

**Nr 386.**

Av herr **Sköld**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 110, med förslag till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit m. m.

I proposition nr 110 föreslår Kungl. Maj:t riksdagen bl. a. att antaga ny förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit. I förslaget ingår, att den befrielse från nu nämnda skatt, som gällt för motorsprit under tiden 1 juli 1924—30 juni 1929, skall förlängas på ytterligare fem år, till den 1 juli 1934.

När 1924 års riksdag medgav förut omnämnda skattefrist, var det för att underlätta inarbetandet av motorsprit i marknaden, vilket vid denna tidpunkt ansågs skola komma att befordras av en väntad stegring av priset på bensin. Då en dylik prisstegring icke inträffat utan tvärtom prisfall skett, är det ej underligt, att produktionen av motorsprit icke kommit att ge ett sådant ekonomiskt utbyte, att den blivit lönande. Ej heller är det under sådana omständigheter ägnat att förvåna, att fråga väckts om utsträckande av skattefristen. Men vad som är ägnat att ingiva en viss betänksamhet, är den principiella ståndpunkt till detta spörsmål, finansministern intagit i sitt yttrande till statsrådsprotokollet. Han synes nämligen icke i och för sig hava haft något att erinra emot, att skattefriheten gjordes permanent, blott man därigenom skulle kunna upprätthålla motorspritsproduktionen i landet. Att skattebefrielsen föreslagits allenast för en ny femårsperiod beror bara på att finansministern hoppas på sådana för motorspritsproduktionen gynnsamma konjunkturer, att efter dessa nya fem år befrielse icke ytterligare behöver ske. Skulle däremot tillståndet om fem år t. ex. vara detsamma som nu, torde finansministern förmäna att ny befrielse då bör medgivas — och kanske då för beständigt.

Denna ståndpunkt står i bestämd motsättning till den som riksdagen uttalade år 1924 i sin skrivelse nr 167, i vilken bl. a. yttrades: »En nödvändig förutsättning för att motorspriten skall kunna med framgång konkurrera med bensinen synes därför vara, att ett stöd gives åt sulfitspritindustrin under den tid, som motorspriten inarbetas å marknaden. Riksdagen har ansett, att ett sådant stöd lämpligen bör lämnas i form av tillfällig befrielse från den särskilda skatten. Av det nu anförda följer därför, att, i

den mån berörda syfte vinnes och förty förutsättningarna för den medgivna skattebefrielsen icke längre förefinnas, densamma bör upphöra. *Därest det åter skulle framgå, att motorspriten trots dessa lättnader saknade möjlighet att upptaga tävlan med det utländska bränslet, skulle jämväl anledning saknas att bibehålla nämnda undantagsbestämmelse.»* Av det anförda framfår med all tydlighet, att riksdagen tänkt sig denna skattebefrielse såsom under alla förhållanden tillfällig. Här avhandlade skattebefrielse torde från riksdagens sida vara medvetet tänkt som en praktisk tillämpning av uppfostringstullens princip. Ett försök har alltså gjorts att giva en ung industri ett stöd vid genombrottet, ett stöd, som måste vara tillfälligt för att nå sitt nationalekonomiska syfte, nämligen att skapa en ny, ekonomiskt bärande näringsgren, och vid vars beslutande konsekvenserna av ett misslyckande klart angivits. Vad riksdagen velat vinna, lärar hava varit att finna en form för statsunderstöd åt en näring utan att behöva taga risken av att därigenom medverka till uppkomsten av en industri, som endast skulle kunna bestå genom statsunderstöd för all framtid. Vill man fortfarande fasthålla detta syfte, ligger det vikt uppå, att detta understöds karaktär av tillfälligt så starkt understrykes, att icke industrien invaggas i den föreställningen, att understödet alltid kommer att utgå och förty inrättar sig därefter. Tvärtom måste göras klart för industrien, att den har att inrätta sig för ett upphörande av understödet.

