Nr 113.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om fortsatt uppskov med ikraftträdandet av föreskriven skatt å motorsprit; given Stockholms slott den 12 februari 1937.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till förordning om fortsatt uppskov med ikraftträdandet av föreskriven skatt å motorsprit.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Ernst Wigforss.

Förslag

till

förordning om fortsatt uppskov med ikraftträdandet av föreskriven skatt å motorsprit.

Härigenom förordnas — med ändring av vad i förordningen den 7 juni 1934 (nr 231) stadgats rörande ikraftträdandet av den i 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit enligt paragrafens lydelse i förordningen den 29 april 1932 (nr 86) föreskrivna skatten å motorsprit — att bestämmelserna om sistnämnda skatt skola träda i kraft den 1 juli 1940.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 12 februari 1937.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet anför chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss:

Enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, sådant nämnda författningsrum lyder enligt förordning den 29 april 1932 (nr 86), skall för motorsprit erläggas särskild skatt av sex öre för liter. Beskattningen av motorsprit, vilken ursprungligen beslutades vid 1924 års riksdag, har emellertid hittills icke vunnit tillämpning, enär genom upprepade beslut successivt medgivits uppskov med skattens ikraftträdande. Det senaste uppskovet har lämnats genom förordning den 7 juni 1934 (nr 231) och gäller för tiden till den 1 juli 1937. Jag anhåller nu att få till behandling upptaga fråga om ytterligare uppskov med skattens ikraftträdande. Det torde därvid vara lämpligt att till en början något närmare redogöra för statsmakternas tidigare behandling av denna skattefråga.

I syfte att bereda tillgång till medel för vägväsendets behov föreslog Kungl. Maj:t i proposition nr 206 till 1924 års riksdag bland annat, att särskild skatt skulle uttagas å bensin. Under erinran om vissa i proposition nr 193 till samma års riksdag föreslagna åtgärder, åsyftande att genom ändring av försäljningsbestämmelserna för motorsprit främja användningen av sulfitsprit till motorbränsle, anförde föredragande departementschefen att med den ställning, statsmakterna intagit till sulfitspritfrågan, det icke syntes kunna ifrågakomma att med skatt belägga även sulfitsprit, avsedd för sådan användning. Bevillningsutskottet anförde i sitt betänkande nr 41, att på grund av de lättnader i villkoren för försäljning av motorsprit, som föreslagits i sistnämnda proposition och som blivit av utskottet förordade, större möjlighet vunnits för att motorspriten skulle komma att mera allmänt vinna avsättning för motordrift. I den mån så bleve förhållandet, komme en skatt, som drabbade enbart bensinen, icke längre att utgöra en rättvis grund för skattefördelningen. Utskottet föreslog därför, att den särskilda skatten skulle omfatta jämväl motorsprit. Flera skäl talade dock för att till en början befria spriten från skattens utgörande. I detta hänseende erinrade utskottet

om betydelsen av att äga tillgång till ett inhemskt motorbränsle. Det finge anses förenligt med en klok ekonomi att, i den mån så kunde ske utan större uppoffringar från det allmännas sida, de redan befintliga sulfitspritfabrikerna bereddes möjlighet att i större utsträckning än dittills framställa sprit för automobildrift. En nödvändig förutsättning för att motorspriten skulle kunna med framgång konkurrera med bensinen syntes vara, att ett stöd gåves åt sulfitspritindustrien under den tid, då motorspriten inarbetades å marknaden, vilket stöd borde lämnas i form av tillfällig skattebefrielse. I den mån berörda syfte vunnes och förty förutsättningarna för den medgivna befrielsen icke längre förefunnes, borde densamma upphöra. Därest åter det skulle framgå, att motorspriten trots skattebefrielsen saknade möjlighet att upptaga tävling med det utländska bränslet, skulle jämväl anledning saknas att bibehålla undantagsbestämmelsen. — I enlighet med utskottets förslag beslöt riksdagen, att beskattningen av motorspriten skulle träda i tillämpning först fem år efter det bensinskatten införts, eller från och med den 1 juli 1929. Skattesatsen för bensin och motorsprit fastställdes till 5 öre per liter. Förordning i ämnet utfärdades den 23 maj 1924 (nr 126).

I proposition nr 173 till 1927 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t höjning av skatten å bensin och motorsprit från 5 till 6 öre per liter. Den höjda skatten å bensin var avsedd att uttagas från och med den 1 juli 1927. Beträffande skatten å motorsprit anförde dåvarande departementschefen, att den ifrågasatta höjningen borde omfatta jämväl motorspriten. Med hänsyn till de skäl, som legat till grund för statsmakternas ställning till frågan om motorspritens beskattning, och då det tillfälliga stöd, som ansetts böra lämnas sulfitspritindustrien, alltjämt syntes erforderligt, fann departementschefen höjningen av bensinskatten dock icke utgöra tillräcklig grund för en begränsning av skattefriheten för motorsprit. Det föreslogs således icke någon ändring i den år 1924 för motorspriten medgivna skattefriheten. Riksdagen antog Kungl. Maj:ts förslag, och i överensstämmelse härmed utfärdades förordning den 3 juni 1927 (nr 190), enligt vilken skatten å bensin från och med den 1 juli 1927 och skatten å motorsprit från och med den 1 juli 1929 skulle utgå med 6 öre för liter.

