanterna. Visst drabbar högre priser på brännolja nyttotrafiken, men det gör också ett högre bensinpris. För dem som måste använda bil till sitt arbete och för glesbygdernas folk över huvud taget är bensinpriset väsentligt. Dessutom förekommer inte så litet lastbilstrafik som är mindre angelägen. En justering på

det sätt här föreslås kan enligt min mening med hänsyn till många och stora grupper i vårt land inte vara rättvis.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Karlsson i Huddinge sade att han inte hade tillfälle att ge sig in på skatteområdet över huvud taget — och jag tycker nog att det är motiverat att inte göra det i denna debatt — men ändå hade han en hel del reflexioner om mervärdesskatt, budgetalternativ osv. För min del skall jag inte vidga debatten utan vill bara lämna några upplysningar till herr Karlsson i Huddinge.

När herr Karlsson säger att det var de borgerliga som ville ha mervärdesskatt, kanske jag får påminna om att representanterna för samtliga de i skatteberedningen representerade partierna var överens om att vi bör gå över till mervärdesskatt. Det läge som vår bytesbalans för närvarande befinner sig i har ytterligare ökat styrkan i argumenten för en sådan övergång. Samtidigt sades i skatteberedningen ifrån att man måste se till att personer med låga inkomster får kompensation härvidlag.

Vad hyrorna beträffar bör herr Karlsson observera den höjning av familjebostadsbidraget för de lägsta inkomsttagarna som folkpartiet och centerpartiet har föreslagit.

Herr KARLSSON i Huddinge (k) kort genmäle:

Herr talman! Jag känner till att det i skatteberedningen rådde enighet mellan de borgerliga och socialdemokraterna angående mervärdesskatten. Men sedan har det ju hänt en del. Vid förra årets riksdag framlades inte något förslag om mervärdesskatt. Visserligen går det nu en del onda rykten, men jag vägrar i det längsta att tro att socialdemokraterna kommer att föreslå införande av mervärdesskatt — i varje fall så ut-

Höjd indirekt beskattning

formad som enligt skatteberedningens förslag.

Herr BRANDT (s):

Herr talman! Jag kanske får börja med att informera kammaren om att förslagen i utskottets betänkande har tillkommit efter lottning inte mindre än fyra gånger. Vi kan sålunda inte på någondera sidan skryta med att ha någon särskilt stor majoritet bakom oss.

I tre av fallen gynnades socialdemokraterna av ödets gudinna — det brukar ju vara ganska vanligt — och detta var till fromma för enkelheten i skrivningen. Kanslipersonalen slapp alltså undan med rena förskräckelsen; eljest hade väl utlåtandet blivit ett rent lapptäcke.

Oppositionen står nu för skrivningen beträffande brännoljan på s. 17 och beträffande retroaktiviteten på s. 19. På båda dessa punkter har vi socialdemokrater avgivit reservation. Men i övrigt är det alltså socialdemokraternas förslag som framträder i utskottets skrivning.

Såsom redan framhållits är avsikten med de föreslagna inkomstförstärkningarna inte att täcka löpande utgifter på driftbudgeten — den går ju mer än väl ihop — utan förslagen syftar till att dra in köpkraft från folkhushållet för att dels få kapital till industriens investeringar, dels uppnå en ökning av exporten och en minskning av importen, allt i syfte att förbättra bytesbalansen. Men härom hörde vi talas under tre dagar i förra veckan, så jag behöver inte uppehålla mig vid det.

De åtgärder regeringen föreslagit — höjning av skatten på sprit och vin, bensin och andra motorbränslen samt höjning av bilaccisen — inbringar i runt tal 565 miljoner kronor. Därtill kommer 110 miljoner kronor för televerket genom höjda avgifter för telefonsamtal.

Oppositionens talesmän hävdar att det är regeringens tidigare politik som

lett till att dessa skattehöjningar måste tillgripas. Det är ju inget nytt trick vare sig här i kammaren eller i andra länders parlament, utan det är den argumentation som brukar användas. I motioner från oppositionshåll heter det att läget beror på regeringens felaktiga långtidsplanering eller bristen på långtidsplanering. Under en följd av år har investeringarna varit för små och därför har vi så låg kapacitet, säger man bl. a.

Låt mig innan jag går vidare stillsamt erinra om motståndet mot omsättningskattens införande. Omsättningskatten ger nu 6 miljarder i statsinkomster om året. Var skulle vi egentligen befinna oss i dag utan denna skatt? Skulle det utan denna ha blivit möjligt att finansiera de stora reformer, som alla säger sig ha velat medverka till att genomföra, och ändå få kapital över till industriens investeringar? Jag tycker inte att oppositionen har något att skryta över i detta avseende, tvärtom.

Vad har man nu för alternativ att föreslå? Jo, en tvåöring här och en tvåkrona där, ett lappande på det förslag regeringen presterat. Det tas inga djärva grepp och initiativ ens från mittenpartierna. Man har inget alternativ att föreslå till sexmiljardersomsen.

Herr Gustafson i Göteborg framhåller att indirekta skatter verkar kostnadsfördyrande, och det må vara riktigt. Men om det gäller att i princip undvika detta, är en höjning av den direkta skatten det enda radikala medlet. Ändå vill man nu enligt vad jag uppfattat vältra över nästan hela bördan på en viss kategori av konsumenter. Detta anser jag och utskottsmajoriteten med mig inte vara riktigt. Att höja den direkta skatten ytterligare anser vi inte vara praktisk politik i dagens läge. Det är ändå odiskutabelt att de i propositionen föreslagna 565 miljonerna i skatt kommer att beskära efterfrågan.

Alla partierna är nu ense om att in-

Höjd indirekt beskattning

komstförstärkningar är nödvändiga och att dessa, såsom oppositionen uttalar i sin del av betänkandet, måste åstadkommas även genom en beskattning av bilismen. Beträffande höjningen av bilaccisen råder det, såsom alla kan konstatera, full enighet, bortsett från att herr Asp som kompensation för slopandet av förslaget om höjning av priset på brännolja ytterligare vill höja bilaccisen.

Även beträffande höjningen av sprit-skatten råder det i princip enighet, dock inte om beloppen. Låt mig därför, herr talman, först ta upp den frågan. På denna punkt står två olika förslag mot varandra, dels propositionens förslag om 3 kronors höjning för en helbutelj sprit, vilket är tillstyrkt av socialdemokraternas och högerens ledamöter i utskottet, dels ett förslag från folkpartiet och centerpartiet om en höjning med 5:25 kronor för helbutelj.

Utskottsmajoriteten tillstyrker propositionens förslag med det undantaget, att skatten på lättvin höjes med 48 öre per liter i stället för 65 öre per liter. Vi menar att detta bättre rimmar med utskottets tidigare uttalade uppfattning att man bör eftersträva en övergång från starksprit till svagare drycker. Utskottet har även tidigare pläderat för att spritpriserna bör följa den allmänna prisnivån på konsumtionsvaror. Därför har vi inga svårigheter att följa finansministern i hans resonemang och tillstyrka hans förslag i detta avseende.

Jag vill också understryka att det från nykterhetspolitisk synpunkt inte kan vara försvarligt att rusdryckerna blir relativt sett billigare. I och med propositionens förslag torde relationen bli i stort sett återställd, åtminstone på kort sikt. Men om vi, ärade kammarledamöter, går tillbaka till år 1949, finner vi att spriten mer än väl fått ta sin andel av prishöjningarna. Vid denna tidpunkt kostade renat brännvin 12:65 kronor per liter medan det nu

kostar 34:65 kronor. Detta innebär nästan en tredubbling av priset samtidigt som konsumentprisindex under denna tid knappt har fördubblats.

Utskottsmajoriteten vill inte acceptera förslagen om att anpassa priset på sprit till inkomstutvecklingen. Men skatterna följer ju med inkomstutvecklingen, eftersom vi har en progressiv beskattning, och där har man alltså redan klarat av den saken. Och inte ens de socialdemokratiska nykterhetsmännen i utskottet har i nuvarande läge velat vara med om en ännu kraftigare höjning än propositionen föreslår, då det pågår en stor utredning beträffande denna fråga som även skall pröva prissättningen på spritdryckerna.

Som jag nämnde är alla partier ense om att bilismen måste drabbas av höjd beskattning därför att den i hög grad bidrar till att höja importsiffran och därmed försämra bytesbalansen. Det är odisputabelt så som framhålles i propositionen, att den snabba ökningen av bilbeståndet medför en allt starkare press på våra egna resurser såväl inom den offentliga sektorn — genom behov av väg- och gatubyggnader, ombyggnader av våra städer o.s.v. — som inom den privata sektorn, framför allt verkstadsindustrien. Vi har nämligen inte bara efterfrågat mera importvaror förra året, utan även varor som vi rätteligen borde ha exporterat för att betala vår alltmer ökade import. Bilismen har ställt krav bl. a. på verkstadsindustrien och därmed försvarat eller förhindrat en annars välbehövlig export från denna.

Sedan marknaden öppnades för fri import av bilar år 1954 har det förekommit nära nog en fördubbling av personbilsimporten. En försäljningsökning med två tredjedelar skedde år 1954 jämfört med året före, och inalles importerades drygt 85 000 personbilar och närmare 60 000 lastbilar. Under den tioårsperiod som förflutit från år 1954 till i dag har bilimporten på nytt för-

Höjd indirekt beskattning

dubblats. År 1964 importerades 172 000 personbilar och 10 000 lastbilar och bussar. Totalt uppgick värdet av bilimporten detta år till 1,2 miljard kronor jämfört med något över 500 miljoner kronor år 1954. Därtill kom över 400 miljoner kronor för importerade bildelar och dylikt.

Från november 1964 till november förra året uppgick importen om jag är riktigt underrättad, till 258 410 bilar. Detta var 23 661 fler bilar än under samma period ett år tidigare, vilket uppenbarligen är en betydande ökning även värdemässigt sett. Det är alldeles tydligt att denna väldiga bilexpansion påverkar vår samhällsekonomi i ogynnsam riktning, särskilt när den sker så explosionsartat som här varit fallet. Bilimporten har tenderat att stiga snabbare än den totala importen.

Motiveringen för den höjda bensin- och brännoljeskatten är ju det samhällsekonomiska och statsfinansiella läget. Därför hör även enligt utskottets mening de ökade skatteintäkterna ingå i statskassan utan specialdestinering. Jag tror mig kunna säga att utskottets socialdemokratiska majoritet åtminstone under de senaste åren ständigt principiellt varit motståndare till en specialdestinering över huvud taget av bensinskattemedlen.

Brännoljeskatten skall enligt propositionen som också tillstyrks av utskottet, ingå i en särskild författning för att inte blandas samman med annan olja. Visst kan man ha delade uppfattningar om brännoljan, men då omsättningsskatten höjdes förra året togs inte brännoljan med, trots att bensinskatten även då höjdes med 5 öre per liter. Skulle man undanta brännoljan även nu, så menar vi inom utskottsmajoriteten att brännoljan ytterligare skulle förbilligas relativt sett, och därigenom kan ju konkurrensen snedvridas. Därför tillstyrker vi propositionens förslag. Vi säger vidare att, om det i viss trafikverksamhet skulle uppstå besvärligheter, samhället

bör tillgodose angelägna trafikbehov genom kompensation i form av individuella driftbidrag.

Herr talman! Om jag får sluta mitt anförande med några ord om propositionens förslag att den förhöjda bilaccisen skall få retroaktiv verkan, så accepterar inte utskottsmajoriteten detta förslag, utan det föreligger därvidlag en reservation av socialdemokraterna. Nu har ju utskottet föreslagit ett alternativ eller en komplettering. Man menar att frågan skulle kunna lösas genom en lagerbeskattning. Men enligt tidigare erfarenheter medför lagerbeskattning synnerligen besvärliga administrativa problem.

Nu gjorde väl finansministern detta tillkännagivande i god tid, och jag tror att alla berörda parter faktiskt har varit införstådda med att vad finansministern härvidlag skulle komma att föreslå också skulle accepteras av riksdagen. Därför kan jag inte finna att man på något sätt har frångått svenska folkets rätt att sig självt beskatta.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan utom beträffande skatten på brännolja och det nyssnämnda förslaget om att den höjda bilaccisen skall få retroaktiv verkan. På dessa punkter yrkar jag bifall till reservationerna 3 och 5 av herr John Ericsson m. fl.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag vet inte för vilken gång i ordningen som herr Brandt nu tog upp frågan rörande omsättningsskattebeslutet 1959. Men jag kanske får påminna om att vad vi motsatte oss 1959 var förslaget att införa omsättningsskatt utan någon egentlig utredning, bortsett från den rent tekniska utredning som gjorts i den s. k. indirekta kommittén. Vi anvisade 1959 också andra inkomstkällor, så att vår budget var lika stark som finansministerns, enligt vad han själv erkände. Samtidigt

Höjd indirekt beskattning

begärde vi utredning om avvägningen mellan direkt och indirekt beskattning.

Herr talman! När jag lyssnade till vad herr Brandt sade om skatten på motorbrännolja, tyckte jag inte att han kunde gendriva de argument som hade framförts från oppositionshåll, och inte heller de argument som anförts av herr Asp. Jag vill fästa uppmärksamheten på att man, om man nu vill ta bort en skatt på motorbrännolja, som verkar prisuppdrivande över hela fältet, har möjlighet att göra det genom att rösta på den reservation som folkpartiet och centerpartiet har fogat till utskottets betänkande och som innebär att statskassan på annat sätt tillförs de pengar det här är fråga om.

Vidare yttrade herr Brandt något mycket intressant. Han sade att utskottets socialdemokratiska hälft är motståndare till specialdestinering av bensinskatten över huvud taget och att man har varit det i flera år. Det var som sagt en mycket intressant upplysning. Vad finansministern här föreslår är att höjningen av bensinskatten med 5 öre skall gå till statskassan direkt och inte specialdestineras, men han framlägger inget förslag om att de andra 43 örena av bensinskatten också skall gå direkt till statskassan utan specialdestinering. Jag har inte heller sett något förslag från utskottets socialdemokratiska hälft om att slopa specialdestineringen av dessa 43 öre. Det skulle vara mycket intressant att höra om det herr Brandt sade verkligen är uttryck för en ändrad uppfattning hos socialdemokraterna i frågan om huruvida bensinskattemedlen skall användas för vägändamål.

Vad beträffar retroaktiviteten sade herr Brandt att alla berörda parter varit införstådda med att finansministern lade fram detta förslag och att skatten skulle träda i kraft långt innan riksdagen fattat beslut i frågan. Nej, herr Brandt, det är verkligen inte alla parter införstådda med. Det har på denna

punkt med skäl framförts en mycket stark kritik, och den kommer också till uttryck i utskottsmajoritetens utlåtande. Lagerbeskattningen vållade inga svårigheter förra gången.

Herr MAGNUSSON i Borås (h) kort genmäle:

Herr talman! Jag fäste mig också vid herr Brandts yttrande angående specialdestineringen av de inkomster staten får genom beskattningen av bilismen. Bilismen är hårt beskattad, och vi har varit överens om att de inkomster staten får genom denna beskattning skall, efter avdrag för vissa kostnader för polisbevakning användas till förbättring av vägarna. Bilismen kan lättare bära vissa skattebelastningar, om skattemedlen används för en förbättring av vägarna, eftersom kostnaderna att hålla motorfordon härigenom blir lägre. Jag anser det därför vara en ganska allvarlig utveckling att den nu föreslagna höjningen av bilaccisen inskrives i en särskild författning, varigenom pengarna kommer att användas för en förstärkning av statskassan och inte för vägändamål. Det är detta vi reagerat mot.

Herr Brandt kom också in på frågan om brännoljeskatten och ansåg att vårt förslag skulle påverka konkurrensförhållandena. Men brännolja används ju huvudsakligen för lastbilar och bussar, och en höjning av skatten på brännolja påverkar därför direkt kostnadsutvecklingen i vårt land. Däremot är det ett utomordentligt litet antal personbilar som drivs med brännolja, och jag tror inte att den ojämnhet i beskattningen av bensin och brännolja som vårt förslag leder till skulle gynna de dieseldrivna personbilarna i konkurrensen med de bensindrivna.

Herr Brandt sade vidare att det skulle bli svårt att genomföra den av oss föreslagna skatten på de lager som finns den 5 februari. Jag kan inte förstå att det skulle vara så krångligt. Att cirka

Höjd indirekt beskattning

1 500 skattebetalare skall inventera sina lager kan inte vara särskilt besvärligt. Däremot måste det vara ytterst besvärligt för bilhandeln att få ett meddelande från finansdepartementet om att det kommer att föreslås en skattehöjning och att denna höjning blir retroaktiv. Det om något har väl vållat trassel. Bilhandeln har haft mycket svårt att veta vad som egentligen skall gälla. Men jag förstår att herr Brandt menar, att i och med att det kommer ett meddelande från finansdepartementet om en skattehöjning från den 1 januari, vilken skall behandlas av riksdagen någon gång i slutet av januari eller — som nu blivit fallet — i början av februari, så har denna skatt också genomförts.

Herr ERIKSSON i Bäckmora (cp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Brandt sade att han inte sett några nya djärva grepp från mittenpartiernas sida i fråga om skatterna. Nej, herr Brandt, det är nog riktigt. Jag kan bara svara för centerns del, men jag kan försäkra herr Brandt, att centern inte kommer att ta några djärva grepp för att höja skatterna i större utsträckning än vad som kan vara motiverat för att komma till rätta med svårigheterna på vissa områden av samhällsekonomin, och som regeringen närmast är ansvarig för.