Den största svårigheten för ett bestämmande av tidpunkten för ett tillfälligt understöds upphörande ligger givetvis i bedömandet av antingen näringens lönsamhet eller dess misslyckande. Det första torde dock vara lättare. Man torde likväl icke i förevarande speciella fall kunna vara utan vidare säker på, att tillverkningen av motorsprit i den omfattning denna tillverkning nu har är direkt förlustbringande, enär motorspriten utgör allenast den mindre, men andra bättre betalda spritsorter den större delen av tillverkningen, varvid motorspriten torde kunna karaktäriseras såsom en biprodukt, vars andel i de allmänna omkostnaderna är jämförelsevis ringa. Någon anledning att betvivla, att vid ett borttagande av skattefristen motorspritsproduktionen skulle bli oekonomisk med nuvarande bensinpris, förefinnes dock icke. Att läget icke är sådant just nu, att sulfitspritindustrien kan stå på egna fötter, torde därför vara säkert nog. Men att härav draga den slutsatsen att denna industri icke har några utsikter att vinna en oberoende ställning, är såsom påpekats svårare. Ty alltid kan man ju komma att säga: om några år blir det bättre. Någon möjlighet att här vinna absolut klarhet finnes icke. Man måste handla efter mera schematiska riktlinjer. Då en viss tid förflutit utan att industrien vunnit förmåga att med egen kraft kunna uthärda konkurrensen, måste man resolut skrida till avvecklingen. Sker icke detta, kan överhuvudtaget en förnuftig näringspolitik icke föras.

Man kommer då till frågan, huru lång tid bör sulfitspritindustrien ha

sitt understöd, innan en dylik avveckling sker? Som en allmän regel torde böra gälla, att understödstiden icke bör göras alltför lång, enär förhållandena då kunna stabilisera sig så, att understödets avveckling medför för stora ekonomiska och sociala rubbningar. Måhända kan fem år vara för kort tid. Men manne icke tio år är en alltför lång tid, särskilt om man tänker sig att skattebefrielsen icke skall upphöra på en gång? Enligt mitt förmenande bör skattebefrielsen vara helt avvecklad efter tio år, varvid efter åtta år skatten bör utgå till hälften mot vad som gäller för bensen för att efter tio år utgå med sitt fulla belopp.

\*

Här ovan har frågan om skattebefrielsen för motorspriten behandlats uteslutande ur näringspolitiska synpunkter. Men den har även en skattepolitisk innebörd. Skattebefrielsen för motorspriten innebär, att vissa medel underhållas vägväsendet, vilka medel väl i huvudsak få ersättas av de väghållningsskyldiga. Hittills ha dessa belopp varit relativt ringa: 1925: 50,000 kronor, 1926: 125,000 kronor och 1927: 210,000 kronor. Men då förbrukningen av lättbentyl är i ständigt stigande, behöver det icke dröja så värst många år förrän den årliga subventionen är uppe i miljonen, vilket kan ske genom utnyttjande av nuvarande anläggningar för framställning av motorsprit. En sådan utveckling behöver givetvis icke innebära att industrien därigenom fått möjlighet att existera utan understödet.

Nu torde vägbeskattningen vara den direkta skatteform som relativt sett torde verka mest tyngande för folkets breda lager. Att tänka sig ett fortsättande för en längre tid med ett subventionerande av sulfitspritindustrien på sätt som nu sker synes även ur denna synpunkt icke vara lämpligt.

\*

I den hemställan jag nu kommer att göra om begränsning av skattebefrielsen för motorsprit till den 1 juli 1932, inlägger jag även en förhoppning, att Kungl. Maj:t till 1932 års riksdag måtte framlägga förslag till avveckling av nämnda skattebefrielse.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen må besluta sådan ändring i Kungl. Maj:ts förslag till förordning om särskild skatt å bensen och motorsprit, att första stycket av promulgationsstadgandet får följande lydelse:

»Denna förordning träder i kraft, i vad den avser skatt å bensen, den 1 juli 1929, samt, i vad den avser skatt å motorsprit, den 1 juli 1932.»

Stockholm den 1 mars 1929.

*Per Edvin Sköld.*