I proposition nr 110 till 1929 års riksdag framlade Kungl. Maj:t förslag till ny förordning om skatt å bensin och motorsprit. Enligt förslaget skulle skatten för såväl bensin som motorsprit fortfarande utgöra 6 öre för liter. I fråga om motorspriten föreslogs emellertid, att den tidigare medgivna skattefriheten skulle utsträckas att gälla intill den 1 juli 1934. Departementschefen anförde, hurusom riksdagen vid bestämmandet av skattskyldighetens inträde till den 1 juli 1929 syntes hava utgått från att motorspriten dessförinnan skulle hinna bliva inarbetad å marknaden samt att bensinen skulle komma att fördyras. Bland annat genom anförande av siffror för bensinpris samt tillverkningskostnader för motorsprit påvisade departementschefen, att utvecklingen emellertid blivit en annan. Med hänsyn därtill kunde det visserligen synas, som om man genom att endast tills vidare bibehålla skattefriheten för motorsprit icke skulle giva sulfitspritindustrien tillräckligt stöd för

uppehållandet av tillverkningen och att följaktligen, med hänsyn till värdet för landet att äga tillgång till ett inhemskt motorbränsle, möjligen skulle kunna ifrågasättas att upphäva bestämmelsen om skatt å motorsprit. Emellertid erinrade departementschefen om att de höga belopp, med vilka kapitalränta och avskrivning å fabrikernas anläggningskostnader inginge i prisberäkningen för sulfitsprit, icke behövde beräknas för flertalet fabriker, därest fråga vore om uppehållande eller nedläggande av driften, samt därom att fabrikerna vid försäljning av spriten för andra ändamål än motordrift kunde räkna med avsevärt högre pris. Man vore även berättigad att hysa den förhoppningen, att genom lättbentylens företräde framför enbart bensin efterfrågan å motorspriten skulle komma att ökas. Vid angivna förhållanden och då dessutom icke vore uteslutet, att bensinpriset framdeles ånyo komme att stiga, finge det antagas, att sulfitfabrikerna komme att uppehålla tillverkningen av motorsprit, därest tidpunkten för inträde av skattskyldighet för motorsprit framflyttades ytterligare fem år eller till den 1 juli 1934. — Bevillningsutskottet uttalade i sitt betänkande nr 11, att skäl talade för en utsträckning av tiden för skattebefrielse. Till följd av de avsevärda prisförändringar, bensinen under femårsperioden undergått, hade icke någon säker uppfattning kunnat vinnas rörande motorspritens möjlighet att i framtiden erbjuda konkurrens med bensinen. På grund av att tidskrävande förberedelser måst göras, innan tillverkningen och försäljningen av motorsprit kunnat påbörjas, samt till följd av inträffad långvarig arbetsinställelse hade den tillmätta tidsfristen för skattebefrielsen icke kunnat fullt utnyttjas. Utskottet ansåg emellertid tiden för den fortsatta skattebefrielsen böra begränsas till tre år. För att vinna en mjukare övergång borde skatten under de två första åren den utginge påföras med allenast hälften av bensinskattens belopp eller med 3 öre. Riksdagens kamrar stannade emellertid vid olika beslut, varför ärendet blev föremål för sammanjämkning. Riksdagens beslut innebar, att skattebefrielsen för motorsprit skulle gälla under fyra år eller till den 1 juli 1933 samt att skatten å dylik sprit därefter skulle utgå med 3 öre för liter intill den 1 juli 1934. Den av riksdagen antagna förordningen utfärdades den 3 maj 1929 (nr 62).

I anledning av väckta motioner beslöt 1931 års riksdag, att en tilläggsskatt å bensin skulle utgå för tiden till och med den 30 juni 1933 med 2 öre för liter. Bevillningsutskottet anförde i sitt betänkande i ämnet, att då skatteplikt för motorsprit inträdde först efter nämnda tidpunkt, det ej vore erforderligt att för det dåvarande fatta ståndpunkt till frågan om höjning av skatten å motorsprit.

I proposition nr 174 till 1932 års riksdag framlades bland annat förslag till ytterligare höjning av bensinskatten. Beträffande motorspriten erinrade departementschefen om bevillningsutskottets nyssnämnda uttalande samt anförde, att det syntes mest lämpligt, att frågan om beskattningen av motorsprit upptoges till förnyad behandling först vid 1933 års riksdag. I sitt av riksdagen godkända betänkande nr 32 föreslog bevillningsutskottet en skattesats av 10 öre för bensin och 6 öre för motorsprit. Med anledning av väckt

motion om definitivt upphävande av skatten å motorsprit yttrade utskottet, att utskottet väl funnit motionärens syfte att åstadkomma stöd åt ett inhemskt motorbränsle beaktansvärt, men att utskottet med hänsyn till departementschefens nämnda uttalande ansett sig icke för det dåvarande böra taga ståndpunkt till berörda fråga.