Beträffande spritpriset säger herr Brandt att han endast vill gå så långt att han vill anpassa det till inkomstutvecklingen. Vi har från centerpartiets och folkpartiets sida velat gå ett stycke till; vi har nämligen velat beakta också de rent nykterhetspolitiska aspekterna på denna fråga. Om vi lyckas minska starkspritkonsumtionen här i landet med en eller ett par miljoner liter om året, så måste väl det, herr Brandt, avsätta rätt tillfredsställande spår ur nykterhetspolitisk synpunkt?

Jag skulle också vilja fråga herr Brandt: Varför motsätter sig herr Brandt och hans partivänner den hit-

tills accepterade principen att bensinskattemedlen skall användas till vägändamål? Varför motsätter man sig att den höjning på 5 öre som nu diskuteras får gå till vägarna?

Herr BRANDT (s) kort genmäle:

Herr talman! Det tjänar ju inte mycket till att nu ta upp en diskussion om omsättningsskattens införande. Alla torde erinra sig hur hårt motstånd vårt förslag den gången mötte. De sex miljarder kronor som omsättningsskatten har givit hade statskassan säkerligen gått miste om, om vi inte hade genomdrivit vårt förslag trots oppositionens bestämda motstånd.

När det gäller specialdestineringen vidhåller jag för min personliga del den principiella inställning som jag redovisade i mitt anförande. Jag kan erinra om att specialstaten för bilbeskattning infördes 1922, ursprungligen i avsikt att få pengar att finansiera vägväsendet. Men detta har ändrats under årens lopp; man har använt alltmer av bilskattemedlen för andra ändamål. De gick ursprungligen till förbättring och underhåll av viktigare vägar och gator, men efterhand har detta utvidgats så att bilskattemedlen nu används för praktiskt taget alla direkta utgifter för vägväsendet och en mängd närstående ändamål. Statsrevisorerna redovisar varje år i sin rapport fondmedlen; de omtalar vad pengarna har använts till — åtminstone delvis — men de säger också att det inte går att avgöra vilka kostnader bilismen egentligen åstadkommer för samhället, t. ex. på sjukvårdens område, på domstolsväsendets område o. s. v., kostnader som bilisterna inte betalar men som bilismen förorsakar.

Det är sålunda med tanke på den förändring som sker i samhället på grund av bilismen och med tanke på samhällets kostnader i andra avseenden än för själva vägbyggandet som jag vidhåller vad jag sade tidigare.

Herr Eriksson i Bäckmora framhöll

Höjd indirekt beskattning

att jag inte ville anpassa priset på sprit till inkomstutvecklingen. Det har jag inte kategoriskt sagt. Jag talade om att inte ens utskottets socialdemokratiska nykterhetsmän i dag vill vara med om någon chockartad höjning av priset vare sig i det ena eller andra syftet, eftersom utredningen pågår. Även jag vill avvakta utredningens resultat. Med hänsyn till det och med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen tycker jag att den avvägning som finansministern gjort är rimlig.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÅNG:

Herr talman! Det föreliggande ärendet är väl så pass belyst av de inlägg som gjorts från talarstolen både av utskottets talesmän och av oppositionens, att jag egentligen kan inskränka mig till att anföra ett par synpunkter på de båda frågor där reservationer föreligger. Jag syftar då på reservationer från utskottets socialdemokratiska ledamöter.

Den första frågan gäller huruvida motorbrännoljan skall vara fri från beskattning vid detta tillfälle eller inte. Det har i den tidigare debatten erinrats om att vi i fjol lämnade motorbrännoljan utanför. Ja det skedde efter vissa funderingar. I år har den tagits med, också efter vissa funderingar. Man kan inte hålla på att med jämna mellanrum bara höja beskattningen på det ena drivmedlet och låta det andra vara oförändrat, eftersom man därigenom onekligen förskjuter konkurrensförhållandena inom bilismen. Om man fortsätter på detta sätt, kan det uppkomma lägen som ur olika synpunkter blir litet bekymmersamma.

Jag har framför mig en statistik som jag hämtat ur Motorbranschens statistiska årsbok för 1965. Den är ganska intressant, eftersom den bl. a. visar att det hela inte är så enkelt att man kan säga att personbilarna kör med

bensin och nyttotrafiken med dieselolja. Om jag ser på lastbilarnas procentuella fördelning, finner jag att i runt tal 60 procent av lastbilsparken drivs med bensin och 40 procent med motorbrännolja. Man kan också avläsa en gräns som är rätt intressant och som sammanhänger med kapaciteten. I fråga om lastbilar på under 5 ton dominerar bensindriften, men när lastbilarna kommer över 5 ton dominerar de dieseldrivna för att sedan göra det än mera när man kommer upp i de tyngre klasserna. För bussarnas del dominerar de dieseldrivna, men om jag lägger samman hela nyttotrafiken, visar det sig att 75 procent av nyttotrafiken går på bensin — noga räknat 74 procent. Följaktligen går 26 procent av nyttotrafiken på dieselolja.

Detta är naturligtvis en utveckling som haft vissa motiv. För lättare lastbilar och för kortare transporter har man ansett det vara riktigt att arbeta med bensinen som drivmedel även när det gäller nyttotrafiken. För de tyngre bruksbilarna och de längre transportererna har man ansett det vara riktigt med dieselolja. Detta har skett i ett prisläge, där dieseloljan beskattas med jag vill minnas 31 öre och bensinen med 43 öre. I dessa skattelägen har alltså varje användningsområde funnit sitt lämpligaste drivmedel. Om man då inte vill ingripa i dirigerande riktning i det som har blivit en naturlig utveckling genom den avvägning som företagsamheten själv gjort, är det mycket som talar för att låta skattehöjningarna följas åt.

Jag har med detta, herr talman, bara velat understryka att det hela inte är så enkelt som att bara sätta likhetstecken mellan å ena sidan personbilar och bensin och å andra sidan nyttotrafik och dieselolja. Det är i stället på det sättet att i runt tal tre fjärdedelar av vad man räknar till nyttotrafiken också går på bensin och följaktligen med bensinens beskattning.

Nu sitter det en kommitté som har

Höjd indirekt beskattning

i uppdrag att ompröva hela drivmedels- och bilbeskattningen. Jag vågar inte stå här i talarstolen och säga att vi nu har en alldeles riktig avvägning och att den tunga dieseldrivna trafiken med hänsyn till slitaget på vägarna — det är ju det som varit avgörande för beskattningens höjd — sålunda skall slippa undan med en skatt av 31 öre per liter, medan den lättare bensindrivna trafiken med hänsyn till dess slitage på vägarna skall bära en skattebelastning av 43 öre per liter. Men som jag nyss sade har en kommitté till uppgift att undersöka denna sak och söka komma fram till förslag om en fordons- och drivmedelsbeskattning, som skall vara så pass riktigt avvägd som det är möjligt just med hänsyn till det i botten liggande motivet att slitaget på vägarna skall vara riktgivande och normgivande för beskattningen. Även den utredningens arbete talar för att man inte bör fortsätta med att sära på proportionerna i beskattningen på motorbrännolja och bensin utan i stället försöka undvika att genom ett ensidigt skattebeslut föra in element i debatten som kanske gör det besvärligare för utredningen att objektivt avväga dessa frågor.

Den andra reservationen rör sig om retroaktiviteten. Jag vill gärna säga några ord även på den punkten.

Jag är inte överraskad över att oppositionen försöker ge riksdagen och allmänheten intrycket att regeringen, och i första hand dess finansminister, har försökt nonchalera riksdagen, att man har så att säga angripit riksdagens suveränitet, den i grundlagarna fastlagda rätten för svenska folket att sig självt beskatta, för att citera vad utskottets talesman herr Brandt nyss anförde.

Jag fäste mig vid att herr Magnusson i Borås i ett av sina inlägg säger att han icke kan acceptera att finansdepartementet säger ifrån att vi nu kommer att höja skatten från den 1 januari. Herr Magnusson fortsatte med att säga att riksdagen är suverän att besluta. Där-

för föreslår vi, säger han, att den höjda bilaccisen träder i kraft den 7 februari.

Jag har precis samma rätt som herr Magnusson i Borås att säga att riksdagen är suverän att besluta. Därför föreslår regeringen att skatten skall gälla från den 1 januari. Ingen kan anklaga mig om jag använder herr Magnussons egen terminologi. Den är exakt lika riktig när jag använder den.

Sedan vill jag i all vänskaplighet understryka för herr Magnusson, att när han talar från denna talarstol är det inte för högerföreningen i Borås och det är inte dess medlemmar som sitter i bänkarna. Han talar för riksdagens ledamöter som har möjligheter att i handlingarna avläsa vad som sagts och vad som inte sagts. Herr Magnusson får disciplinera både sitt tal och sina tankegångar, om vi skall fortsätta denna diskussion under de former som jag menar att riksdagen har rätt att begära att den skall föras i.

Det har aldrig sagts från finansdepartementets sida att vi kommer att höja skatten från den 1 januari — såsom herr Magnussons ord föll. I kommunikén har det inte sagts någonting annat än att det är regeringens och finansministerns avsikt att *föreslå* en retroaktivitet som gäller från den 1 januari 1966.

Detta är ingenting nytt i något avseende. Redan 1958 införde vi en varuskatt på socker med en veckas retroaktivitet. 1960 införde vi en allmän varuskatt med en retroaktivitet på en och en halv månad. Vi höjde den allmänna varuskatten 1962 med tre veckors retroaktivitet. Vi gjorde detsamma 1965 med en retroaktivitet som i vissa avseenden gick upp till fyra månader.

Man har infört retroaktivitet därför att man vill undvika att få en obehärskad hamstring. Man vill undvika att spekulativt sinnade och hamstringsintresserade personer så att säga desavuerar riksdagens ståndpunktstagande. Ingen seriös riksdagsman kan försvara det riktiga i en hamstring på ett sådant om-

Höjd indirekt beskattning

råde under fyra veckor, som det i detta fall skulle ha rört sig om.

Man har tre vägar att välja mellan när man är i den situationen att accisen skall justeras på denna vara, varvid naturligtvis handeln försöker utnyttja höjningen som ett försäljningsargument. Vi har alla i tidningarna kunnat konstatera den mycket påkostade annonskampanjen för att man skall köpa de bilar som fanns kvar hos bilhandeln från årgång 1965 och därmed undvika den höjda bilaccisen.

När departementet gjorde klart för allmänheten att det var regeringens avsikt att föreslå riksdagen en höjd accis med tillbakariktad verkan var det helt enkelt av den anledningen, att den 4 januari distribuerades statsverkspropositionen med dessa hemligheter i korrektur till Tidningarnas Telegrambyrå, som i sin tur distribuerade den till alla tidningsredaktioner. — Visserligen gällde publiceringsförbud till den 11 januari, men riksdagens ledamöter ger mig nog rätt om jag konstaterar, att inte något år tidigare har allmänheten undfågnats med statsverkspropositionens alla hemligheter så flitigt som just i år mellan den 4 och 11 januari. Dessa nyheter var det naturligtvis alldeles speciellt intressant att tala om, och de talades om. Skulle man då ha tillåtit en obehärskad hamstring med den snedvridning av handeln och den extra belastning på valutareserven och bytesbalansen som den skulle ha inneburit? Jag tror inte att någon riksdagsman i en seriös överläggning i praktiken skulle vilja ställa sig bakom ett sådant handlande.

Man har ett annat alternativ, om man vill undvika hamstring. Detta har jag också varit med om att tillämpa, och jag kan villigt erkänna att jag har vantrivits när det har praktiserats. Det har inneburit att man har gjort en blixtkupp mot riksdagen, därför att man inte önskat en hamstringsvåg. En sådan blixtkupp brukar gå till på det sättet, att finansministern med några få ut-

valda och edsvurna tillverkar den proposition som då naturligtvis är så kort och intetsägande som möjligt, levererar den till riksdagen på en fredag efter att först under tysthetslöfte ha diskuterat den med bevillningsutskottets ledamöter och fått ett underhandsbesked av bevillningsutskottets ordförande, att han är villig att kalla samman utskottet utan varning till en överläggning på fredag eftermiddag eller eventuellt på lördag förmiddag. Därefter har bevillningsutskottets utlåtande lagts på kammarens bord på lördagskvällen vid en extra inkallad session. Det brukar vara herr talmannen och jag som är närvarande vid den sessionen. Då bordlägges ärendet och man beslutar att det skall behandlas efter en bordläggning. Sedan kommer det upp till behandling måndagen efteråt.

Detta förfarande ger inte riksdagen någon möjlighet att motionera, det ger inte riksdagens ledamöter någon möjlighet att ha någon uppfattning, det ger inte utskottet möjligheter att diskutera förslaget på ett seriöst sätt. Jag använder inte för stora ord, om jag säger att jag har ogillat det förfarings sättet i allra högsta grad och endast med ytters- ta motvilja varit med om det, och jag har inte gärna velat upprepa det en gång till. Det är det andra alternativet, som alltså förutsätter att man icke vill släppa lös en hamstringsvåg.

Det tredje alternativet däremot är att man gör som vi har gjort nu, nämligen att man helt enkelt gör klart för bilhandeln och allmänheten, att det är regeringens avsikt att avlämna en proposition till riksdagen med visst innehåll. Riksdagens suveränitet träds då på intet sätt för nära. Riksdagen har alla möjligheter att avslå eller acceptera förslaget. Det är ett försök att missleda, när man betecknar vad som nu har skett såsom ett försök från finansministerns sida att ställa riksdagen off side. Tyvärr måste jag säga att jag tror att det är ett medvetet försök att

Höjd indirekt beskattning

missleda. Jag tycker att man inte bör låna sig till detta.

Ovannämnda meddelande har haft en praktisk effekt, och jag tycker att den praktiska effekten knappast kan beklagas och följaktligen inte heller kritiseras. Bilhandeln har under januari månad gått i lugna banor. Vi har sluppit alla hamstringseffekter. Man har ute bland återförsäljarna sålt de bilar som man fick levererade före årsskiftet. Ingen i oppositionen har ju sträckt sig så långt i sina förslag, att man velat i detta sammanhang särskilt skattlägga de bilarna. Man har inte heller velat ta ut den högre skatten på de bilar man fått ut i januari månad; man skulle först göra en lagerinventering och sedan börja tillämpa den nya skattesatsen. Det har ju sålts en hel del bilar som har levererats under januari månad, och dem kommer man ju inte åt genom en lagerinventering. Följaktligen blir det ett skattebortfall med det förslag, som utskottet har gjort sig till talesman för, jämfört med propositionens uppläggning och reservanternas förslag.

Skattskyldiga i fråga om bilaccisen är enligt regeringens förslag producenterna — i detta fall Volvo och SAAB — och de registrerade importörerna. Det finns 40 sådana skattskyldiga i det ledet. Det är seriösa företag, det vågar jag säga. Kontrollstyrelsen har fått i uppdrag av departementet att göra en kontroll i dessa företag, så att man skiljer på de bilar som har gått ut till återförsäljarna före årsskiftet och de bilar som går ut till återförsäljarna efter årsskiftet. Det föreligger ingen risk för och det finns ingen anledning tro, att dessa 40-tal seriösa och vederhäftiga företag försöker manipulera med bokföringen. Även om någon av dem skulle komma på en sådan idé, är i långa stycken deras bokföring enligt vad som sagts mig upplagd enligt datateknik, där man helt enkelt inte kan manipulera. Dessa företag är som sagt veder-

häftiga och de vill inte sätta sig i en sådan situation. Kontrollen är enkel och går lätt att genomföra.

Genom förhandsmeddelandet om vad regeringen ämnade föreslå riksdagen har bilhandeln under januari månad flutit lugnt och smidigt utan den minsta tillstymmelse till hamstringstendenser. Det har sagts mig att det har varit en ganska dämpad bilhandel under januari månad; dämpningen under november och december har fortsatt under januari. Det skulle ha blivit helt annorlunda, om den svenska pressen hade fått möjligheter att efter en vecka in på januari månad tala om att skatten senare skulle höjas. I så fall skulle man under fyra veckor fritt ha kunnat skriva kontrakt daterade och dagtecknade under denna tid för att därmed slippa ifrån den högre accisen.

Nu har utskottet förordat en lagerinventering och en lagerbeskattning avseende hela handeln, d. v. s. alla bilhandels återförsäljare. Det rör sig då inte om ett 40-tal högst seriösa företag utan om 1 500 i allmänhet seriösa företag. I denna grupp finns det företag mot vilka jag kanske är för vänlig om jag använder uttrycket »seriös».

Vi har erfarenhet av detta system och jag har hört mig för hos kontrollstyrelsen som talat om för mig att detta blir en ytterst arbetskrävande och besvärlig inventering som inte ger det exakta resultat som en samvetsgrann myndighet naturligtvis gärna vill komma fram till. Här vill jag citera vad den sakkunniga kontrollstyrelsen skriver: »Handelsstrukturen är även sådan att det i många fall icke är möjligt att nå lager-skattskyldiga annat än genom en efterforskning, då handeln ofta sker i flera led. Att i efterhand få en säker uppfattning om lagerhållningens verkliga storlek viss dag hos viss skattskyldig kan ofta ställa sig omöjligt» — — — och sedan säger kontrollstyrelsens expertis, varvid man kan läsa mycket mellan raderna — — — »inte bara be-

Höjd indirekt beskattning

roende på bristande bokföringsunderlag». Vi har erfarenhet av detta, och jag vågar säga att den knappast är uppmantrande.

Någon skatteförlust har vi icke gjort vid detta förfarande, medan däremot ett annat skulle ha inneburit en väsentlig skatteförlust. Någon rättsförlust har inte heller skett liksom inte heller någon nonchalans mot riksdagens grundlagsenliga rättigheter. Därest herr Magnusson i Borås håller sig till akterna skall han finna att han inte har rätt att presentera vad finansdepartementet har gjort med de formuleringar som han vid två tillfällen presterade från talarstolen i sitt senaste anförande.

Till herr Gustafson i Göteborg vill jag bara säga ett par ord. Han säger att en ökning av sparandet väl ändå vore bättre än att komma med dessa punktskatteförslag. Detta är en fråga som vi har debatterat till leda. Den har egentligen inte att göra i denna debatt; den kan tas upp i en allmän ekonomisk debatt eller i en remissdebatt. Jag skall inte göra mig skyldig till någon närmare redogörelse, men kan säga att de försöken att stimulera sparandet genom avdrag slår som de slår — det vet vi alla.

Min företrädare i ämbetet gjorde försök med utomordentligt favoriserade sparobligationer som gav en årsränta på 25 å 30 procent, men en efterforskning som gjordes av statistiska centralbyrån gav vid handen att inte ens denna stimulans medförde något nysparande, vilket ju är vad man eftersträvar. Man flyttar över ett gammalt sparande med dålig ränteavkastning till ett sparande med hög ränteavkastning, men totalt sett blir det inte fråga om något nytt sparande. Jag har bara velat framhålla detta därför att herr Gustafson i Göteborg tog upp frågan. På denna punkt har jag min egen uppfattning vilken jag många gånger delgivit riksdagen.

Jag vill också säga några ord beträffande en annan sak. Rörande frågan

om brännvinspriset anser somliga att ett högre pris är försvarbart och lämpligt från alla synpunkter samtidigt som man säger sig inte vilja höja priset på bensinen med mer än 3 öre och avstår från att höja motorbrännoljan med 5 öre, därför att man inte vill ha något genomslag på prissidan.

Vi har studerat detta, och våra undersökningar har givit vid handen att en prishöjning på 2 kronor 25 öre på spriten utöver regeringsförslaget ger ungefär samma effekt på konsumentprisindex som prishöjningen på brännolja och den tvåöring på bensinen som skiljer mellan propositionens och oppositionens förslag. Man kan ha den uppfattningen att det är bättre att höja brännvinspriset och låta bli brännolja, men då får man anföra andra argument än prisstegringen. Gjorda undersökningar ger nämligen som sagt vid handen att de båda åtgärderna får samma effekt.

Jag skulle kunna gå ännu litet längre och säga att höjningen av brännvinspriset slår absolut, omedelbart och utan reservationer på konsumentprisindex, medan det däremot inte är alldeles säkert att en höjning av motorbrännolja över hela fältet kan omsättas i högre taxor. I varje fall säger de statistiska experter som har undersökt detta, att allting talar för att den prishöjning vi får — oavsett om vi följer regeringen eller oppositionen — blir garanterat snabbare om vi lägger 2 kronor 25 öre extra på spriten än om vi väljer vägen att höja motorbrännolja med 5 öre.

Sedan vill jag också säga några ord till herr Eriksson i Bäckmora. Det är förmodligen mycket populärt i enklare församlingar att tala om att finansministern använder bilen som mjölkko, vilken skall mjölkas med jämna mellanrum. Jag vill säga till herr Eriksson att trots behandlingen av bilen som en mjölkko frodas ju ändå den kon på ett sätt som herr Eriksson i sin egenskap av sakkunnig på kor inte kan finna något motstycke till någon annanstans.

Beträffande höjningen av spritpriset

Höjd indirekt beskattning

har jag tidigare sagt, och jag kan upprepa det nu, att för den vara som kostar 2 kronor att producera, distribuera och försälja och som sedan presenteras konsumenten för 34 kronor — där alltså 32 kronor utgöres av skatt — kan man knappast göra gällande att den är lågt beskattad. Naturligtvis finns det andra motiv än fiskala för den höjningen, nämligen de nykterhetspolitiska. På riksdagens begäran har vi ju nu en stor kommitté som förutsättningslöst skall inventera hela vår nykterhetspolitik, och jag tycker att den kommittén skall få göra det. Där får man ta under övervägande huruvida en kraftigare höjning av spritpriset än vad regeringen föreslagit skulle få någon nykterhetspolitisk verkan eller inte.

Jag vet att det finns ledamöter i denna kammare som har den uppfattningen, att man kan om inte precis skatta ihjäl så i varje fall reducera bruket och missbruket av alkohol, om man bara tar till ordentliga skattehöjningar. I debatten har också framhållits att med en höjning på 5 kronor 25 öre i stället för 3 kronor kan man förmodligen pressa ned konsumtionen med ett par miljoner liter. Men efter att ha funderat på saken är jag inte så övertygad om att dessa 2 miljoner liter skulle ha någon egentlig nykterhetspolitisk effekt. Tyvärr är det väl så, att missbrukarna skaffar sig sin sprit i alla fall. Det är de som är brukare utan att vara missbrukare som möjligen tycker att det nu börjar bli så dyrt att om man tidigare köpt en liter i kvartalet så köper man bara en liter per halvår. Jag tror det är den gruppen, som man egentligen inte vill åt när man talar nykterhetspolitik, som minskar på sin förbrukning.

Däremot har vi sagt oss att det finns tillräckligt allmänna skäl för att varan inte skall bli billigare relativt andra varor. Det har varit den princip som jag har haft i bakgrunden vid alla de spritskattehöjningar jag har varit med om under mina elva år som finansmi-

nister. Med hänsyn till att det nu på riksdagens begäran sitter en stor kommitté, som har att undersöka om det är en framkomlig väg att pressa ned missbruket genom skattehöjningar eller om man skall använda andra vägar och andra metoder, så tycker jag nog att oppositionens förslag på denna punkt är ett hårdare föregripande av kommitténs förutsättningslösa bedömningar än vad som är lämpligt och erforderligt. Regeringsförslaget är därvidlag rimligare, ty det förändrar inte den bakomliggande uppfattning som kammaren har varit ense om, nämligen att spritpriserna skall följa med andra priser. Går man ifrån den principen har man kommit in på ett nykterhetspolitiskt ställningstagande, som jag inte skulle vilja ha avgjort så här improvisationsmässigt i riksdagen, när det sitter en kommitté som har att fundera över denna fråga och göra statistiska undersökningar, utredningar och överväganden.

Jag fäste mig vid att både herr Gustafson i Göteborg och herr Magnusson i Borås med en viss förtjusning gick upp i talarstolen och frågade herr Brandt: »Har man nu inom socialdemokratien bestämt sig för att göra rent bord med specialdestinationen av bilskattepengar till vägarna?» Denna fråga har väl egentligen varit föremål för diskussion bara en gång tidigare, om jag minns rätt 1959 eller 1960, när vi hade den sista stora besparingsutredningen med representanter för alla politiska partier. Det var ju synnerligen prominenta personer från de politiska partierna som satt med i denna besparingsutredning. Utredningen kom enhälligt till resultatet att man skulle slopa specialdestinationen och låta bilpengarna gå in bland de vanliga budgetinkomsterna. Jag vill som min mening anföra att bilexplosionen i vårt land för både stat, kommun och medborgare har varit så snabb att den har ställt till åtskilliga problem. Våra kommuner har utomordentligt kostsamma investeringsprogram fram-

Höjd indirekt beskattning

för sig därför att vi i så stor utsträckning vill ta upp 10, 12 eller 14 kvadratmeter per person när vi skall ta oss fram på tätorternas gator genom att sitta ensamma i bilar och snurra på ratten. Det är ingen tvekan om att gatubreddningar, saneringsobjekt, tunnelbanebyggen och vad det än må vara kostar enorma pengar. Jag understryker vad herr Brandt sade, att detta hade man knappast en aning om när specialdestinationen för första gången debatterades och godkändes som princip i riksdagen.

Jag läste för några år sedan ett uttalande av en av mina företrädare, finansminister Wigforss, som någon gång 1933 eller 1934 i ett inlägg i kammaren sade att specialdestinationen kan försvaras, den ger en inkomst till vägväsendet på — jag vill minnas vid det tillfället — 32 miljoner kronor. Det tyckte man var rätt lämpligt vid det tillfället. Men sedan har det ju hänt så mycket att utgångspunkterna i dag är helt förändrade.

När jag således läste besparingsutredningens betänkande fann jag självfallet rationella motiv för utredningens resonemang. Det kan ju tänkas att denna kammare och medkammaren anser att det är viktigare att bygga bostäder, att kunna ge folkpensionärerna en ordentlig folkpensionshöjning, att kunna bygga ut andra samhällsavsnitt. En sådan avvägning är man i viss mån förhindrad att göra vid ett behårt vidhållande av specialdestinationen.

Jag kom emellertid ändå, trots att jag mycket noga läste igenom utredningens betänkande, till den uppfattningen för fyra—fem år sedan, att riksdagen inte är mogen att gå ifrån specialdestinationen i någon större utsträckning utan att avvägningen bör göras ungefär som den här är presenterad, bl. a. i det senaste förslaget från regeringen. Jag vet inte vad resultatet skulle bli om vi gjorde en test på riksdagen i dag. Men nog har jag innerst inne den uppfattningen, att riksdagen knappast är mogen att gå

ifrån denna specialdestination på de 31 respektive 42 ören som nu går till vägbyggandet från drivmedelsbeskattningen.

Jag har velat säga detta för att visa att debatten i dag kan föras från rent sakliga utgångspunkter och utan känslodarr. Man behöver inte väta på fingret, sätta upp det i luften samt springa fram till talarstolen och säga: »Fick vi där en politisk poäng? Jaså, socialdemokraterna har bundit sig för en specialdestination!» Även om vi har kommunalval i höst, så tycker jag det är litet för tidigt att starta valrörelsen redan i dagens debatt.

När på sin tid Lars Eliasson från dåvarande bondeförbundet och Gunnar Svärd från högern — vem som representerade folkpartiet kan jag inte säga på rak arm, men det var säkerligen en prominent riksdagsman — kom fram till att specialdestinationen skulle slopas, anförde man vissa motiv för detta. Och får vi i riksdagen någon gång en diskussion härom, tycker jag det vore en fördel om vi kunde föra den utan sneglande på bilistopinionen och vägfärdaropinionen över huvud taget och i stället se på frågan såsom en riksdagsman enligt min mening bör se på den.

Jag har alltså tillåtit mig att säga att jag inte tror att riksdagen är färdig för en omläggning nu. Men jag tror att åtskilliga riksdagsmäns tankar går i dessa banor. Och osvuret är bäst — vi kanske en gång kommer i det läget att en omläggning går att genomföra. Jag säger detta utan att ge något besked om var jag själv står i dag. Jag understryker än en gång att specialdestinationen är en fråga som bör behandlas från sakliga utgångspunkter, utan sneglande på den allmänna opinionen.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Vad först sparandet beträffar, så nämnde jag det bara inledningsvis. Jag håller gärna med finans-

Höjd indirekt beskattning

ministern om att vi kan diskutera saken utförligare vid ett annat tillfälle.

Men varför blev det så förra året att vi — trots skattehöjningar — inte fick en mindre konsumtion och inte balans i utrikeshandeln som herr Sträng hade utlovat? Jo, därför att det frivilliga sparandet minskade så mycket. Och anledningen till att sparandet minskar är i första hand brist på förtroende för penningvärdet.

För det andra sade finansministern att en höjning av spritpriserna slår igenom i konsumentprisindex på samma sätt som en höjning av skatten på motorbrännolja. Låt mig då framhålla att skillnaden är den, att skatten på motorbrännolja höjer taxorna och därmed får genomslag i form av kostnadsstegringar för produktionen.

För det tredje talade finansministern om den procentuella relationen mellan det antal bilar, som går på dieselloja och som går på bensin. Det väsentliga är dock hur stor del av drivmedelsåtgången som utgörs av motorbrännolja och av bensin. Jag har en statistik till hands, som visar att ungefär 90 procent av åtgången av drivmedel i den yrkesmässiga lastbilstrafiken utgörs av motorbrännolja och cirka 10 procent av bensin.

Till finansministerns uttalande att det inte kan vara bra att höja priset på bensinen med 5 öre medan priset på motorbrännolja får vara oförändrat säger vi att vi från folkpartiets och hela oppositionens sida föreslagit en höjning med bara 3 öre på bensinpriset och ingen höjning av motorbrännoljepriset.

När det gäller retroaktiviteten vill jag erinra om att riksdagen tidigare varit känslig på denna punkt. När bilaccisen först infördes i form av en särskild investeringsavgift framflyttade riksdagen på bevillningsutskottets framställning tidpunkten för ikraftträdandet för att bemöta invändningarna mot retroaktiviteten.

År 1956, när den nuvarande bilaccisen infördes, tillämpade man systemet med lagerskatt. Med anledning av att finansministern åberopade att det varit svårigheter förenade med denna beskattningsform, vill jag anföra att bevillningsutskottets kansli gjort förfrågningar hos kontrollstyrelsen, vilken har uttalat att en sådan beskattning kunde genomföras utan några större svårigheter. Vissa svårigheter förekommer väl alltid, men det intryck som bevillningsutskottets kansli fick vid sina förfrågningar hos kontrollstyrelsen var att det gick att genomföra denna beskattning utan större svårigheter.

Låt mig till sist när det gäller specialdestinationen framhålla att vi på denna punkt inte använde något större känslodarr — vi fick bara ett meddelande från herr Brandt, och vi trodde att vi skulle ta honom på allvar.

Herr MAGNUSSON i Borås (h) kort genmäle:

Herr talman! Finansministern var något uppbragt över att jag, såsom han tolkade det, skulle ha sagt att finansministern hade meddelat att denna skatt skulle komma att genomföras fr. o. m. den 1 januari. Jag vill understryka att vad finansministern uttalade vid årsskiftet var att han skulle komma att föreslå en beskattning, som skulle verka retroaktivt fr. o. m. januari månad. Om ordet »föreslå» skulle ha fallit bort i mitt uttalande — jag hade det i mina anteckningar — ber jag finansministern om ursäkt för detta, ty det var inte min avsikt.

Vidare framhåller finansministern att han lämnade detta meddelande av den anledningen att han ville ha den effekten — som han nu också framhåller att meddelandet fått — att utvecklingen av bilhandeln under tiden från den 1 januari skulle bli lugn. Ja, vad jag har menat med mitt uttalande är framför allt att det, när finansministern gör ett uttalande om att han kommer att före-

Höjd indirekt beskattning

slå riksdagen en åtgärd av en viss innebörd, är ganska naturligt att svenska folket får den uppfattningen, att detta också så småningom kommer att bli riksdagens beslut, vilket beror på det majoritetsförhållande som vi i dag har i riksdagen. Därför är det naturligt att reaktionen blir sådan som den blir.

Nu anför finansministern att det av oss framlagda förslaget om lagernskatten skulle vara besvärligt att genomföra. Han menar att man genom hans förslag har undvikit ett skattebortfall. Men jag skulle vilja fråga vilket skattebortfall det är som man har undvikit? Riksdagen har nämligen ännu inte fattat något beslut om att höja bilaccisen, och därför kan något skattebortfall inte gärna ha uppstått på grund av de bilaffärer som gjorts under de veckor som hittills förflutit.

Jag tror inte att man skall överdriva möjligheterna att genomföra en så våldsam hamstring på ett område som detta. Vi har i alla fall under hela januari månad haft vetskap om förslaget att spritpriserna skulle höjas, men hamstringen har inte ens på detta område varit särskilt överdriven. Jag såg en uppgift att det rörde sig om 25 procent större inköp än det normala. Det skulle innebära ungefär en veckas konsumtion, och det kan sålunda inte vara så förfärligt farligt, om man drar ut på tiden och låter riksdagen i vanlig ordning fatta ett sådant beslut.

Vad jag menar med vårt förslag är nämligen att man får en effektiv beskattning på de bilar som kommer att säljas från den 5 februari. Det anser vi på vårt håll vara riktigt.

Herr **ERIKSSON** i Bäckmora (cp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sträng har föredragit sin statistik rörande fördelningen mellan bensindrivna och diesellojdrivna bilar, och jag har ingen anledning tro annat än att dessa siffror är riktiga. Om herr Sträng i stället för att

räkna stycketal bilar gjorde sin jämförelse efter tonkilometer befraktning, finge han nog fram andra siffror och andra proportioner med avseende på bensin och brännolja.

Det är riktigt att jag har angripit finansministern för att han valt bilismen till sin speciella mjölkko. Finansministern kunde väl också kosta på sig att göra det erkännandet. Jag måste konstatera att herr Sträng och bilägarna har helt motsatta och oförenliga ståndpunkter i denna fråga. Herr Sträng vill bromsa bilismen, och bilismen vill bromsa herr Sträng. Jag befarar att herr Sträng har de kraftigare bromsarna.

Till slut ber jag att få tacka herr finansministern för det erkännande han gav mig i fråga om begreppet ko. Jag skall kvittera denna artighet genom att inte fränkänna finansministern all sakkunskap på detta område; det kan jag göra därför att herr Sträng har suttit som jordbruksminister i Kungl. Maj:ts regering.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet **STRÄNG**:

Herr talman! Jag vill bara påpeka för herr Eriksson i Bäckmora, att man som jordbruksminister har föga praktisk beröring med korna. Eftersom jag har tillbringat några år av min ungdom som lantarbetare och ladugårdskarl är betyget emellertid alldeles riktigt; jag är inte alldeles främmande för begreppet ko.

Herr Magnusson i Borås säger: »Det blev ju inte något skattebortfall under januari månad.» Nej, det blev inte det, därför att finansministern hade sagt ifrån att det var hans avsikt att föreslå riksdagen en retroaktivitet. Enligt herr Magnusson bör man inte göra på det sättet. Man bör låta diskussionen gå, hamstringen gå, motionstiden gå och utskottsbehandlingen gå för att efter fyra — fem veckor inregistrera den hamstring som ägt rum. Herr Magnusson kan

Höjd indirekt beskattning

väl inte försvara sin linje med att åberopa min! Någon ordning och reda får det ändå vara i debatten.