Vid samma riksdag väcktes jämväl motioner om lagstadgad skyldighet för importör av bensin att försälja viss del av den importerade kvantiteten i blandning med motoralkohol, framställd ur avfallslut vid sulfitcellulosatillverkning. Härigenom skulle ernås det dubbla syftet att, på samma gång som avsättningen av sulfitspritfabrikernas produktion tryggades, en förbättring av handelsbalansen genom ökad användning av inhemskt motorbränsle kunde ernås. Andra lagutskottet, som hade motionerna till behandling, uttalade i sitt betänkande nr 42, att det vore ett i hög grad behjärtansvärt önskemål, att landets behov av motorbränsle bleve i högre grad än för det dåvarande vore fallet tillgodosett medelst sprit, som framställts inom trävaruindustrien. Åt frågan om lämpliga åtgärder för att åstadkomma ökad tillverkning av motorsprit borde därför ägnas synnerlig uppmärksamhet från statsmakternas sida. Under erinran om departementschefens i nyssnämnda proposition nr 174 gjorda uttalande angående upptagande till förnyad behandling av frågan om skatten å motorsprit förklarade sig utskottet anse lämpligt, att i detta sammanhang hela spörsmålet, huruvida och på vad sätt tillverkningen och avsättningen av inhemsk sprit till motorbränsle kunde främjas, bleve föremål för allsidig prövning. Utskottet hemställde, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning av sagda spörsmål. Riksdagen biföll utskottets hemställan (riksdagens skrivelse nr 362).

I avvaktan på resultatet av nyssberörda utredning föreslog Kungl. Maj:t i proposition nr 172 till 1933 års riksdag, att skattebefrielsen för motorsprit skulle fortfara intill den 1 juli 1934, vilket förslag riksdagen biföll. Bestämmelse härom innefattades i förordning den 9 juni 1933 (nr 307).

Den av riksdagen begärda utredningen uppdrogs åt särskilda, med stöd av Kungl. Maj:ts beslut den 17 februari 1933 inom finansdepartementet tillkallade sakkunniga — 1933 års motorbränslesakkunniga — vilka enligt givna direktiv skulle hava att verkställa utredning av frågorna om tillverkningen och avsättningen av inhemsk sprit till motorbränsle, om kontroll över importen av motorbränsle samt om tillverkningen av till förtäring avsett brännvin ävensom andra därmed sammanhängande spörsmål. I direktiven framhölls särskilt, att bland de spörsmål, som vid utredningen borde komma under övervägande, vore frågan om den ställning i beskattningshänseende, motorspriten i fortsättningen borde intaga. Huvudsyftet med utredningen vore emellertid att taga under omprövning de olika möjligheter, som kunde stå till buds att på andra vägar än genom eventuella, mer eller mindre långt gående skattelättnader ernå ökad avsättning av inhemskt motorbränsle.

Med avseende å regleringen av brännvinstillverkningen föreslogo 1933 års motorbränslesakkunniga i sitt den 8 september 1933 dagtecknade betänkande en anordning, vars huvudsakliga innebörd kan sammanfattas sålunda,

att åt potatisbrännerierna skulle förbehållas rätten att tillverka brännvin för förtäringsändamål, under det att sulfit-, jäst- och melassbrännerierna skulle få tillverka all för tekniska ändamål erforderlig sprit, varjämte dessa fabriker i övrigt skulle beredas avsättning för hela sin produktion av sprit genom dess försäljning såsom motorbränsle. Härvid skulle emellertid jäst- och melassbrännerierna icke äga betinga sig högre pris för spriten än det samtidigt gällande priset för sulfitsprit. Eljest skulle beträffande det pris, de olika tillverkarna ägde tillgodoräkna sig vid sin försäljning till det statliga partihandelsbolaget, spritcentralen, gälla att detsamma skulle ansluta sig till framställningskostnaderna utan handelsvinst. All tillverkad sprit skulle upphandlas av det statliga spritmonopolet, utövat av spritcentralen, varigenom det särskilda av staten oktrojerade partihandelsbolaget för skattefri sprit skulle upphöra med sin verksamhet. För avsättning av den motoralkohol, som spritcentralen med den föreslagna anordningen hade att övertaga, föreslogos bestämmelser om skyldighet för importör och tillverkare av bensin att från spritcentralen inköpa motoralkohol i förhållande till vars och ens import resp. tillverkning av bensin, för vilket ändamål Kungl. Maj:t skulle periodvis fastställa en viss s. k. inköpsprocent. Maximiproduktionen av motoralkohol hade av de sakkunniga beräknats — efter det att den utbyggnad för sulfitspritproduktion, som kunde ifrågakomma, blivit verkställd — kunna uppgå till cirka 40 miljoner liter eller 80 miljoner normalliter per år.

Med den sålunda förordade anordningen avsågo de sakkunniga, att de från riksdagens sida vid flera tillfällen uttalade önskemålen om säkerställande av tillverkningen av motoralkohol skulle på lämpligt sätt tillgodoses. Beträffande det dittills tillämpade sättet för främjande av motorspritens avsättning, nämligen temporär befrielse från den särskilda skatten å motorsprit, uttalade de sakkunniga, att denna utväg icke kunde anses utgöra en rationell lösning av frågan om stödåtgärd i sagda syfte. Då skattesatsens storlek närmast vore avpassad med hänsyn till vägväsendets medelsbehov, följde därav, att skatten samtidigt icke kunde tjäna ett så olikartat ändamål som att utgöra ett lämpligt avpassat skydd för motorspritens avsättning i konkurrens med bensinen. Vid ett högt bensinpris läte det sig tänkas, att sistnämnda skydd endast borde motsvaras av en del av skattesatsens belopp eller att rent av varje skydd vore obehövligt. Vid ett lågt bensinpris kunde fallet däremot bliva, att den fastställda skattesatsen vore otillräcklig för ändamålet. De sakkunniga höllo före, att stödåtgärderna beträffande motorspriten borde frigöras från nämnda beskattning och i stället givas formen av den av de sakkunniga föreslagna skyldigheten för importörer och tillverkare av bensin att i den utsträckning, statsmakterna bestämde, inköpa motoralkohol för inblandning i bensinen. De sakkunniga framhöllo, att med den sålunda anvisade utvägen tillverkarna av motoralkohol bleve oberoende av huruvida motorspriten belades med skatt eller icke, enär de under alla förhållanden genom tvångsinblandningen garanterades avsättning för sin produktion. Med den lösning av sprittillverkningsfrågorna, de sakkunniga föror-

dat, skulle statsmakterna äga möjlighet att, utan att sulfitspritindustriens intressen berördes, bedöma spörsmålet om motorbränslebeskattningen efter de allmänna synpunkter, som kunde anläggas å frågan.

I proposition nr 232 till 1934 års riksdag framlade Kungl. Maj:t förslag till reglering av sprittillverkningen i huvudsak enligt de av de sakkunniga förordade grunderna. Kungl. Maj:ts förslag innefattade emellertid i jämförelse med de sakkunnigas en begränsning av de myckenheter sprit, som skulle avsättas såsom motorsprit. I remissyttrandena hade uttalats betänkligheter mot genomförande av så vittgående åtgärder, som de sakkunnigas förslag innebar. Särskilt hade därvid framhållits den ökade belastning, som enligt förslaget skulle läggas å motortrafiken och som uppskattades till ett belopp av omkring 9 miljoner kronor. Även om staten bidragit till utjämnande av den stora prisskillnad, som förefanns mellan motoralkohol och bensin, genom efterskänkande av skatten å motorsprit, hade för det dåvarande en prisskillnad av cirka 13 öre per liter likväl kvarstått, medförande ett kostnadsbelopp av cirka 5 miljoner kronor. Denna prisskillnad ansågs — med allt beaktande av de ur många synpunkter behjärtansvärda strävandena att erhålla ökad tillgång på inhemskt motorbränsle — så betydande, att det knappast kunde vara försvarligt att vidtaga åtgärder, innebärande att väsentligt ökade kvantiteter motorsprit skulle påtvingas konsumenterna. Det ansågs emellertid rimligt, att de redan anlagda sulfitspritfabrikerna bereddes möjlighet att fortsätta tillverkningen i ungefär den förhandenvarande omfattningen, för vilket ändamål dessa fabriker borde tillförsäkras en avsättning för olika ändamål av sammanlagt 40 miljoner normalliter per år. Avsättning av denna kvantitet skulle emellertid jämväl enligt Kungl. Maj:ts förslag säkerställas genom föreskrifter om skyldighet för importörer och tillverkare av bensin att verkställa inköp av motorsprit.

Även det i propositionen framlagda förslaget i sprittillverkningsfrågorna innebar dock en viss belastning av motortrafiken, beroende på motorspritens större kostnad i jämförelse med bensin. Belastningen blev emellertid väsentligt lägre än enligt de sakkunnigas förslag. Enligt detta skulle den ökade kostnadsbelastningen blivit cirka 5 miljoner kronor, under det att det i propositionen framlagda förslaget beräknades medföra en motsvarande merkostnad av cirka 1.4 miljon kronor, båda beräkningarna gjorda under förutsättning av bibehållen skattefrihet för motorspriten. För att icke göra belastningen mera kännbar föreslog Kungl. Maj:t tillika, att den intill den 1 juli 1934 gällande skattefriheten för motorsprit skulle förlängas på tre år till den 1 juli 1937.

Det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget vann riksdagens bifall. I anledning av motionsvis framförda yrkanden om ökad tillverkning av sulfitsprit uttalade emellertid bevillningsutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 44, att det vore angeläget, att ökad avsättning vunnes för sulfitsprit. Utskottet förutsatte därför, att Kungl. Maj:t, därest avsättning av sprit för tekniska ändamål samt för motordrift ökades, komme att medgiva avsättning av större kvantitet sulfitsprit än 40 miljoner liter för år. Tillika bor-

de det ankomma på Kungl. Maj:t att, därest sulfitspriten vunne ökad avsättning samt särskilda skäl därtill förelåge, taga under omprövning, om icke tillstånd till nyanläggning av sulfitspritfabriker borde lämnas. — Författningar i överensstämmelse med riksdagens beslut utfärdades den 7 juni 1934 (nr 227—231).