För herr Gustafson i Göteborg vill jag förklara att det är slutresultatet i konsumentprisindex vi har försökt räkna fram. Dessa konsekvenshöjningar av brännoljeskatten är ungefär jämförbara med de garanterat omedelbara höjningarna, om man tar 2: 25 mera för brännvinsliten eller spriten över huvud taget.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det är klart att man kan försöka beräkna vad det blir för konsekvensprisstegringar av en höjd brännoljeskatt men jag är inte säker på att de går att fånga in. Nackdelen med dessa höjningar är just att de slår igenom inte bara i transporttaxor — om man nu räknat in det — utan de verkar över huvud taget kostnadsfördyrande i näringslivet. Vi bör väl — i det läge vi befinner oss när det gäller utrikeshandeln — vara försiktiga med åtgärder som direkt slår igenom i prishöjningar på andra varor.

Beträffande spritkattehöjningen säger finansministern att han inte tror att det får så stor nykterhetspolitisk effekt om man genom våra åtgärder kan minska spritkonsumtionen med 2 miljoner liter. Vi har i våra beräkningar av vad skatten skulle ge utgått ifrån inte bara att den eljest förutsedda ökningen av spritkonsumtionen skulle utebli utan även att konsumtionen skulle minska med minst 3 miljoner liter, och vi har trott att detta också skulle få en verklig nykterhetspolitisk effekt.

Jag noterar att finansministern inte kommenterade min uppgift om att den allt överväldigande delen av den yrkesmässiga trafiken går med dieselolja. Detta förhållande innebär, att den yrkesmässiga trafiken drabbas hårt, om vi lägger skatten här.

Herr MAGNUSSON i Borås (h) kort genmäle:

Herr talman! Vår kritik mot herr Sträng för det uttalande som gjordes vid årsskiftet innebär ju att vi menar att det i sak har föregripit det beslut som riksdagen i dag skall fatta.

I min förra replik frågade jag vad det var för skattebortfall som finansministern talade om och som skulle ha räddats hem genom hans åtgärd. Enligt mitt förmenande kan det inte vara tal om något skattebortfall så länge riksdagen inte fattat beslut om höjning av bilaccisen. Det är ju det vi kommer att göra om en stund. Däremot blir det ett skattebortfall för alla de bilar som i dag finns i lager, alltså sådana bilar som bara av en ren händelse t. ex. hade passerat gränsen den 1 januari eller de bilar som i det ögonblicket hade råkat lämna fabriken men som nu finns ute. Det är här jag menar att vårt förslag innebär att finansministern antagligen kommer att få litet mer pengar. Med det förslag som har ställts i bevillningsutskottet anser vi att man också får ett riktigt konkurrensförhållande i fråga om den försäljning som kommer att ske i fortsättningen.

Tillåt mig att också anföra några få ord om specialdestineringen, vilket jag inte hann med i min föregående replik. Det är riktigt, som finansministern sade, att besparingsutredningen på sin tid föreslog att specialdestineringen skulle bort. Men besparingsutredningen har på sin tid framfört så många förslag som aldrig har realiserats. Detta är väl ett av dem. Faktum är — och det understök finansministern också — att riksdagen har bestämt sig för att ifrågavaraande bilskattemedel skall gå till vägväsendet genom specialdestinering. Det var ju glädjande att höra att finansministern tydligen alltjämt tror att vi behöver ha detta kvar. När vi nu har det beslutet, menar vi i oppositionen, att det vore normalt och riktigt att de nya skattepålager, som nu läggs på bilismen,

Höjd indirekt beskattning

också gick till automobilskattemedel-fonden.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÄNG:

Herr talman! Jag vill bara understryka följande enkla fakta. En beskattning av brännoljan ger 40 miljoner. Den kommer att slå ut i konsekvensprishöjningar för konsumenterna. Förslaget om 2:25 extra på spriten ger — om jag minns rätt — enligt edra egna beräkningar styvt 100 miljoner, som garanterat omedelbart slår över på konsumtionen.

Jag tror att jag har räknat mycket favorabelt för brännoljans del, om jag säger att nämnda 40 miljoner så småningom får samma konsumentpriseffekt som de 100 miljonerna i fråga om spriten. Jag kan inte tycka att denna beräkning sätter oljan i någon strykclass. Även om det är flera led, så avlar ju inte pris-sättningen av sig från initialsumman 40 miljoner kronor, så att effekten av denna höjning blir större än höjningen på 100 miljoner kronor av spritskatten, vilken ögonblickligen slår igenom i konsumentledet. Jag tycker att bara denna beräkning klart ger vid handen att jag helt har täckning för mina antaganden.

Jag har vidare vänt mig mot denna förenklade argumentation att dieseldrivna bilar skulle svara för nyttotrafiken, medan de bensindrivna skulle gå i icke-nyttotrafik. Kvar står det faktum, enligt de statistiska redovisningar som bilhandeln lämnat i sina publikationer, att om man exkluderar traktorer och bussar, så är det 75 procent av de i nyttotrafik gående lastbilarna som drivs med bensin och 25 procent som drivs med dieselolja. Att de bilar som drivs med dieselolja är tyngre och går längre vägsträckor är alldeles uppenbart. Men man kan fördenskull inte komma fram till herr Gustafsons i Göteborg slutsats, att de dieseldrivna bilarna svarar för 90 procent av nyttotrafiken och de bensindrivna bilarna för 10 procent

av nyttotrafiken. Det är en ytterligt lös-lig argumentering, som jag tror att herr Gustafson själv vill vara den förste att korrigera. Annars har jag misstagit mig på herr Gustafson.

Herr WIKLUND (fp):

Herr talman! Sedan företrädare för regeringen och de olika oppositionspartierna nu i en första omgång av debatten ägnat sig åt en mera allmän punkt-skattepolitisk diskussion, kanske jag kan få anlägga några speciella synpunkter på det ärende vi nu behandlar. Jag gör det som motionär och som företrädare för den nykterhetspolitiska opinion i landet, som i prisinstrumentet ser en av de viktigare metoderna att rationellt påverka alkoholkonsumtionens storlek och sammansättning. Vi ser finansministerns åtgärd att med nykterhetspolitisk motivering föreslå en viss höjning av alkoholbeskattningen såsom ett åtminstone litet steg i rätt riktning. En flerpartimotion förra året i samma syfte avslogs, men redan då kunde det för-ljudas att alkoholskatterna skulle bli föremål för en regeringens framstöt i år. Den nu föreliggande propositionen borde — med tanke på finansministerns däri gjorda uttalande att rusdrycksbe-skattningen fyller en viktig funktion i de nykterhetspolitiska strävandena — kunna bli inledningen till en mera rörlig alkoholförsäljningspolitik och den var alltså från vår sida väntad.

Vi ansluter oss vidare till finansministerns förslag att höjningen av alkoholbeskattningen bör ske genom höjningar av grundavgifterna i den särskilda omsättningskatten på sprit och vin.

I en motion från vårt håll har vi till-låtit oss att peka även på maldryckerna som ett objekt av intresse inte endast med hänsyn till det ansträngda budget-läget utan även av alkoholpolitiska skäl och — låt mig säga det — av rättvise-skäl i ett läge då priserna på livsmedel är på väg uppåt. Att de alkoholstarkare maldryckerna skall direkt favoriseras

Höjd indirekt beskattning

vid en allmän höjning av varupriserna är åtminstone diskutabelt. Vi har dock avstått från att nu ställa något direkt yrkande i fråga om dessa drycker, eftersom en prövning av frågan om prissättningen på dessa och övriga alkoholdrycker enligt direktiven för den nyligen tillsatta alkoholpolitiska utredningen ingår som ett centralt led i denna utrednings arbete. Innan denna utredning blir färdig med sitt arbete, har vi i varje fall inte någon genom en statlig utredning utarbetad anvisning eller rekommendation om hur prissättningen på alkoholdrycker bör ske för att bäst främja nykterhetspolitiska syften. En ordning med en efter ruseffekt graderad beskattning, så att de alkoholstarkare dryckerna drabbas mer än de andra, tillämpas redan men inte fullt konsekvent. Därtill kommer att en sådan skattegradering bygger på teorien eller hypotesen, att alkoholsvagare drycker såsom vin och öl i princip medför inga, små eller relativt betydelselösa alkoholskador och att en alkoholpolitisk och reklamässig favorisering av t. ex. vin därför nästan alltid är lämplig, önskvärd eller försvarlig. Denna idé har som bekant satt sin prägel på senare tids alkoholpolitiska diskussion och på prissättningen på alkoholdrycker. Det är klart — alla är väl eniga om det — att alkoholstyrkan i en dryck är av stor betydelse för skaderisken. Men, herr talman, det vore egentligen riktigare att medelst någon statistiskt-vetenskapligt grundad metod fastställa de olika dryckernas skadeeffekt eller skaderisk och sedan utgå inte ifrån ruseffekten utan ifrån skadeeffekten. Man skulle därvid göra en invägning av de olika dryckernas bidrag till uppkomsten av akuta eller kroniska sociala eller andra skadeverkningar. Det anses inte helt omöjligt att utforma ett skadeindex av denna typ. Vi vet ju också att man på många andra håll i världen har en dominerande och klart skadlig vinalkoholism.

Av nu antydda skäl och med tanke

på vad vi vet om det växande ungdomsfylleriet i samband med vinkonsumtion — det gäller då lättvinerna — har vi inte ansett oss kunna föreslå en lägre procentuell skattehöjning för vinerna än vad vi föreslagit för starkspriten. Detta gäller närmast förslagen i motionerna I: 301 och II: 426.

Att de prispolitiska åtgärderna för att åstadkomma en omstrukturering av alkoholkonsumtionen och för att gynna vinerna inte riktigt fått den verkan som man tänkt sig och hur komplicerad denna problematik egentligen är, visas av siffror för konsumtionsutvecklingen för första halvåret 1965 och av kontrollstyrelsens kommentar till denna statistiska serie. Under denna tid ökade spritförsäljningen med 8 procent men vinförsäljningen med 5 procent. Kontrollstyrelsen säger: »Det är första gången sedan tredje kvartalet 1956 som försäljningsökningen varit klart större för spritdrycker än för vin. Den eftersträvade förskjutningen inom konsumtionen till lättare drycker har alltså på denna punkt i varje fall tillfälligt avbrutits.» Motsvarande sifferuppgifter och kommentar för andra halvåret 1965 har såvitt jag vet inte publicerats, men siffrorna för konsumentutgifterna för hela året 1965 kan möjligen tyda på en oförändrad bild när det gäller utvecklingen under senare delen av 1965.

Prispolitiken ger alltså i sin nuvarande utformning upphov till en hel del frågetecken. Dess användning ger av konstitutionella skäl också anledning att aktualisera själva metodiken vid skattehöjningars genomförande. Nog borde det finnas vissa möjligheter att på lämpligare sätt än som nu skett genomföra skattehöjningar på varor, som är så efterfrågade som de vi nu diskuterar utan att man t. ex. går vägen över fullmaktslagstiftning eller tar till åtgärder som av andra rent konstitutionella skäl inte bör användas.

Nu har man, herr talman, liksom förra året kunnat iakttaga hamstringstenden-

Höjd indirekt beskattning

ser inför skattehöjningarna, och för alkoholdryckernas del har sannolikt langningen ökat. Hamstringsproblemet berördes av finansministern då det gällde bilaccisen. Jag tror att de exempel på vägar att gå för att klara detta problem, som finansministern anförde, inte är de enda; i varje fall vad gäller spriten finns säkerligen andra möjligheter också. Hamstringsproblemet gör att man gärna skulle se att alkoholpolitiska utredningen komme med delförslag då det gäller prispolitiken och sättet för dess användning, d. v. s. ett användningssätt som medför att inga större hamstringseffekter skulle behöva uppstå.

Vi har för vår del, liksom i stort sett även skett i partimotioner från mellanpartierna, ansett att en 25-procentig höjning av sprit- och vinbeskattningen vore rimlig såsom ett provisorium, eftersom denna höjning endast obetydligt går utöver inkomstökningen sedan 1963 och alltså inte endast kunde verka bromsande på konsumtionen utan, som vi hoppas, i någon mån också nedpressande. En sådan höjning bör därmed kunna ge lägre konsumtionssiffror än de som uppvisades t. ex. 1962.

Det är alltså enligt vår mening inte fråga om en chockprishöjning, och den utgör därför inte heller ett större föregripande av den alkoholpolitiska utredningens arbete och överväganden än propositionen. Hur liten skattehöjning det egentligen rör sig om framgår av en hänvisning till vad en ökning enligt regeringens förslag betyder för måttlighetskonsumenterna. Om de undersökningar som nyligen publicerats beträffande en typiskt måttlig alkoholkonsumtion är något så när riktiga, kommer höjningen av spritpriserna för en majoritet av konsumenterna att betyda en merutgift på bara en tia om året. Tillägger man så den lilla höjningen av vinpriserna kanske man når upp till en merbelastning i skatt på en typisk måttlighetskonsument av omkring 1 krona per månad.

Jag är, herr talman, fullt på det klara med att det på grund av det nyligen lämnade uppdraget till den alkoholpolitiska utredningen inte torde vara möjligt att vinna gehör för våra principiella synpunkter vid denna riksdag. Våra förslag har av denna anledning en mera preliminär karaktär, betingad av dagens realiteter, och är inte ett uttryck för vår mera principiella, långsiktiga totalbedömning av alkoholskatteproblematiken. Jag kommer nu beträffande alkoholbeskattningen att rösta med den reservation, som har avgivits av herr Stefanson m. fl. Jag gör detta på grund av att detta ärendes läge rent formellt inte torde medge någon framgång för ett yrkande om bifall till min motion. Jag tänker då åter på det faktum att det så nyligen tillsatts en alkoholpolitisk utredning med särskilt uppdrag att ägna sig åt just alkoholbeskattningens problematik. Reservationen ligger klart närmare vårt förslag i motionen än majoritetens.

I det i viss mån låsta läge, herr talman, som alltså föreligger och med den kommentar jag här lämnat anser jag mig böra biträda den Stefansonska reservationen, även om den sålunda inte i alla delar överensstämmer med min principiella syn på dessa komplicerade frågor.

Herr VIGELSBO (cp):

Herr talman! Efter 2½ timmars debatt har ännu ingen framställt något yrkande om bifall till utskottets förslag. Det tycker jag är fel ty jag finner utskottets förslag vara ett mycket fint aktstycke som kamrarna borde kunna samlas omkring. Jag anser mig kunna företräda skattebetalarnas uppfattning i denna fråga och resonera ur deras synpunkt. Från den utgångspunkten kan vi väl inte göra annat än ansluta oss till bevillningsutskottets förslag och bifalla en 5 öre högre bensinskatt, avslå förslaget om brännoljeskatt och bifalla förslaget om spritbeskattningen och ikraftträdandebestämmelserna. Jag ber följaktligen

Höjd indirekt beskattning

att få yrka bifall till utskottets förslag oförändrat.

Jag skulle till ett sådant beslut vilja knyta förhoppningen, uttalad till finansministern, att han inte utnyttjar den skattepolitiska välvilja, som i många avseenden kommit till uttryck i kammaren, när han t. ex. skall upprätta årets tilläggsstat.

Herr **NORDGREN** (h):

Herr talman! När jag satt och lyssnade på finansministerns inlägg fick jag ytterligare tre värdefulla argument för den rubrik jag skulle kunna tänka mig på mitt anförande: Ett steg i fel riktning.

Finansministern yttrade bl. a.:

- 1) Slitaget på vägarna skall vara avgörande för beskattningen.
- 2) Det är ej lämpligt att skärpa konkurrensförhållandena inom branschen.
- 3) Bruket, men ej missbruket, pressas ner genom höjda spritskatter.

Ett steg i fel riktning anser jag personligen de föreliggande förslagen om ytterligare höjningar av bensin-, olje- och gasolskatterna vara. Detta gäller alldeles speciellt i dagens läge, då vilket finansministern i finansplanen och från denna talarstol ofta betonat, det är i högsta grad angeläget att begränsa kostnads- och prisstegringarna och därigenom öka de svenska varornas konkurrenskraft såväl på exportmarknaden som på hemmamarknaden. Självfallet måste den näringsgren, bil- och lastbilstrafiken, som i första hand drabbas av förslagen, omedelbart ta ut kompensation för de nya pålagorna i form av högre taxor som i sin tur höjer varupriserna och driver på inflationen. Likaså kommer alla de människor — och det är det stora flertalet — som använder bilen i sitt dagliga arbete eller som transportmedel till och från den många gånger rätt avlägsna arbetsplatsen att söka kompensera sig för de höjda kostnaderna.

Herr talman! I min egenskap av norr-

länning anser jag dessutom att regeringens förslag innebär ett direkt slag mot den lokaliseringspolitik som riksdagen tämligen enhälligt slöt upp omkring i fjol och som statsrådet Johansson och generaldirektör Olsson med viss framgång — några undantag bekräftar regeln — bedrivit sedan beslutet fattades. Det är en politik som i varje fall befolkningen i stödområdena hälsar med tillfredsställelse.

Med de framlagda regeringsförslagen minskar man sannolikt intresset för utbyggande av näringslivet inom vissa områden. I varje fall gäller det utbyggnaden av sådana industrier, för vilka transportkostnaderna spelar en betydande roll.

Vidare finns det en stor grupp människor som sannolikt inte kan kompensera sig för de ökade kostnaderna. Det är alla de som bor i våra glesbygder. För dessa är bilen ett oundgängligen nödvändigt medel för att övervinna avstånden. Deras möjligheter att komma i åtnjutande av samhällelig, kulturell eller kommersiell service är ofta helt beroende av innehavet av motorfordon. Varje åtgärd som ökar besvären för dessa människor medför att allt fler av dem söker sig till städer och tätorter och där bl. a. ytterligare ökar bostadsköerna. Förslaget motverkar alltså enligt min uppfattning lokaliseringpolitiken. Man ger med den ena handen och tar tillbaka med den andra.

Slutligen kan jag inte underlåta att peka på det orättvisa i att en viss näringsgren — bil- och lastbilstrafiken — och en viss grupp medborgare — bilägarna — skall straffbeskattas gång efter annan och att bara en grupp medborgare skall medverka till att rädda det försämrade statsfinansiella läget. Jag beklagar såväl att förslaget lagts fram som det ställningstagande som både utskottsmajoriteten och reservanterna av olika anledningarna sett sig nödsakade att göra. Personligen är jag övertygad om att flertalet här i kammaren, liksom det

Höjd indirekt beskattning

stora flertalet av svenska folket skulle vilja rösta på det av mig m. fl. i motion framlagda förslaget om avslag på ytterligare höjning av priserna på dessa varor.

Med hänsyn till träffad överenskommelse mellan de borgerliga utskottsledamöterna, avstår jag tills vidare, herr talman, från något yrkande.

I detta anförande instämde herr *Petersson* (h).

Herr **ENSKOG** (fp):

Herr talman! Jag hade tänkt göra några reflexioner i anslutning till ett par punkter i det betänkande som vi i dag skall fatta beslut om. Efter den debatt som har förts känner jag emellertid ett behov av att göra en kort sammanfattning av vad vi egentligen diskuterar.

Från mittenpartiernas sida har vi föreslagit en inskränkning av den föreslagna höjningen av bensinpriset från 5 öre till 3 öre. Det beräknas ge ungefär 62 miljoner kronor mindre i inkomster än vad herr Sträng har föreslagit. Vidare vill vi inte ha någon särskild skatt på motorbränsle, d. v. s. dieselolja — i propositionen föreslås 5 öre per liter — och vi vill inte heller ha särskild skatt på gasol — i propositionen föreslås 4 öre per liter. Dessa båda skatter beräknas ge tillsammans 43 miljoner kronor. Vi får alltså 43 miljoner kronor mindre i inkomster genom vårt förslag.

Eftersom vi inte anser att vi kan ha en svagare budget än den herr Sträng föreslår kompenserar vi inkomstbortfallet med ökade priser på starksprit och starkvin, vilket sammanlagt skall ge ungefär 107 miljoner kronor eller lika stort belopp som vi tar från bensinen, trots att vi då har räknat med en konsumtionsminskning på ett par miljoner liter i stället för den ökning av konsumtionen som skulle ha skett vid ett oförändrat pris. 1965 var konsumtionsökningen på starksprit 5,3 procent och totalt uppgick konsumtionen

till 52 miljoner liter. Att vi föreslår denna omfördelning i fråga om sprit- och bensinskatterna beror främst på att vi anser det vara viktigare att den ökade skatten drabbar umbärliga varor, varor vilkas ökade pris inte får återverkningar på andra områden. Bensin- och brännoljeskatten kommer däremot att medföra ökade transportkostnader, som i sin tur leder till ökade priser på andra varor o. s. v.

Jag måste här ta upp finansministerns resonemang om verkningarna på konsumentprisindex. Om jag fattade honom rätt sade han, att om vi flyttar över skattepengar från bensinen till spriten skulle detta påverka indextalet mer och snabbare än vid genomförandet av det förslag han lagt fram. Jag tror inte att detta kan vara riktigt. Vi flyttar över drygt 100 miljoner i beräknade inkomster från beskattningen av bensin och brännolja till inkomster från alkoholbeskattningen. Det kan inte få den verkan på konsumentprisindex att detta skulle höjas mer om skattehöjningen läggs på spriten än om den läggs på bensinen.

Herr Sträng jämförde brännoljeskattens 43 miljoner med spritens drygt 100 miljoner, men i vårt förslag inryms ju också en sänkning av den föreslagna bensinskatten, och den innebär ju 62 miljoner, så att det kan inte vara en riktig jämförelse som finansministern här gjort.

Att ett något ökat spritpris utöver verkan på budgeten kommer att leda till en minskad konsumtion är ur nykterhetspolitisk synpunkt en stor fördel.

I anledning av vad herr Asp anförde vill jag säga några ord om brännoljeskatten. Som jag nyss framhöll medför en ökad brännoljeskatt och en höjd bensinskatt ökade kostnader för nyttrafiken, inte minst för buss- och lastbilstrafiken. Om samtliga fordon inom dessa trafikgrenar hade varit diesel-drivna, skulle man ha kunnat nöja sig med att yrka avslag på förslaget om

Höjd indirekt beskattning

höjning av skatten på brännolja och gasol för att tillgodose just behoven i fråga om dessa fordon. Emellertid är också personbilstrafiken till en del nyttrafik. Dessutom finns det en del bussar och många lastbilar som är bensindrivna. Då det bör råda konkurrens på lika villkor mellan bensin- och dieseldrivna bilar, har vi dels yrkat på en minskning av den föreslagna bensinskatten med 2 öre per liter som jag nyss sade, dels yrkat avslag på förslaget om den särskilda skatten för motorbränsle.

Det hade varit önskvärt att bensinskatten hade kunnat bibehållas på den nivå den har efter den senaste höjningen som skedde 1 juli 1965. Då — alltså för ett drygt halvår sedan — höjdes skatten med 5 öre per liter och blev då 43 öre, och tillsammans med energiskatten på 9 öre utgår sålunda för närvarande en skatt på 52 öre per liter bensin. Nu föreslås alltså en höjning med ytterligare 5 öre per liter, vilket blir sammanlagt 57 öre per liter i skatt.

Tyvärr måste vi konstatera att det i dagens ekonomiska läge, som vi inte är ansvariga för, inte är möjligt att helt undvika en skattehöjning på bensin. Vi har dock i vårt förslag, som sagt, begränsat höjningen till 3 öre per liter. Det är också att förvänta att denna höjning leder till en något minskad bensinförbrukning, vilket medför någon förbättring av handelsbalansen, en förbättring som är synnerligen välbehövlig.

Vi föreslår vidare att de ökade inkomsterna tillförs automobilskattemedelsfonden, varigenom exempelvis den på sina håll mycket eftersatta väguppbyggnaden snabbare skulle kunna komma till stånd.

Beträffande bilaccisen vill jag endast säga några ord om ikraftträdandet. I propositionen föreslås att den höjda bilaccisen skall tillämpas på leveranser som har ägt rum efter årsskiftet. De lager av bilar som fanns hos återförsäljarna den 1 januari 1966 drabbas alltså inte av den höjda bilaccisen, oav-

sett när de kommer att försälas till konsumenterna. Majoriteten i utskottet — den erhöles med lottens hjälp — säger bl. a. följande: »Den omständigheten, att grundlagen inte innehåller förbud mot retroaktivitet i lagstiftningen, eller att lagstiftning med retroaktiv verkan tidigare förekommit utgör enligt utskottets mening i och för sig inte ett försvar för införande av en lagstiftning med tillbakaverkande kraft. Utskottet är i princip av den uppfattningen att retroaktiv lagstiftning bör undvikas. I förevarande fall måste stor hänsyn tas till de nackdelar, som är förenade med de skattskyldigas osäkerhet om vilken skattesats, som under en kortare övergångstid är gällande. Enligt utskottets mening bör större vikt fästas vid de skattskyldigas krav på rättssäkerhet än det allmännas intresse av att skattehöjningarna inte leder till vissa i och för sig mindre önskvärda affärstransaktioner i syfte att undgå förhöjd skatt.»

Vi som företräder utskottsmajoriteten förordar också att en tillfällig skatt uttas på de bilar som finns i återförsäljarnas lager den 5 februari 1966.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till reservationerna 1 och 2 som är fogade till detta bevillningsutskottets betänkande nr 1.

Herr BOO (cp):

Herr talman! Centerpartiets ställningstagande och förslag i anledning av proposition nr 10 får ses mot bakgrunden av vårt konjunkurläge med pågående kostnadsinflation i vår samhälls ekonomi. Vår syn på denna problematik har ingående redovisats i anslutning till remissbehandlingen av årets statsverksproposition, och jag skall därför i dag nöja med mig att kortfattat framhålla några synpunkter på ett par frågeställningar.

Man måste beklaga att regeringen signerat en ekonomisk politik som särskilt under de senaste åren i stor utsträckning fört oss in i det nuvarande

Höjd indirekt beskattning

konjunkturläget. Produktionsökningen har inte kunnat hålla jämna steg med efterfrågan, och denna obalans har inte kunnat bemästras. Vi har fått en kostnadsinflation i vår samhällsekonomi som snart ingen mer än regeringen tycks anse rimlig.

I tidningsreferat har man under de senaste dagarna kunnat läsa om »åskbollar» som är i farten. I detta fall rör det sig om regeringens ombud, d. v. s. socialdemokratiska riksdagsmäns budskap till funktionärer och företrädare för olika arbetarkommuner. Vad har då »åskbollarna» inneburit? Enligt referatet betyder det att man anser att regeringens aktier just nu står mycket lågt, och detta beror på, sägs det, att människorna är trötta på prisstegringen, på penningvärdeförsämringen, på självförvällad inflation, ja, även på lönestegringar.

Oavsett hur ordagrant riktigt referatet är, tror jag att denna beskrivning speglar den stämning som i dag råder ute på arbetsplatserna. Det finns för närvarande många låginkomsttagare och andra lägre inkomsttagare med bundna löner som känner sig bortglömda, ja rent av utlämnade. Ingen kan påstå att dessa grupper har fått en rimlig standardförbättring.

Centerpartiet har i olika sammanhang aktualiserat låglönegruppernas problem. Vårt partis ställningstagande beträffande olika punkter i anslutning till årets statsverksproposition innebär också ett hävdande av vår grundsyn på detta område, vilket särskilt framträder i ett par fall. Jag vill nämna just det avsnitt där vi motionsvis framhåller att vi, när vi nu går att avskaffa de generella bostadssubventionerna, tillsammans med folkpartiet vill kompensera de ekonomiskt sämst ställda barnfamiljerna genom en uppräknig av familjebostadsbidragen.

Även det föreslagna schablonavdraget vid kommunalbeskattning är så utformat att det får sin största effekt för de

lägre inkomsttagarna, för vilka just kommunalskatten är den tyngsta skatten.

I den uppkomna ekonomiska konjunktursituationen är vi beredda att medverka till att genom budgetförstärkning dämpa efterfrågeöverskottet. En sådan förstärkning genom höjda indirekta skatter bör dock så långt möjligt avvägas så att man neutraliserar de kompensationsanspråk som senare kan komma att ställas. Detta sker om skatte-skärpningarna i första hand inriktas mot umbärliga varor. Men det menar vi att regeringen inte har tillgodosett i proposition nr 10.

Tyngdpunkten i den propositionen ligger på bilismen. Det är förstaeligt om detta ter sig lockande för en finansminister som räknar med ökade inkomster till staten. Bilismen är i dag starkt expanderande, och därmed följer automatiskt ökade skatteinkomster. Men bilen är i dag ingen umbärlig sak för det stora flertalet människor utan ett nödvändigt kommunikationsmedel till och från arbetet och ett hjälpmedel inom olika verksamheter och yrken. Detta gäller inte minst på landsbygden, med de långa avstånd man där har och med allmänna kommunikationsmedel som tyvärr blir allt färre och färre. I rådande statsfinansiella läge med en skrämmande negativ handelsbalans är det dock riktigt att något dämpa efterfrågan på bilar. Den föreslagna höjningen av bilaccisen har vi därför kunnat acceptera.

Däremot måste man — och det har även gjorts tidigare här i debatten — bedöma den av regeringen föreslagna höjningen av skatten på motorbränsle som felaktigt avvägd. En höjning av skatten på brännolja och gasol slår till största delen igenom på frakt- och transportsidan, med fördyring och kompensationskrav som följd. Detta har beaktats vid tidigare justeringar av skattesatserna på motorbränsle, och det är ett skäl som borde ha beaktats även nu. Den uppfattningen kommer också till uttryck

Höjd indirekt beskattning

i herrar Asps och Sundelins motion samt i vad utskottsmajoriteten anfört.

Beträffande skatten på bensin måste höjningen ställas mot den effekt den samma får. Avgörande i det läget är också om budgetförstärkningen får konsumtionsminskande verkan. När vi förordar en mera försiktig höjning än regeringen, sker det med tanke på att bilen för många människor i dag är ett nödvändigt och omistligt transportmedel. Det är fel att människor, som har långa resor till och från arbetet och långa avstånd i övrigt att räkna med, skall bära en större börda i det fallet och belastas särskilt hårt.

I detta sammanhang kan jag inte underlåta att påtala det otillräckliga avdrag som för närvarande medgives för bilresor till och från arbetet. Den uppräknade avdraget till 2 kronor per mil som riksskattenämnden förordar som mall vid innevarande års taxering är inte avpassad till de verkliga bilkostnaderna, och avdraget borde därför uppräknas väsentligt. Ett avdrag som avsluter sig till den ersättning, som utgår till stats- och kommunalanställda för bil som användes i tjänsten, måste vara riktmärke. Detta betyder mer än en fördubbling av det nuvarande avdraget. Med en ytterligare belastning på bilismen är det särskilt angeläget att i fortsättningen beakta att vi i detta avseende får en anpassning där hänsyn tas till de verkliga kostnaderna.

En annan princip som vi alltfört har velat understryka är att de medel som kommer in genom skatten på drivmedel så långt som möjligt skall gå till en förstärkning av vägväsendet.

I anledning av den diskussion rörande detta avsnitt som förevarit här tidigare vill jag säga, att för ett samhälle som har anledning att vidta produktionsfrämjande åtgärder är just upprustning och förbättring av vägväsendet ett utomordentligt angeläget önskemål. Vi bör således i det avseendet för framtiden vara generösa i våra bedöm-

ningar och satsa så långt resurserna tillåter.

Utöver vad jag nu sagt skulle jag bara vilja kommentera ett påstående av finansministern här i debatten. Finansministern säger att ett ökat skatteuttag slår igenom med kompensationskrav på alla områden. Här har väl ändå finansministern ett grundfel i sitt resonemang. I vårt nuvarande konjunkturläge, då vi menar att en budgetförstärkning måste till, är det väl utomordentligt angeläget att skatteskärpningen sätts in på områden där man inte omedelbart har rätt att resa kompensationskrav. Utgår vi från att kompensationskrav i alla avseenden kommer att ställas, har vi ju endast påverkat kostnadsskruven ytterligare, och därmed har inflationen fått ny näring.

Med det anförda, herr talman, vill jag yrka bifall till reservationerna nr 1 och 2 och i övrigt till utskottets hemställan.

Herr förste vice talmannen övertog ledningen av förhandlingarna.

Herr DICKSON (h):

Herr talman! Jag ber att få ytterligare understryka vad herr Boo nyss sade i slutet av sitt anförande och tillägga att finansministern i sitt resonemang beträffande de här ifrågasatta höjningarnas genomslagskraft uttalade sig med en förvånansvärd säkerhet, tydligen stödd på vad han kallade för sina statistiska experter. Han säger t. ex. att det är »garanterat» att sprithöjningarna slår igenom och att detta sker »ögonblickligen». Men det gäller endast under den förutsättningen att de icke har någon nykterhetspolitisk effekt så att konsumtionen minskar. Om konsumtionen blir mindre, medför det också att man inte får de äventyrliga statsfinansiella verkningar som man annars skulle få.

Jag begärde emellertid egentligen, herr talman, ordet för att säga något om själva principen för beskattningen. Vi har ju denna kommitté, som håller sin

Höjd indirekt beskattning

tunga hand över allt vad som sägs här. Men kommittén kanske har lika långa öron som finansministern och därför kanske uppfattar vad jag här säger, till den verkan det hava kan. Man har talat vackert om de nykterhetspolitiska önskemålen och om att skatten delvis är baserad på dessa. Då har man, kanske ganska naturligt, tagit alkoholhalten såsom riktmärke för skatten: ju högre alkoholhalt, desto högre skatt. Men nu har jag ett särskilt kärleksfullt öga till det renade brännvinet, såsom finansministern har sig väl bekant. Jag har det intrycket att om man skall resonera nykterhetspolitiskt, skall man inte gå efter alkoholhalten utan efter efterfrågan, och efterfrågan är större just på renat brännvin.

Jag medger att det är mycket svårt att formulera detta. Jag funderade ett tag över om jag skulle kunna få ihop en motion i frågan men avstod från försöket, ty att så att säga statistiskt fastslå vad som är efterfrågan i detta fall är inte lätt. Men min tro är, att skulle man höja skatten just på renat brännvin och gå ifrån den nu tillämpade principen för alkoholbeskattningen, så skulle man nå en större nykterhetspolitisk effekt. — Det jag härmed sagt må, hoppas jag, ge nykterhetskommittén ett uppslag.

Finansministern infann sig nyss mycket påpassligt i kammaren. Det understryker vad jag nyss framhöll, att även om finansministern i köttslig måtto inte alltid är tillstädes, så har han en förmåga att andligen vara allestädes närvarande, och det är för en finansminister en mycket god egenskap, som måste värdesättas högt.

Herr talman! För formens skull vill jag avslutningsvis framställa samma yrkande som herr Boo, nämligen om bifall till de reservationer som har herr Stefanson som första namn.

Herr NILSSON i Bästekille (h):

Herr talman! Redan under remissde-

batten — då vi kände till innehållet i den proposition som nu behandlas — framförde jag som min uppfattning, att orsaken till att vi tvingas besluta om nya statsinkomster undan för undan är att vi gått för fort fram när det gällt att öka utgifterna. Jag sade, att om vi tagit det litet lugnare i fjolårets statsverksproposition, hade vi inte behövt uppleva dagens situation.