I anledning av framställning av aktiebolaget Svensk sprit medgav Kungl. Maj:t sedermera genom beslut den 28 juni 1935 en höjning av den kvantitet av högst 40 miljoner normalliter sulfitsprit, som spritcentralen enligt de i avtal mellan staten och bolaget intagna nya bestämmelserna ägde inköpa, till högst 45 miljoner för tillverkningsåret 1934/1935. Detta medgivande utsträcktes sedermera genom beslut den 27 september 1935 att gälla jämväl tillverkningsåret 1935/1936. I yttranden över aktiebolaget Svensk sprits framställning hade kontrollstyrelsen och kommerskollegium tillstyrkt ökning med en kvantitet av 5 miljoner normalliter, motsvarande den inträffade stegringen i avsättningen av sprit för tekniska ändamål. Däremot avstyrkte ämbetsverken en ytterligare höjning av inköpskvantiteten, vilken skulle ha till syfte, att även större kvantiteter motorsprit skulle av bensinfirmorna tvångsvis inköpas.

Slutligen bör här nämnas, att vid 1936 års riksdag motionsledes framfördes yrkande om beredande av ökad avsättning av motorsprit genom att bensinfirmornas inköpsskyldighet beträffande motorsprit skulle fixeras till 3.6 procent av vars och ens import resp. tillverkning av bensin. I anledning härav föreslog bevillningsutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 44, att inköpskvantiteten sulfitsprit skulle undergå sådan höjning, att avsättning skulle beredas för ytterligare 5 miljoner normalliter genom att kvantiteten motoralkohol skulle höjas från dittills beräknade 33.4 miljoner normalliter till 38.4 miljoner normalliter (cirka 19.2 miljoner volymliter) per tillverkningsår, räknat från och med den 1 oktober 1936. Den sammanlagda inköpskvantiteten sulfitsprit skulle härigenom uppgå till 50 miljoner liter. Utskottet förutsatte emellertid, att i den mån spritcentralens inköpsbehov av sprit för tekniska ändamål ökades, Kungl. Maj:t borde medgiva den höjning av inköpskvantiteten utöver 50 miljoner liter sulfitsprit, som härav kunde föranledas. Medgivande om rätt för spritcentralen att inköpa nämnda kvantitet sulfitsprit har i enlighet härmed av Kungl. Maj:t lämnats genom beslut den 25 september 1936.

Genom ämbetsskrivelse den 8 oktober 1936 amodade jag kontrollstyrelsen att inkomma med utlåtande rörande behovet och lämpligheten av fortsatt anstånd efter den 30 juni 1937 med ikraftträdandet av bestämmelserna angående skatt å motorsprit. I anledning härav har kontrollstyrelsen den 18 december 1936 avgivit utlåtande i berörda fråga och därvid tillika överlämnat inhämtade yttranden från aktiebolaget Vin- och spritcentralen, aktiebolaget Svensk sprit, aktiebolaget Naftasyndikat, Bilägarnas inköpscentral, förening u. p. a., Svenska bensin- & petroleum aktiebolaget B P, Svensk-engel-

ska mineralolje aktiebolaget, Svenska petroleum aktiebolaget Standard, The Texas company aktiebolag samt aktiebolaget Nynäs-petroleum.

Aktiebolaget Vin- och spritcentralen förklarar sig ur synpunkten av de intressen, bolaget har att företräda, icke hava något att erinra mot ytterligare uppskov med skattens ikraftträdande. *Aktiebolaget Svensk sprit* framhåller, att priset å motorsprit efter omregleringen 1934 blivit avsevärt högre än tidigare och att skattefrihet för motorsprit därför numera måste anses så mycket mera påkallad. Bolaget anmärker emellertid, att efter genomförandet av inköpstvång beträffande motorsprit frågan om skatten därå mera är en motorismens än en sulfitspritindustriens angelägenhet. *Bilägarnas inköpscentral, förening u. p. a.,* anser hela spörsmålet om sulfitspritindustriens betydelse för landet och dess behov av fortsatt statssubvention böra upptagas till allsidig prövning innan vidare åtgärder vidtagas. I samtliga övriga till kontrollstyrelsen avgivna yttrande tillstyrkes förlängning av skattefriheten. Därvid framhålles i huvudsak, att skattens uttagande i sista hand skulle drabba motortrafiken, vilken redan nu finge anses hårt belastad, och att de redan nu förefintliga svårigheterna för bensinbolagen att vinna avsättning för motorspriten skulle än mera ökas.