Jag förstår att finansministern nu anser sig vara skyldig att skaffa fram de pengar som utgifterna kräver. Det vore emellertid lyckligt om finansministern använde sin styrka till att i någon mån bromsa utgiftsökningens hastighet, så att vi kunde gå litet lugnare fram. Jag tror nämligen, att om vi ger oss bättre tid, så kan vi klara många av de problem vi har i dag. Men jag tror inte och har aldrig trott att vi kan lösa problemen inom en kort tidrymd utan att detta får konsekvenser för den enskilda människans.

Till de frågor vi i dag diskuterar hör bilaccisen. Som skäl för höjningen av accisen har anförts att ökningen av antalet bilar är så stor att den inte längre kan få fortsätta i samma takt. Alla partier har ju också biträtt finansministerns förslag på denna punkt, därför att det ansetts att utvecklingen på området gått för snabbt.

Sedan kommer vi in på frågan: Skall vi höja priserna på bensin, brännolja och gasol? Finansministern anser att det skall göras en höjning över hela linjen.

Meningarna därvidlag har emellertid varit mycket delade. Jag tror det är uppenbart för alla — även för finansministern — att om skattehöjningarna på denna punkt genomförs innebär det att kostnaderna stiger, vilket slår igenom i priserna på varor och tjänster. Detta kommer vi inte ifrån nu lika litet som vi gjort det tidigare.

Förslaget om höjning av brännoljeskatten har alla de borgerliga politiska partierna enats om att avstyrka. Jag

Höjd indirekt beskattning

yrkar därför på denna punkt bifall till utskottets hemställan.

Vad beträffar höjningen av bensinskatten kan jag inte värja mig för intrycket, att man på vissa håll har den uppfattningen, att varje gång det behövs litet extra pengar så är det bara att ge sig på bilismen. Enligt min mening når man även härvidlag någon gång den översta gränsen. Vi måste vara litet försiktiga på detta område, ty bilen är i många fall inte en lyxvara utan en nödvändighetsvara, något som man helt enkelt måste ha för att kunna klara sig.

Jag tänker härvidlag först och främst på transportområdet. Men också för alla de enskilda personer, som inte är bosatta i städernas centrala delar och alltså inte kan använda alla de kommunala trafikmedlen, blir det ganska kännbart att inte ha en bil till förfogande för en kostnad som ligger inom rimliga gränser.

Fördenskull har de borgerliga efter motioner från centerpartiet, folkpartiet och högern, i utskottet enat sig om att endast tillstyrka en höjning av bensinpriset med 3 öre. Jag tycker att redan detta innebär ett mycket långt tillmötesgående av finansministerns förslag. Jag tycker att finansministern borde vara nöjd med att vi gått honom till mötes så långt på denna punkt. Om han hade varit det, hade det inte kommit att gå fullt så illa när verkningarna av höjningen slår igenom, som nu blir fallet.

Vi skall vidare komma ihåg att bilskattemedlen, som tidigare gått till vägarna, nu inte skall göra detta utan skall gå direkt till statskassan för att täcka de utgifter som redan beslutats, såsom det så vackert heter.

Jag tror för min del, herr talman, att det skulle vara lyckligt om finansministern använde hela sin styrka till att övertyga allmänheten om att många av de reformer som kan tänkas i framtiden skulle kunna genomföras i något lugnare takt, så att vi finge något längre
4 — *Andra kammarens protokoll 1966. Nr 5*

tid på oss. I annat fall går det helt enkelt inte att skaffa pengar till dem.

Människorna är i dag allt annat än belåtna. Det spelar ingen roll vilken överenskommelse man än träffar. Man frågar sig med bävan hur detta skall sluta — och man har rätt att ställa denna fråga. Man får minska något på kraven. Detta innebär — det förstår jag alltför väl — att vi måste ta det något lugnare på detta område, och jag tror att det också från alla synpunkter skulle vara lyckligt, inte minst när det gäller att försöka bekämpa inflationen. Vi kan nämligen inte blunda för den penningvärdeförsämring, som fortgår för var dag som går, och lämna förhållandena åt sig själva. Det ordnar inte upp sig av sig självt, utan vi måste även på detta område ta ordentliga krafttag, och därvidlag tycker jag att finansministern skall gå i spetsen. Jag skall hjälpa till med detta arbete så gott jag kan, även om jag bara är en enkel man i kammaren.

Jag tror att människorna i vårt land skulle vara oss i denna kammare tack samma, om vi försökte göra något åt detta, ty det är av livsavgörande betydelse för många i framtiden.

Även om det i dag inte är någon fara för att finansministern inte får igenom sina förslag även i denna kammare, vill jag ge honom ett gott råd på vägen: Tänk litet på framtiden och försök att bromsa den takt, som vi i dag har i samhällsutvecklingen, ty det går annars inte såsom det bör göra!

Jag ber, herr talman, med detta korta anförande att få yrka bifall till utskottets hemställan med undantag av de punkter, som behandlas i reservationen nr 2, på vilka jag yrkar bifall till denna reservation.

Herr OSKARSON (h):

Herr talman! I egenskap av en av de motionärer som yrkat avslag på propositionens förslag om höjning av skat-

Höjd indirekt beskattning

ten på drivmedel vill jag framföra några synpunkter. Jag skall följaktligen avstå från att beröra höjningarna av priserna på sprit och vin.

Den ökade skatten på motorbränsle drabbar en viss del av samhället, nämligen biltrafiken — i synnerhet den yrkesmässiga lastbiltrafiken — samt dessutom en bestämd grupp av människor, nämligen bilägarna. Detta sker utan att någon kompensation ges i stället.

Medlen från den nya skatten kommer att inflyta i den allmänna budgeten och inte ett öre kommer att gå till vägarna, vilket för yrkestrafiken innebär en ytterligare belastning utan någon ersättning i form av t. ex. förbättring av trafikleder.

Häri genom utsätts såvitt jag kan förstå den yrkesmässiga lastbiltrafiken för en skev konkurrens i förhållande till övrig godstrafik.

Vilka följder får då denna nya skatt? Ja, det är svårt att avgöra. Låt mig dock kortfattat se på några av konsekvenserna.

För jordbruket ökar driftkostnaderna, vilket ovillkorligen påverkar livsmedelspriserna, som vi alla är beroende av. För skogsbruk och industri medför den nya skatten ökade drift- och produktionskostnader samt ökade priser på produkter. Detta försvårar konkurrensen på exportmarknaden, vilket är synnerligen allvarligt.

Producenterna begär och kommer att ta ut kompensation i form av högre priser. Det blir konsumenterna som får betala, och dessa kommer i sin tur att begära kompensation i form av löneökningar. Resultatet är ingenting nytt för oss: det blir en fortsatt påspädning av inflationen.

Blir då inkomstförstärkningen för staten den i propositionen beräknade?

Jag tror det inte. Till höjda driftkostnader och omkostnader för den statliga verksamheten åtgår en viss del av den beräknade inkomstförstärkningen. Direkta merutgifter blir det t. ex.

för icke lönsamma busslinjer. Genom en ökad inflation, som ju är ett resultat av den föreslagna skattehöjningen, får penningen lägre värde och därigenom mindre köpkraft även för statliga verk. Den inkomstförstärkning som finansministern har räknat med kommer alltså att ätas upp från många håll.

Våra landsting och kommuner får genom skatten också ökade driftkostnader, och därigenom driver denna skattehöjning direkt på höjningen av kommunalskatt och landstingsskatt. Detta medför i sin tur ökade utgifter för staten i form av skatteersättning till skattetyngda kommuner och landsting. Här försvinner ytterligare en del av den beräknade inkomstförstärkningen. Man har all anledning att fråga sig vad det egentligen blir kvar.

Herr talman! Låt mig något se på den grupp av enskilda människor som utsätts för verkningarna av denna skattehöjning! Den drabbar hårdast dem som bor i landets glesbygder, eftersom de har längre färdvägar, vare sig det gäller resor till och från arbetet eller nödvändiga transporter och resor i den dagliga sysselsättningen. Bilen är i dag för de flesta bilägare, vågar jag påstå, en absolut nödvändighetsvara. Den ingår som en konstant del av den personliga budgeten.

Jag har, herr talman, inte velat underlåta att framföra dessa kortfattade synpunkter. I likhet med herr Nordgren skulle jag gärna ha velat yrka bifall till vår motion, men jag skall avstå av samma skäl som han redovisade, även om jag som han är övertygad om att både huvuddelen av svenska folket och huvuddelen av kammarens ledamöter skulle vilja stödja ett sådant avslagsyrkande.

Till slut vill jag framhålla att höjningen av skatten på motordrivmedel, som jag ser det, verkar i en riktning direkt motsatt den prisstabiliseringspolitik som årets finansplan gav uttryck åt. Jag anser att den är ytterligare en

Höjd indirekt beskattning

vedpinne i den inflationsbrasa som redan brinner med klar och full låga.

Herr HAMRIN i Jönköping (fp):

Herr talman! Jag skall begränsa mig till några mycket korta randanmärkingar, närmast i anslutning till en motion som väckts inom det ämnesområde vi nu diskuterar. I denna motion, som jag gärna tar på mig huvudansvaret för, hemställs det att också den grupp av maltdrycker som i styrka ligger ovanför det s. k. lättölet, blir föremål för viss skatteskärpning. Jag kan inte se annat än att det finns fog för en sådan åtgärd; annars skulle motionen självfallet inte ha väckts.

Man kan i varje fall vid en rent nykterhetspolitisk bedömning inte komma fram till annan slutsats än att det icke kan vara riktigt att enbart företa en prisjustering beträffande sprit och vin, men låta maltdryckerna ligga stilla i prishänseende, alldeles som om de i dagens läge inte vore något individuellt eller socialt problem.

En skatteskärpning bör ske, menar jag, över hela linjen. Jag kan inte se att man med de mycket begränsade justeringar som här föreslås, på något sätt faller den s. k. alkoholpolitiska kommittén i ämbetet. När kommer för övrigt den att framlägga några förslag?

Det är ju konstaterat, herr talman, att särskilt mellanölet blivit en succé — ur bryggerinäringens synpunkt nota bene, således en försäljningssuccé. Vad nytillskottet gett eller kommer att ge för utslag i de statistiska data som är av särskilt intresse för t. ex. våra barnavårds- och nykterhetsnämnder, för våra polismyndigheter, för andra samhällseliga organ med enahanda befogenheter, är ännu inte öppet och fullständigt redovisat, men man har på känn att effekten är och kommer att bli i hög grad negativ. Alldeles nyligen meddelades för övrigt i pressen,

att ölet under de senaste månaderna fått en delvis helt ny kundkrets, i det att de svenska kvinnorna i allt större utsträckning numera kan räknas in bland maltdrycks- och särskilt mellanölskonsumenterna.

Hur man kan få en sådan erfarenhet att passa in i bilden av en, nykterhetspolitiskt sett, positiv värdeskala, ter sig i varje fall för mig utomordentligt gåtfullt. Inte gagnas hemlivet, inte gagnas barnens tillsyn och fostran av att mödrarna följer i männens spår och skaffar sig nya alkoholvanor. Det borde vi väl ändå alla kunna vara överens om.

Att mellanölets frisläppande skulle minska den rena spritkonsumtionen och allmänt taget nedbringa skadeverkningarna, är sannerligen inte på något sätt verifierat. Vad vi däremot vet, är att alkoholkonsumtionen totalt gått i höjden, och av sådant kommer — det vet vi av erfarenhet — ingenting gott. Men, herr talman, exakt hur förhållandena påverkats efter den 1 oktober, då mellanölet som bekant debuterade, vet vi ännu inte. Man skulle i det sammanhanget vilja hemställa till finansministern att inom en inte alltför avlägsen framtid ge oss en redogörelse för utvecklingen på detta område. Det är ju finansministern som här håller i trådarna, kanske något oegentligt, kan man tycka, eftersom det rör sig inte bara om en fiskalisk fråga, utan *väsentligen* om en i hög grad socialt och medicinskt betingad fråga. Men även finansministern måste uppenbarligen ta hänsyn också till den aspekten i sin bedömning, det är jag fullt medveten om.

Vad nu speciellt maltdryckerna beträffar, har mina medmotionärer och jag en annan uppfattning än departementschefen och utskottet. Vi menar att det måste vara riktigt att i den nu aktuella prisjusteringen inkludera också vissa maltdrycker som blivit billigare genom inflationen, för att på det

Höjd indirekt beskattning

sättet uppnå en dämpande effekt även på den sektorn.

Jag tror att det kan vara välbetänkt att, genom att låta skattes kärningen drabba just de tre starkare ölsortimenten, jämna vägen för det s. k. lättölet, som ju aldrig från nykterhetspolitisk synpunkt vållat några bekymmer, men som bryggerinärigen betecknande nog tycks ha släppt intresset för, att döma av den minskade reklam som man numera består denna produkt.

Det har syntts mig vara på sin plats, att också den opinion, som jag härvidlag företräder, fått komma till tals i dagens debatt. Med hänsyn till att vi röstmässigt uppenbarligen befinner oss i ett, skall jag säga, markerat underläge avstår jag naturligtvis från att ställa något yrkande.

Herr LUNDBERG (s):

Herr talman! Det är med ett visst intresse jag åhör alla sådana här debatter. Nu har inflationen blivit det spöke som alla tar fram. Jag undrar om det inte vore bättre, att företrädarna för oppositionen i stället för att kritisera regeringens politik frågade sig: Har vi själva verkligen tagit krafttag för att komma till rätta med inflationen? Jag tror för övrigt att det bara är drömmerier att tro, att man i ett penningushållningssamhälle över huvud taget kan undvika en inflatorisk utveckling.

Det har också sagts att samhällssektorn vuxit för mycket. Jag har tyvärr inte hunnit gå igenom oppositionens alla motioner till årets riksdag. Men om de borgerliga verkligen menar någonting med talet om att vi bör minska samhällssektorn, förutsätter jag att oppositionen i sina motioner föreslår besparingar på åtminstone ett par miljarder kronor. Eftersom jag alltså ännu inte läst de borgerligas motioner, vill jag fråga. Tar man en miljard från försvaret eller tar man mer? Är det på socialpolitikens område man vill spara? Skulle det vara så att damerna

och herrarna i sina motioner inte anvisat hur vi skall minska samhällssektorn, så är ju detta bara allmänt prat och inget annat.

Vad beträffar frågan om specialbudgeter har jag fått det intrycket, att man inom statsrevisionen varit ense om att denna specialbudgetering inte behövs utan bör slopas, varigenom vi skulle berias från detta onödiga krängel.

Jag begärde emellertid ordet för att beröra frågan om punktskatterna. Jag har tidigare deklarerat att jag inte tror att punktskatter har någon styrande effekt utan att deras uppgift endast är att tillföra statskassan pengar. Jag tror inte heller att vi kan påverka konsumtionen genom punktskatter. Jag har därför vid alla tillfällen ställt mig kritisk till förslag om punktskatter. Jag accepterade omsättningsskatten, eftersom jag i den såg ett verktyg att komma åt alla skattesmitare.

Nu har man emellertid måst återgå till punktskatter. Jag ställde mig kritisk till den senaste sänkningen av den direkta skatten. Det hade varit bra att ha de pengarna nu, då vi kommit i ett samhällsekoniskt läge där vi behöver pengarna.

Jag skall inte i detalj gå in på det nu föreliggande förslaget. Jag vill bara deklarerera att jag alltid med förkärlek sagt nej till förslag om spritskatter. Tillverkning och distribution av en liter sprit kostar i dag 2 kronor, medan vi, som finansministern sade, tar ut 29 kronor av konsumenterna. Även om många så värdesätter spriten, att de anser att den inte kan bli för dyr, tycker jag att det är i allra högsta grad osmakligt att staten gör sina finanser beroende av spritförsäljningen.

Jag har tidigare sagt — senast i remissdebatten — att jag inte vill vara med om att höja spritskatten, och jag kommer inte heller i dag att rösta för den föreslagna höjningen.

Följden blir att det sociala eländet ökar och inte att spritmissbruket mins-

Höjd indirekt beskattning

kar. Detta kommer också att ställa större krav på kommunerna som får ökade kostnader för de sociala offren för spritmissbruket. Jag kan inte rösta för en prishöjning som får sådana följder.

Det är märkligt att utskottet har tillstyrkt en skattelindring för lättviner. Finns det inte längre någon nykterist inom utskottet? Lättvinerna utgör ju i dag ett tillväxningsmedel för ungdomen. Jag vet inte om herrarna och damerna har kunnat undgå att lägga märke till att ungdomar drar sig för att ta starksprit eller pilsner, men vin anses vara någonting som ungdomen kan nyttja. Är lättvin och vin över huvud taget mindre skadligt ur nykterhetssynpunkt än t. ex. starköl? Är alkoholprocenten i vin lägre än i starköl? Enligt uppgifter i propositionen har vinet en högre alkoholhalt. Då finns det ingen vettig anledning att göra det billigare. Det medför bara ytterligare tillväxning för ungdomen.

Förr i världen var vi vana vid att herr Dickson slutade sina anföranden i kammaren med att göra en hemställan till herr Olsson i Gävle att vi skulle få starköl. Jag har en känsla av att herr Dickson numera skulle kunna göra en hemställan att vi skall få bort brännvinskonsumtionen; därmed skulle all nöd och allt elände vara eliminerat. Jag tror att vi skall vara försiktiga med att tro i sådana här sammanhang och akta oss för att sammankoppla priset på sprit med nykterhetspolitiska åtgärder.

Herr talman! Jag har velat deklarerat att jag inte kommer att stödja förslaget om höjning av priset på sprit, trots att jag själv slipper undan skattehöjningen, eftersom jag varken röker eller super.

Centerpartiets talesmän är så entusiastiska för sina motioner och tror att de innebär en lösning av problemen. Jag undrar vad centerpartiets väljare säger när de får läsa de recept som deras riksdagsmän har anvisat. Jag tror att deras reaktion kommer att bli ganska negativ.

Herr Enskog och herr Boo framhöll att det inte är de som har skapat det konjunkturläge vi har nu. Vilka av de åtgärder som lett till nuvarande konjunkturläge är det då som man skulle vilja ha ogjorda, om man undantar en viss bristande balans i utrikeshandeln? Har vi haft mera sparande förut än nu? Jag vill bara erinra om att vi för några år sedan diskuterade ATP, och vi vet alla vilket beslut som fattades. ATP innebär ett sparande för svenska folket, och utan detta sparande hade vi inte kunnat finansiera vare sig kommunernas investeringar eller andra investeringar som är nödvändiga i dagens samhälle. Herr talman! Även om ATP och vår socialpolitik innebär trygghet för oss och även om vi kanske kan vänta oss en förändring i ekonomiskt avseende, så tror jag att det är dumheter att tala om att det skulle vara så uselt ställt med sparandet i dag. Tyvärr har vi alltför många inkomsttagare i Sverige vilkas inkomst ligger under 15 000-kronorsstrecket; vi kan inte begära att de skall spara mer än de gör i dag.

Herr DICKSON (h) kort genmäle:

Herr talman! För att få en korrekt historieskrivning beträffande de en gång i tiden ibland inträffande kontroverserna mellan mig och vår bortgångne kamrat Olsson i Gävle, som jag ofta saknar, ber jag att få påpeka att vad jag den gången ville åt inte var starkölet — det kunde ha varit vad som helst i det avseendet — utan det var den antediluvianska lagstiftning som vidlådde just starkölet, innebärande att ingen vid full hälsa varande svensk man eller kvinna på lagligt sätt kunde få tillhandla sig eller förtära denna dryck. På den punkten tyckte jag att man kunde göra en viss ändring.

Herr LUNDBERG (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag minns inte om herr Dickson hade motioner om att man lagstiftningsmässigt skulle försöka kom-

Höjd indirekt beskattning

ma till rätta med ifrågavarande problem. Men däremot vet jag att han vid nästan varje tillfälle upprepade sin hemställan till herr Olsson i Gävle, som också jag satte mycket stort värde på. Men om det var en retorisk fråga utan reell innebörd, är det självklart att jag måste ha missuppfattat herr Dickson.

Herr DICKSON (h) kort genmäle:

Herr talman! Det är mig en källa till stor förvåning att herr Lundberg, vars beläsenhet kanske är bland de största här i kammaren, inte känner till det litterära verk, som den motion jag då väckte, innebar. Jag rekommenderar därför herr Lundberg att efter kammarens nu snart timande avbrott i förhandlingarna bege sig till biblioteket för att där ytterligare upplysa sig i detta avseende.

Herr LUNDBERG (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall bara be att få erinra om att vad jag här berört endast gäller vad herr Dickson talat om i kammaren. Eftersom jag har mera aktuella saker för händer, kan jag inte glädja herr Dickson med att jag kommer att söka efter hans litterära verk, eftersom jag inte har den uppfattningen att de har det värde som herr Dickson själv tror.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Bara några få ord med anledning av finansminister Strängs senaste yttrande. Arbetsordningen i kammaren är ju sådan att jag inte hade tillfälle att komma med någon replik efter detta yttrande.

Jag skulle vilja nämna två saker. När finansministern här talar om genomslaget i konsumentprisindex vid ett borttagande av å ena sidan skatthöjningen å brännoljan, vilket kostar cirka 40 miljoner, och å andra sidan en höjning av spritskatten, som ger cirka 100 miljoner, får finansministern inte glöm-

ma bort att vi dessutom har föreslagit att bensinskatt höjningen skulle minskas med 60 miljoner kronor, vilket givetvis också har sin verkan. Såvitt jag vet brukar finansministern dessutom inte vara särskilt intresserad av att i konsumentprisindex räkna in de höjningar som beror på ökning av de indirekta skatterna. Det väsentligaste i det jag ville framhålla var att skatten på dieseloljan höjer kostnadsläget.

Den huvudsakligaste anledningen till att jag nu tagit till orda, herr talman, är att finansministern var så överraskad över mina uppgifter om att dieseloljan i fråga om drivmedelsförbrukningen så kraftigt överväger i den yrkesmässiga lastbilstrafiken, att han trodde att jag omedvetet hade givit en felaktig uppgift. Han gav mig det erkännandet, att jag nog skulle vara villig att rätta uppgiften, om jag senare skulle finna den vara felaktig.

Jag vill emellertid slå fast, herr talman, att den utredning som jag har framför mig och som är gjord inom branschen, ger till resultat vad jag förut nämnde i fråga om den yrkesmässiga trafiken. Även om man tar med också den icke yrkesmässiga lastbilstrafiken kommer resultatet ändå att bli att användningen av dieselolja visar sig kraftigt väga över användningen av bensin.

Herr ÅKERLIND (h):

Herr talman! Socialdemokraterna har ofta talat om att de är arbetarvänliga, att vi har en arbetarregering o. s. v. Jag vill påstå att det föreliggande förslaget om höjning av bensinskatten är klart arbetarfientligt. Det är massor av arbetare i Sverige som är beroende av en bil för att kunna komma till och från sitt arbete. Särskilt gäller detta i glesbygderna. Många av dessa arbetare är lågavlönade och har svårt att få utgifter och inkomster att gå ihop. Dessa skall nu alltså drabbas ytterligare därför att

de vill arbeta och göra rätt för sig och inte ligga samhället till last. En arbetare som har fem mil till arbetet får genom regeringens förslag om höjd bensinskatt vidkännas en skatteskärpning med över 100 kronor om året. När han sedan måste byta bil för att kunna fortsätta sitt arbete tvingas han betala någon sorts nöjesskatt för det i form av accis. Är detta arbetarvänligt?

Staten lämnar lokaliseringsstöd till glesbygderna. Därefter drar man in postkontor och järnvägar så att människor blir tvungna att använda sig av bilar i ännu större utsträckning än tidigare. Sedan tar man tillbaka lokaliseringstödet genom skatter på bilar och bensin. Är det sådant som kallas aktiv lokaliseringspolitik eller rättvis inkomst- och förmögenhetsfördelning?

Många lågavlönade med stora resekostnader måste för närvarande leva mycket sparsamt för att slippa begära socialhjälp. Situationen för dessa vill man nu alltså ytterligare försämra.

Finansministern har liksom många andra äldre människor svårt att acceptera sådana nymodigheter som bilismen. Det är sorgligt att finansministern anlägger samma syn på kor och bilar. En ko kan man mjölka tills den dör, men tänker verkligen finansministern mjölka bilisterna på samma sätt?

Finansministern säger att trots beskattningen av bilismen fortsätter denna mjölkko att frodas. Menar herr Sträng att beskattningen av bilismen bör skäras tills att arbetarna inte längre har råd att ha bilar?

Avdraget vid deklarationen för kostnader för resor till och från arbetet är dessutom så lågt att det inte tillnärmelsevis motsvarar kostnaderna.

Jag skulle för min del gärna ha sett att utskottet helt avslagit föreliggande förslag om höjning av bensinskatten. Men eftersom endast två »höjningsförslag» nu föreligger måste jag välja det minst onda, alltså förslaget om en höjning med endast 3 öre per liter.

Höjd indirekt beskattning

Med detta anförande, under vilket herr talmannen återtog ledningen av förhandlingarna, var överläggningen slutad.

Herr TALMANNEN yttrade:

Ärendet kommer att företagas till avgörande på sådant sätt, att beslut först fattas beträffande de frågor som berörs i de vid betänkandet fogade reservationerna, varvid viss uppdelning sker av frågan om beskattningen av motorbränslen.

Alkoholbeskattningen

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 1); och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Gustafson i Göteborg begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller bevillningsutskottets hemställan i utskottets betänkande nr 1, såvitt avser alkoholbeskattningen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 1) av herr Stefanson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Gustafson i Göteborg begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 137 ja och 76 nej, varjämte 1 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Höjd indirekt beskattning

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Beskattningen av motorbränslen*a) Bensin*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 2) i motsvarande del; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Gustafson i Göteborg begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller bevillningsutskottets hemställan i utskottets betänkande nr 1, såvitt avser beskattningen av bensin, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 2) av herr Stefanson m. fl. i motsvarande del.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Gustafson i Göteborg begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 112 ja och 102 nej, varjämte 1 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

b) Brännolja

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 3); och fann herr talmannen den förra pro-

positionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Brandt begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller bevillningsutskottets hemställan i utskottets betänkande nr 1, såvitt avser beskattningen av brännolja, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservation 3) av herr John Ericsson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för nej-propositionen. Herr Gustafson i Göteborg begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 102 ja och 110 nej, varjämte 3 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit reservationen 3) av herr John Ericsson m. fl.

c) Gasol

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 2) i motsvarande del; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Gustafson i Göteborg begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller bevillningsutskottets hemställan i utskottets betänkande nr 1, såvitt avser beskattningen av gasol, röstar

Höjd indirekt beskattning

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 2) av herr Stefanson m. fl. i motsvarande del.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Gustafson i Göteborg begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 112 ja och 103 nej, varjämte 1 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Bilaccisens storlek

Sedan herr talmannen konstaterat, att det av herr Asp under överläggningen framställda villkorliga yrkandet beträffande bilaccisens storlek förfallit på grund av kammarens beslut angående beskattningen av brännolja, bifölls utskottets hemställan i fråga om bilaccisens storlek.

Bilaccisens ikraftträdande

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 5); och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Fru Holmqvist begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller bevillningsutskottets hemställan i utskottets betänkande nr 1, såvitt avser bilaccisens ikraftträdande, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 5) av herr John Ericsson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för nej-propositionen. Herr Magnusson i Borås begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 103 ja och 109 nej, varjämte 4 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit reservationen 5) av herr John Ericsson m. fl.

Utskottets hemställan i de delar beträffande vilka beslut icke tidigare fattats

Bifölls.

§ 3

Anmäldes och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 53, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 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. jämte i ämnet väckta motioner.

§ 4

Tillkännagavs, att Kungl. Maj:ts proposition nr 23, med förslag till lag om företagsinteckning m. m., överlämnats till kammaren.

Denna proposition bordlades.

§ 5

Meddelande om enkel fråga

Meddelades, att herr talmannen tillställts en enkel fråga av herr *Nilsson*

i Gävle till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående sträckningen av Europaväg 4 vid Gävle.

Kammarens ledamöter åtskildes här-
efter kl. 14.01.

In fidem

Sune K. Johansson

§ 6

Justerades protokollsutdrag.

Torsdagen den 3 februari

Kl. 16.30

§ 1

Svar på fråga ang. ändring av skydds-
områdesbestämmelserna

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för försvarsdepartementet, herr statsrådet ANDERSSON, som yttrade:

Herr talman! Herr Petersson har frågat mig, om jag avser att ändra nuvarande skyddsområdesbestämmelser och i så fall när nya bestämmelser kan förväntas.

Bestämmelserna om skyddsområden för fästningar och motsvarande anläggningar överses för närvarande av den s. k. skyddsområdesutredningen. Utredningen beräknas vara slutförd under första kvartalet i år, vilket också anges i årets riksdagsberättelse. Efter remissbehandling av utredningsförslaget kommer detta att beredas inom försvarsdepartementet. Nya bestämmelser kan beräknas föreligga vid årsskiftet.

Vidare anförde

Herr PETERSSON (h):

Herr talman! Jag ber att få tacka försvarsministern för svaret på min fråga.

Genom riksdagsberättelsen vet jag att den s. k. skyddsområdesutredningen beräknas vara slutförd under första kvar-

talet i år. Inom Norrbottens läns landsting har vi undan för undan märkt vilka svårigheter de gällande skyddsområdesbestämmelserna utgör framför allt när det gäller utländska provinsialläkare. Min avsikt med frågan var dels att vi i landstinget skulle få klarhet om när nya bestämmelser kan förväntas, dels att vi på detta sätt kanske också skulle kunna få försvarsministerns hjälp, så att nya bestämmelser kan utfärdas snarast möjligt.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 2

Svar på fråga ang. försäljning av svenska
fiskefångster i norska hamnar

Ordet lämnades på begäran till

Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena NILSSON, som yttrade:

Herr talman! Herr Johansson i Öckerö har frågat chefen för jordbruksdepartementet, om han är beredd att hos de norska myndigheterna söka utverka tillstånd för svenska fiskebåtar, som på grund av storm eller haveriskador måste anlöpa norsk hamn, att där försälja eller transitera sina fångster.

Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Svar på fråga ang. försäljning av svenska fiskefångster i norska hamnar

Regeringen är väl medveten om att de svenska fiskarna önskar få utökade möjligheter att i Norge omlasta, direktlanda och transitera sina fångster. Regeringen har också försökt att med Norge få en avtalsmässig reglering av denna fråga, vilket hittills inte varit möjligt. I speciella fall har det emellertid genom beskickningen i Oslo utverkats undantag från de i Norge gällande restriktionerna. Självfallet är regeringen beredd att även i fortsättningen på detta sätt söka åstadkomma lättnader för de svenska fiskarna.

Även i internationella sammanhang — exempelvis då liberalisering av handeln med fisk diskuterats i EFTA — har man på svensk sida verkat för större frihet i berörda avseenden.

Jag vill till slut nämna, att den av herr Johansson ställda frågan tagits upp i ett förslag till Nordiska rådets session i Köpenhamn. Den kommer att utredas i samband med andra spörsmål som väckts om ett utvidgat ekonomiskt samarbete mellan de nordiska länderna.

Vidare anförde:

Herr JOHANSSON i Öckerö (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka utrikesministern för svaret.

Kan jag få lov att tolka svaret som en smula välvilligt? Utrikesministern säger att regeringen gjort vad den kunnat men att den inte lyckats få till stånd avtal. Vidare framhåller utrikesministern att regeringen i speciella fall är beredd att underhandla med de norska myndigheterna för att fiskarna skall få större frihet och han påpekar även att frågan tagits upp i Nordiska rådet.

Tillåt mig, herr talman, att med några ord ge bakgrunden till att jag ställt min fråga.

Våra fiskare har den känslan att det kärvat till sig i Norge på senaste tiden, d. v. s. att det blivit allt besvärligare med transiteringen. Vintern har varit och är fortfarande sådan, att våra fis-

kare i mycket stor utsträckning fått lämna de svenska hamnarna och gå upp till Nordsjön. Orsakerna är två. Den ena är att det för närvarande verkar som om Kattegatt och Skagerack tömts på sill — det finns ingenting att få. Den andra orsaken är att det har förekommit hårda sydostliga vindar och att den ena stormen har avlöst den andra på Nordsjön. Det kan ibland inträffa att fiskare, som varit ute en eller kanske på sin höjd två dagar på Nordsjön, på grund av storm måste söka nödhamn i Norge.

I allmänhet anlöper man inte norska hamnar på grund av annat än haveriskada eller storm. Det har efter hand löpt in ganska många svenska båtar av den anledningen. I detta sammanhang har aktualiserats fall från Egersund och från Farsund. Det är dock bara en liten del av fallen, som blivit allmänt kända, eftersom man ofta tyckt att det inte varit någon idé att försöka göra sig av med fångsten.

Dessa fiskare har haft möjlighet att i Norge t. ex. försälja fångsten till fiskmjölsfabriker till ett relativt lågt pris. Det har rört sig om cirka 50 öre per kg. Som var och en kan förstå blir det rena förlusten att göra en sådan försäljning, när man kommer i land med en fångst på kanske 100—200 lådor.

Men detta är inte det enda problemet. Om fiskarna får sälja sin fångst i Norge, får de inte ligga kvar i t. ex. Farsund utan måste antingen gå till Egersund eller till Kristiansand. Det är cirka 40 sjömil från Farsund till Egersund. Om de i stället skall till Kristiansand, har de 60—70 sjömil dit.

Vi får inte heller glömma bort att det är storm under den tid som de ligger i nödhamnen. Med storm menar jag i detta sammanhang att det är så pass hård vind att fiskarna inte kan gå ut till havs och fiska.

Vi får förstå deras reaktion i detta fall. De har kämpat sig i land efter en hård storm — kanske en sådan syd-

Svar på fråga ang. försäljning av svenska fiskefångster i norska hamnar

ostlig storm, som har rått inte minst i natt — med en fångst på måhända 100—200 lådor. Den första frågan blir självfallet vad de skall göra med sin fisk. Deras första åtgärd blir att söka upp en båt, som skall gå hem med sin fångst. Om de lyckas med detta, ber de ägaren av denna båt att ta med sig även deras fångst. Detta har under tidigare år i allmänhet gått väl, men nu ser det ut som om det vore omöjligt att genomföra. Det är inför detta som det uppstått en så stark reaktion.

Om det vore så att norrmännen på något sätt förlorade eller led skada genom detta förfarings sätt, kunde vi förstå deras inställning. Men detta kan ändå inte vara förhållandet, när fiskarna bara vill överföra fångsten till en annan båt. Märk väl att det huvudsakligen är fråga om flyttrålfiske, varvid det är två båtar, som fiskar i ett lag. Den ena båten har därvid kanske bara fått 100 lådor fisk medan den andra har fått 400. Vad man begär är då bara att de 100 lådorna skall få överföras till den båt, som redan har 400 lådor i lasten. På så sätt slipper den förra båten att fara långa vägar för att försälja en så liten fångst.

Jag vill påpeka att avståndet från Egersund till närmaste svenska hamn är ungefär 160 sjömil. Från Farsund är avståndet något kortare.