Kontrollstyrelsen erinrar i sitt utlåtande inledningsvis därom, att i jämförelse med den avsättning, sulfitspriten rönt genom 1934 års sprittillverkningsreglering, densamma därförut varit av väsentligt mindre omfattning. För tillverkningsåren 1924/1925—1929/1930 stannade tillverkningen vid sulfitbrännerierna vid i genomsnitt 17.82 miljoner normalliter per tillverkningsår. För tiden därefter har tillverkningen uppgått till följande kvantiteter:

Tillverkningsåret	1930/1931	28.40	miljoner	normalliter
»	1931/1932	19.68	»	»
»	1932/1933	37.38	»	»
»	1933/1934	42.99	»	»
»	1934/1935	50.17	»	»
»	1935/1936	49.44	»	»

I anslutning till dessa siffror framhåller kontrollstyrelsen, att sulfitspritindustrien genom nyordningen på sprittillverkningsområdet säkerställts vida fördelaktigare än som kunnat ske enbart genom befrielsen från skatten å motorsprit, samt anför vidare följande:

Intill den 1 oktober 1934, då sagda nyordning trädde i tillämpning, hade sulfitspritindustrien att själv genom sitt försäljningsorgan, aktiebolaget Svensk sprit, ombesörja avsättningen av motorsprit i marknaden. I betraktande av den då liksom nu rådande avsevärda skillnaden mellan priset å bensin och å motoralkohol var sagda industri före nyssnämnda tidpunkt visserligen i hög grad beroende av det ekonomiska stöd åt motorspriten, som statsmakterna lämnade genom skattebefrielsen för sistnämnda vara, men denna var dock ingalunda tillfyllest för beredande av någon nämnvärdare avsättning av motorsprit. 1933 års motorbränslesakkunniga beräknade en kostnadsskillnad å icke mindre än 23 öre per liter mellan bensin och motoralkohol under antagande, att båda varorna i skattehänseende behandlades lika, var-

vid bensinpriset i avlastningshamn angavs till 9 öre och motsvarande pris å motoralkohol till 32 öre per liter. Att det överhuvud taget var möjligt för sulfitspritindustrien att kunna konkurrera med bensinen, berodde, förutom å skattebefrielsen, jämväl i hög grad därå, att sulfitspritfabrikanterna kunde tillgodonjuta ett väsentligt högre pris för både den sprit, som försåldes till spritcentralen för förtärings- och vissa andra ändamål, och den för skattefria ändamål avsedda spriten, vilken fördes i marknaden av deras eget företag, aktiebolaget Skattefri sprit. Detta bolag hade ensamt av Kungl. Maj:t tillerkänts partihandelsrätt, varigenom bolaget kom att intaga en viss monopolställning. Genom den rörelsefrihet, sulfitspritfabrikanterna sålunda ägde i fråga om prissättningen å sprit för olika ändamål, blev det möjligt för dem att finansiera saluförandet av begränsade kvantiteter sprit för motorändamål, varigenom de erhöllo i motsvarande mån förbättrade möjligheter att utnyttja fabrikernas kapacitet. Det pris, till vilket försäljningsbolaget försålde motoralkohol till bensinfirmorna, utgjorde då omkring 24 öre per liter.

Med genomförandet av nyordningen på sprittillverkningsområdet har alltså befrielsen från skyldigheten att erlägga skatt å motorsprit kommit att förlora sin betydelse för sulfitspritindustrien. Genom de nya bestämmelserna indrogs partihandeln med skattefri sprit under det statliga sprithandelsmonopolet, jämsides med att spritfabrikerna i princip icke längre skulle äga tillgodoföra sig högre ersättning för den till spritcentralen levererade spriten än som svarade mot produktionskostnaden. Några möjligheter för fabrikerna att på sätt ovan nämnts genom uttagande av högre priser på sprit för vissa ändamål göra en avsättning av motoralkohol ekonomiskt möjlig förefinnas sålunda icke längre. I stället har sulfitspritindustrien genom det bensinfirmorna ålagda inköpstvånget blivit tillförsäkrad avsättning av en kvantitet sulfitsprit, som enligt 1936 års riksdagsbeslut sammanlagt utgör lägst 50 miljoner normalliter, d. v. s. en kvantitet, som är inemot tre gånger större än den genomsnittliga årstillverkningen av sulfitsprit i landet tillverkningsåren 1924/1925—1929/1930. Såsom 1933 års motorbränslesakkunniga framhållit, kunna med den lösning motorspritfrågan erhållit statsmakterna numera fatta avgörande i frågan om motorspritens beskattning utan att därvid såsom tidigare behöva taga hänsyn till sulfitspritindustriens intressen.

Även om motorspritfrågan på grund av det anförda numera kan anses hava kommit i sådant läge, att skattebefrielse eller skattelindring för motorspriten icke längre befinnes erforderlig av hänsyn till sulfitspritindustrien, kunna dock enligt kontrollstyrelsens mening andra skäl åberopas för att motorspriten även i fortsättningen får bibehålla sin undantagsställning i skattehänseende. Härom yttrar styrelsen bland annat:

Det må härvidlag erinras, hurusom Kungl. Maj:t, oavsett det helt förändrade läge som avsågs skola inträda beträffande motorspritens ställning, i samband med framläggandet av förslaget till nu gällande ordning beträffande sprittillverkningen ansåg sig böra föreslå bibehållande av den temporära skattefriheten för motorsprit. Såsom motiv härför anfördes, att en sådan åtgärd vore påkallad för att icke göra den belastning av motortrafiken, som bensinfirmornas skyldighet att inköpa motorsprit medförde, alltför kännbar. Detta skäl kan numera anses äga en större giltighet, sedan den för inblandning i bensin avsedda kvantiteten motorsprit enligt 1936 års riksdagsbeslut ökats från cirka 17 miljoner volymliter till cirka 19.2 miljoner volymliter, varigenom motorspritens ekonomiskt betungande inverkan självfallet måst bliva i samma mån kännbarare för motortrafiken. Med utgångspunkt

från ett inköpspris å motoralkohol av cirka 32 öre per liter samt ett motsvarande pris å bensin av cirka 19 öre, inklusive bensinskatt, kan merkostnaden för motorsprit i förhållande till bensin överslagsvis angivas till cirka 13 öre per liter. På hela kvantiteten motorsprit har merkostnaden alltså stigit från 2.2 miljoner till 2.5 miljoner kronor. För att erhålla säkerhet för att verkligen kunna avsätta spritmotorbränslet — lättbentylen — tillämpa bensinfirmorna för detta bränsle samma utförsäljningspris som för bensin, varför nämnda merkostnad i själva verket fördelar sig å hela den försålda mängden bensin och lättbentyl, vilken mängd för närvarande torde kunna angivas till i runt tal 600 miljoner liter. Därest nuvarande merkostnad för motorsprit, 2.5 miljoner kronor, slås ut å nämnda mängd motorbränsle, belöper å varje liter ett belopp av cirka 0.42 öre.

I händelse skattefriheten för motorsprit skulle upphöra, bleve inköpskostnaden för motorspriten höjd med skattens belopp — 6 öre per liter — till cirka 38 öre och den beräknade merkostnaden i jämförelse med bensin till cirka 19 öre per liter. Merkostnaden för hela kvantiteten motorsprit skulle härigenom stiga med cirka 1.2 miljon kronor till cirka 3.7 miljoner kronor. Den ökade belastningen å liter försåld bensin eller lättbentyl skulle i sin tur höjas med cirka 0.2 till cirka 0.6 öre.

Av det anförda framgår, att det fördyrande av motorspriten, som skulle bliva en följd av uttagande av skatt å densamma, komme att medföra en betydligt ökad belastning av motortrafiken i jämförelse med vad nu är fallet. Med hänsyn härtill anser kontrollstyrelsen det stå i god överensstämmelse med 1934 års beslut om medgivande av temporär förlängning av skattefriheten för motorsprit att statsmakterna medgiva skattebefrielse även i fortsättningen. Enligt kontrollstyrelsens mening hava i övrigt sedan nämnda beslut fattats icke inträffat sådana särskilda omständigheter, som böra föranleda att skattefriheten avbrytes. Någon förändring i bensinpriset har sedan dess i stort sett icke inträtt. Samma är förhållandet med priset å motorspriten. Erfarenheten har ej heller givit vid handen, att någon sådan sänkning i tillverkningskostnaderna för motorsprit inom överskådlig tid kan väntas inträda, att detta motorbränsle skulle bliva i stånd att upptaga en priskonkurrens med andra sådana. Detta lärer endast kunna inträffa för det tänkta fallet, att världsmarknadspriset å bensin skulle undergå en så högst avsevärd stegring, att den ovannämnda beräknade prisskillnaden av 23 öre per liter mellan bensin och motoralkohol skulle elimineras. Härom kan givetvis dock intet förutsägas.

Det är däremot otvivelaktigt, att ett upphörande av skattebefrielsen skulle vara ägnat att åstadkomma olägenheter i ett visst avseende. 1934 års reform i fråga om motorspritens ökade avsättning genom statliga tvångsåtgärder medförde en ganska stark opposition från motortrafikanternas och deras organisationers sida samt framför allt från bensinfirmorna mot det ekonomiska betungande, som härigenom drabbade motortrafiken. Denna inställning framkom ånyo, då inköpsskyldigheten genom statsmakternas beslut undergick skärpningar till att omfatta ökade kvantiteter motorsprit. Självfallet skulle oppositionen på nytt och än starkare komma till uttryck, därest den belastning, som motorspriten i sig själv medför för motortrafikanterna, nu skulle skärpas genom upphävandet av skattebefrielsen. Då det obestridligen vore ägnat att försvåra avsättningen av motorspriten, om allmänheten av dylik anledning bibringades en ogynnsam inställning till detta inhemska motorbränsle, som statsmakterna på sätt ovan framhållits dock tillmätt icke ringa betydelse, utgör nu berörda förhållande även en omständighet att taga i betraktande vid bedömandet av förevarande fråga.