Våra svenska fiskare tycker att det verkar som om norrmännen skulle bli allt mindre samarbetsvilliga ju mer fisk de får sälja till oss. Den norska exporten till Sverige uppgick föregående år till 82 miljoner kronor och ökade från 1964 till 1965 med 13 miljoner kronor, under det att vår försäljning till Norge, inklusive konserver, under det senaste året rörde sig om 4,8 miljoner kronor.

Det är klart att utrikesministern och jag kan resonera i lugn och ro om denna fråga, men vi måste också förstå fiskarnas reaktion när de efter att ha kämpat sig igenom en dålig natt eller kanske en snöstorm kommer in och

ser allt sitt arbete vara förgäves utan den minsta chans att lämna fångsten.

Herr *talmannen* avbröt med klubbslag och yttrade:

Jag får erinra den ärade talaren om att ett inlägg i samband med en enkel fråga skall vara kort.

Talaren fortsatte:

Herr talman! Jag ber om ursäkt för att mitt inlägg kanske blev litet längre än vanligt. Jag skall försöka sluta om jag kan få en hygglig avslutning på diskussionen, vilket jag inte tror att jag får. Jag litar emellertid i detta fall på att herr utrikesministern och den svenska regeringen på de vägar som är möjliga försöker åstadkomma lättnader för oss.

Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena NILSSON:

Herr talman! Jag kan försäkra herr Johansson i Öckerö att vi från det svenska utrikesdepartementets sida skall göra vad vi kan för att tillmötesgå de svenska fiskarnas intressen. Som herr Johansson själv påpekade har vi ju lyckats tämligen hyggligt med det tidigare.

Herr Johansson anser att det har kärvat till sig under den allra senaste tiden. Det är möjligt. Jag vet inte om herr Johansson därmed vill ha sagt att man sedan det blivit en borgerlig regering i Norge har börjat skärpa sin praxis, men jag tycker ändå att vi skall vara litet försiktiga i våra omdömen och avvakta hur den norska regeringen och de norska myndigheterna behandlar dessa frågor i fortsättningen.

Regeringen skall emellertid såvitt möjligt tillvarata de svenska fiskarnas intressen. Vi hoppas och tror dock att de norska myndigheterna och den nya norska regeringen skall visa samma förståelse som den föregående.

Herr JOHANSSON i Öckerö (fp):

Herr talman! Att den kärva situationen, herr utrikesminister, skulle ha med

Svar på fråga ang. persontrafiken på järnvägslinjen Sveg—Östersund

regeringsskiftet att göra har jag inte ägnat den minsta tanke. Om det förhåller sig så vet jag inte. I så fall är det bara att beklaga att den nya regeringen har intagit en kärvare ståndpunkt. Jag har emellertid den känslan att det är andra saker som här spelar in.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 3

Svar på fråga ang. persontrafiken på järnvägslinjen Sveg—Östersund

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME, som yttrade:

Herr talman! Som svar på herr Wikners fråga vill jag meddela, att SJ i dagarna kommer att påbörja lönsamhetsundersökningar för vissa avsnitt av inlandsbanan. Undersökningarna avser i första hand persontrafiken. SJ har underrättat representanter för berörd personal liksom berörda kommuner och länsstyrelser samt meddelat att närmare informationer kommer att lämnas. De grundläggande undersökningarna beräknas vara avslutade i början av nästa år. Därefter kommer förslag om trafikens lämpligaste uppläggning att läggas fram. Enligt den ordning som tillämpas vid handläggning av dessa frågor kommer lokala myndigheter och enskilda intressenter att beredas tillfälle att framföra sina synpunkter. Frågan om indragning av enskilda tåglägenheter under undersökningstiden får bedömas i vanlig ordning med hänsyn till bl. a. resandefrekvensen.

Vidare anförde:

Herr WIKNER (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min fråga.

Herr statsrådet meddelar att »SJ i dagarna kommer att påbörja lönsam-

hetsundersökningar för vissa avsnitt av inlandsbanan» och vidare att »lokala myndigheter och enskilda intressenter» kommer att »beredas tillfälle att framföra sina synpunkter». Ja, jag har en viss erfarenhet av att protester från ortsbefolkningens sida väger ganska lätt i detta sammanhang.

Jag ber att ytterligare få anföra några ord som berör min hembygd i detta fall, även om någon tidningsreferent kanske kommer att kalla det för rundsnack. Inlandsbanan mellan Sveg och Östersund har en längd av 184 kilometer. Det har ju talats om indragning av en del turer på denna bandel. Östersund är residensstaden i länet, således även för Härjedalen. Länsstyrelsen är förlagd till Östersund, liksom centralasarettet, gymnasiet, yrkesskolor m. m. Hjäradsskri- varna finns i Östersund, och vi har juristbyråer och många andra institutioner där. På grund härav är vi som bor i Härjedalen, d. v. s. i utkanten av länet, i hög grad beroende av goda tågförbindelser med Östersund. Om någon av nuvarande rälsbussförbindelser skulle bytas ut mot landsvägsbussar, vilka gör täta uppehåll på körsträckan, skulle det innebära en försämrad reseförbindelse för oss som bor i utkanterna. Jag kan också nämna att ganska många skolungdomar har sina vägar mot Östersund. Många sjuka besöker Östersund. Det blir inte bara ett besök för varje sjukdomsfall utan det kan även bli två, tre eller flera återbesök. Därför skulle indragning av någon tur komma att innebära en väsentlig försämring.

Jag hoppas i alla fall att vi, när denna fråga kommer på tal, skall bli bönhörda så långt det är möjligt. Med detta ber jag än en gång få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Statens järnvägar har ju att kämpa med en hård ekonomisk

Svar på fråga ang. föreslagna tågindragningar i Kronobergs län

verklighet, vilket vi här i riksdagen i stor utsträckning varit ense om att ålägga dem att ta hänsyn till. Men jag vet också att SJ är lyhört för ingående resonemang med en lokal opinion. Den traditionen kommer SJ säkert att upprätthålla.

Herr talman! Herr Wikner kommer ju från Härjedalen. Jag har fått en sparkstötting därifrån, men jag har inte riktigt kunnat räkna ut från vem jag har fått den. Därför kanske jag får begagna tillfället att genom herr Wikner framföra ett varmt tack för denna gåva. Jag hoppas att jag får tillfälle att använda den även i Stockholm.

Herr WIKNER (s):

Herr talman! Jag skall framföra kommunikationsministerns tack till vederbörande.

När statsrådet talar om att SJ måste anlägga strängt ekonomiska synpunkter på trafiken så vill jag nämna att vi nu har fått en ganska omfattande gods- trafik på ifrågavarande bandel i form av virkestransporter. Jag tror också att dessa virkestransporter kommer att öka på grund av nedläggningar av flottleder. Detta kommer att ytterligare bidra till att göra denna del av inlandsbanan ekonomiskt mer bärkraftig. Om nu persontrafiken ej skulle ge det netto som kommunikationsministern efterlyser, hoppas jag att de samlade inkomsterna av person- och godstrafiken skall göra det möjligt att bibehålla denna goda kommunikationsservice.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 4

Svar på fråga ang. föreslagna tågindragningar i Kronobergs län

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME, som yttrade:

Herr talman! Liksom vid varje tidta-

bellsskifte sker vid tidtabellsskiftet den 22 maj i år över hela landet en anpassning av SJ:s transportapparat i riktning mot bästa möjliga utnyttjande av olika transportmedel enligt riktlinjerna för trafikpolitiken. I Kronobergs län berörs denna gång huvudsakligen trafikområdet kring linjen Växjö—Emmaboda.

Slutlig ställning har ännu inte tagits till de förändringar som kan vara motiverade. Ett antal tåg som numera har endast ett fåtal resande torde dock bli ersatta med landsvägsbussar.

Vidare anförde:

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (cp):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Palme för det svar jag fått. Men, herr statsråd, det som för närvarande är på gång inom Kronobergs län när det gäller tågindragningar och järnvägsdöd är något väsentligt mer än en anpassning av tidtabellen.

Dessa frågor har under det senaste året diskuterats i olika sammanhang, och den del av befolkningen som drabbas av tågindragningar och järnvägsnedläggelser — det gäller både glesbygdsbefolkningen och befolkningen i de mindre tätorterna — frågar sig hur det skall bli i fortsättningen.

Statsrådet säger i sitt svar, att i Kronobergs län berörs denna gång huvudsakligen trafiken på sträckan Växjö—Emmaboda. Det är visserligen detta område som nu senast har diskuterats, men det förhåller sig så, att man här tar ut en liten del av en längre sträcka och säger, att just på den delen är lönsamheten dålig, medan lönsamheten på sträckan i övrigt är ganska bra. Kvar står dock, att befolkningen på de orter som drabbas får svårigheter med resorna till och från arbetet och med resorna till och från skolan. Det senare medför att barnen måste inackorderas på skolorten.

Jag är medveten om att driften på en del av de järnvägar som i dag är i bruk

Svar på fråga ang. föreslagna tågindragningar i Kronobergs län

i framtiden inte kan upprätthållas. Men när järnvägstrafiken läggs ned måste andra trafikmedel ställas till förfogande för befolkningen i de bygder som drabbas. Min fråga blir då, om statsrådet har för avsikt att intensifiera vägbyggandet och vägupprustningen, så att man får hyggliga vägar och bussförbindelser när tågindragningar sker eller när järnvägar helt försvinner. Av årets statsverksproposition framgår emellertid, att det skall ske en intensifiering av järnvägsnedläggningarna men att något ökat vägbyggande inte är aktuellt.

Statsrådet säger vidare att slutgiltig ställning inte tagits till de förändringar som kan vara motiverade. Jag noterar detta. Man frågar sig emellertid vad det är för motiv som man tar hänsyn till när det gäller tågindragningar och om man kommer att ta hänsyn också till näringslivets och kommunernas intressen i detta sammanhang.

Det är även berättigat att fråga, om man i alla lägen strikt skall ta hänsyn endast till lönsamheten och om man inte i någon mån i ett statligt företags verksamhet bör ta hänsyn till de människor som bor i de bygder som berörs.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Självfallet skall det tas hänsyn till människorna; det faktum att bidragen till s. k. trafiksvaga järnvägssträckor för närvarande uppgår till betydligt över 200 miljoner kronor är ett uttryck för det. I den mån järnvägsnedläggningar aktualiseras — och att de obönhörligen måste aktualiseras har vi såvitt jag vet varit helt överens om här i riksdagen — tar man hänsyn till människorna också på så sätt, att man försöker åstadkomma ersättningstrafik, t. ex. i form av bussar som är ett billigare transportmedel på kortare sträckor och genom vägupprustning.

Herr Gustavsson i Alvesta befarade att man inte skulle fortsätta att rusta upp vägarna när man nu lade ner järn-

vägarna. Av en händelse skrev jag just innan jag gick ner till riksdagen under ett brev till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen rörande riktlinjer för flerårsplanernas uppgörande. I detta brev står att hög prioritet vid uppgörande av planerna skall ges åt ersättningsvägar vid järnvägsnedläggelser.

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (cp):

Herr talman! Får jag tolka herr statsrådets senaste inlägg på det sättet, att en godtagbar ersättningstrafik kommer att ordnas och vara klar den dag järnvägarna läggs ned? I så fall kan vi vara överens.

När jag tog upp vägbyggandet så gjorde jag det med utgångspunkt från årets statsverksproposition där det står klart utsagt att järnvägsnedläggningarna bör intensifieras, men det utgår i förhållande till förra året inte några ökade anslag till vägarna.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Nedläggningarna måste ju intensifieras om icke detta bidrag på över 200 miljoner skall öka utomordentligt kraftigt under de närmaste åren. I så fall handlar man tvärt emot de önskemål riksdagen uttalat.

När det gäller vägbyggandet får man ta hänsyn till fördelningen inom totalramen när man skall bedöma vilka ting man kan få utrymme för.

Beträffande ersättningstrafiken är riktlinjen att den skall ordnas. Hur den kommer att se ut kommer liksom hittills att bli beroende av uppgörelser i de enskilda fallen. Herr Gustavsson i Alvesta talade om en »godtagbar ersättningstrafik». Ordet godtagbar kan ju tolkas på olika sätt av olika inblandade; därför förs ett resonemang där man försöker komma fram till en rimlig lösning när det gäller ersättningstrafiken. Det har gått hyfsat hittills, och det kommer att gå hyfsat i fortsättningen också, hoppas jag.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 5

Upplästes följande till kammaren inkomna skrivelse:

Till Riksdagens andra kammare

Härmed får jag, på grund av ändrade tjänsteförhållanden, anhålla att med kammarens tillstånd få avgå från uppdraget som ledamot av kammaren.

Stockholm den 3 februari 1966

Erland Carbell

Denna avsägelse blev av kammaren godkänd.

§ 6

Föredrogs och hänvisades till lagutskott Kungl. Maj:ts å bordet vilande proposition nr 23, med förslag till lag om företagsinteckning m. m.

§ 7

Interpellation ang. normerna för representationsbidrag till befälskärer inom försvaret

Ordet lämnades på begäran till

Herr OSKARSON (h), som yttrade:

Herr talman! I samband med att enheter ur främmande krigsmakter besöker militära förband i vårt land brukar i de flesta fall värdförbandets befälskärer anordna samkväm med lunch eller middag för motsvarande personalkategorier ur den gästande enheten. För att bidra till täckandet av dessa kostnader för respektive kårer kan representationsbidrag anvisas. Dessa bidrag äskas och fördelas fortfarande efter normer, som icke kan anses stå i överensstämmelse med nutida förhållanden. Som exempel på fördelningsgrund kan anföras följande vad gäller måltider.

Måltid	Officerare, u-officerare, kadetter (uoffgrad)	Underbefäl, kadetter (u-befälsgrad)	Meniga
Frukost	3: —	2: —	2: —
Standardlunch	7: —	5: —	5: —
Förstärkt lunch	10: —	8: —	
Representationslunch	15: —		
Standardmiddag	12: 50		
Representationsmiddag (mäss eller bostad)	25: —	12: 50	
Representationsmiddag (restaurant)	32: 50		

Här ovan angivna fördelningsgrunder är icke tidsenliga. Underbefälsyrket av idag är sedan flera år tillbaka ett långtidsyrke i likhet med vad gäller officerare och underofficerare. Med ändrade anställningsvillkor har underbefälen fått sig tilldelade andra och betydligt mera ansvarskrävande arbetsuppgifter än vad som var fallet tidigare. De angivna beräkningsgrunderna torde vara en kvarleva från den tid, då underbefälsanställningen var ett korttidsyrke, och denna personalkår hänfördes till manskap och meniga. Därför bör de också i den mån de fortfarande tilläm-

pas revideras med hänsyn till de ändrade anställnings- och tjänstgöringsförhållanden som nu råder.

Numera har också samtliga befälskärer i princip samma mässordning och likvärdiga mässvanor, vilket medför att kostnader vid representationstillfällen i stort sett är likvärdiga. Därför måste det vara skäligt att bidragen för bestående av kostnader av här angivet slag uppräknas för underbefäl så att de kommer i nivå med övriga befälskärer. Även om man i dessa sammanhang har att ta viss hänsyn till internationell sedvänja och tradition torde dock de nor-

Interpellation ang. tillämpningen av upphandlingskungörelsens bestämmelser

mer, som här har redogjorts för, vara föråldrade och tiden mogen för mera tidsenliga beräkningsgrunder.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för försvarsdepartementet få rikta följande fråga:

Är statsrådet beredd att medverka till att nuvarande normer för representationsbidrag till befälskårer inom försvaret i samband med besök av enheter ur främmande krigsmakter revideras så att de erhåller en tidsenlig utformning?

Denna anhållan bordlades.

§ 8**Interpellation ang. tillämpningen av upphandlingskungörelsens bestämmelser**

Ordet lämnades på begäran till

Herr NORDGREN (h), som yttrade:

Herr talman! Enligt uppgifter från ett företag som brukar leverera till statliga myndigheter skulle upphandlingskungörelsens bestämmelser om anbudsinfordran och prövning av inkomna anbud i vissa fall ha tillämpats på ett sätt som missgynnar enskilda företag.

I anledning härav får jag anhålla om kammarens medgivande att till statsrådet och chefen för finansdepartementet få rikta följande frågor:

1) Anser finansministern att samma upphandlingsregler skall gälla för statliga verks upphandling oavsett om de offererande företagen drivs i enskild eller statlig regi?

2) Har några bestämmelser utfärdats som medger särskilt förfarande vid statliga verks köp från statliga företag?

3) Om så är fallet, vill finansministern inför kammaren redovisa de grunder som i så fall ansetts böra gälla ifrågavarande upphandlingar?

Denna anhållan bordlades.

§ 9

Tillkännagavs, att följande Kungl. Maj:ts propositioner överlämnats till kammaren:

nr 24, med förslag till lag om vad som är fast egendom, och

nr 26, angående anslag till markförvärv för övningsfält m. m. för budgetåret 1966/67 m. m.

Dessa propositioner bordlades.

§ 10

Anmäldes en till herr talmannen under sammanträdet avlämnad motion nr 791, av herr Larsson i Hedenäset *m. fl.*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 21, angående ytterligare avsättning av viss del av statens vinst från Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag till Norrlandsfonden och Malmfonden för forsknings- och utvecklingsarbete.

Denna motion bordlades.

§ 11

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökan:

Till Riksdagens andra kammare

Undertecknad anhåller härmed om ledighet från riksdagsarbetet från och med den 8 till och med den 22 ds för företagande av resa till Tanzania på uppdrag av Nordiska Tanganyika-projektets styrelse.

Stockholm den 2 februari 1966

Bo Turesson

Kammaren biföll denna ansökan.

§ 12**Meddelande om enkel fråga**

Meddelades, att herr talmannen tillställts en enkel fråga av herr Jansson till herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet angående tidpunkten för militärövningar i Kilsbergssområdet.

§ 13

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes här-
efter kl. 17.01.

In fidem
Åke Gustafsson