Då kontrollstyrelsen på grund av vad sålunda anförts funnit sig böra förorda, att motorspriten även i fortsättningen kommer i åtnjutande av skattefrihet, har styrelsen för sin del icke ansett sig böra taga hänsyn till den rent fiskaliska innebörden i principiellt avseende av en sådan åtgärd med tanke på vägväsendets medelsbehov. Detta spörsmål undandroge sig styrelsens bedömande. Styrelsen har emellertid erinrat, att bensinskatten för innevarande budgetår vore upptagen till 59 miljoner kronor och av riksräkenskapsverket i inkomstberäkningen för budgetåret 1937/1938 uppskattats till 62 miljoner kronor, inklusive skatten å motorsprit. Som förut nämnts utgjorde motorspritens anpart i bensinskattens belopp (6 × 19.2 =) cirka 1.2 miljoner kronor, motsvarande allenast inemot 2 procent av hela bensinskattens belopp för nästa budgetår. Detta belopp syntes, särskilt i jämförelse med de olägenheter som vore förknippade med skattens uttagande, i förhållande till hela skatteinkomsten ganska ringa. Det belopp, som staten genom förlorad bensinskatt å motorspriten redan nu årligen efterskänkte, utgjorde (10 × 19.2 =) 1.92 miljoner kronor. Därest skatten å motorsprit skulle träda i tillämpning, komme staten visserligen att i sådan skatt uppbära nämnda belopp av 1.2 miljoner kronor men alltjämt gå förlustig ett belopp av 0.72 miljon kronor, motsvarande förlorad bensinskatt. Statsmakterna vore alltså under alla förhållanden inställda på att i icke obetydlig omfattning eftergiva krav på skatt, då det gällde motorspriten.

Vad härefter angår frågan, i vilken form en fortsatt skattefrihet för motorspriten lämpligen bör lämnas, framhåller kontrollstyrelsen, att i det läge motorspritfrågan nu kommit den hittills tillämpade anordningen med på varandra följande temporära suspensioner av skattebestämmelsen, varigenom denna ännu över 12 år efter sin tillkomst aldrig tillämpats, knappast längre synes hava fog för sig. Skall skattefrihet på nytt lämnas, anser styrelsen övervägande skäl tala för att bestämmelsen om skattskyldighet för motorspritens del helt avföres ur bensinskatteförordningen, varigenom motorspriten definitivt göres skattefri. Skulle emellertid skattebestämmelsen i princip anses böra bibehållas, finner styrelsen en fortsatt skattebefrielse kunna på ett lämpligare sätt än genom temporära suspensioner åvägabringas därigenom, att Kungl. Maj:t av riksdagen erhåller bemyndigande förordna, huruvida och i vilken utsträckning skatt skall uttagas å motorsprit. Styrelsen hänvisar i detta avseende till det bemyndigande, som enligt förordningen den 7 juni 1935 (nr 259) om accis å margarin och vissa andra fettvaror lämnats Kungl. Maj:t att besluta om uttagande av accis å sagda varor. Den omprövning, som av Kungl. Maj:t skulle vidtagas för bedömande, huruvida och med vilket belopp inom ramen av den föreskrivna skattesatsen uttagande av skatt å motorsprit borde äga rum, finge i förekommande fall ske närmast med hänsynstagande till de faktorer, som hittills ansetts vara av betydelse vid statsmakternas omprövning av motorspritfrågan, i första hand då spörsmålet om den ställning, motorspriten intager med avseende å möjligheterna att kunna i prishänseende konkurrera med bensinen, och i sam-

band därmed frågan om storleken av den ekonomiska belastning, som motorspriten åsamkar motortrafikanterna.

Kommerskollegium, som den 18 januari 1937 avgivit infordrat utlåtande i ärendet, har tillstyrkt, att medgivandet av skattefrihet för motorsprit förlänges. Beträffande kontrollstyrelsens förslag att helt avföra bestämmelsen om skattskyldighet för motorsprit ur bensinskatteförordningen har kollegium icke funnit tillräckliga skäl föreligga att i detta sammanhang upptaga berörda fråga till definitivt avgörande. Kollegium hänvisar till att 1936 års riksdag i skrivelse nr 154 anhållit om utredning angående automobilbeskattningen samt framhåller, att vid en sådan utredning även frågan om bränslebeskattningen torde komma att upptagas till prövning. Kollegium finner därför lämpligast, att skattefriheten tills vidare lämnas i form av ett uppskov med skattebestämmelsernas ikraftträdande på förslagsvis ytterligare tre år.

Departementschefen.

Av den lämnade redogörelsen framgår, att medgivandet av skattebefrielse för motorsprit ursprungligen innebar en åtgärd från statsmakternas sida i syfte att underlätta inarbetandet av dylikt bränsle i marknaden och samtidigt sörja för en viss tillgång till ett inhemskt motorbränsle. Sedan avsättningen av sulfitspritfabrikernas produktion blivit tryggad genom den år 1934 beslutade omregleringen på hithörande område, har skattebefrielsen förlorat sin betydelse som stödåtgärd för industrien. I stället har frågan om motorspritens beskattning väsentligen kommit att beröra motortrafikens intressen.

Då skattefriheten 1934 förlängdes, skedde detta också av hänsyn just till motortrafiken. Genom den då beslutade nyordningen avsågs att vinna avsättning som motorsprit för 17 miljoner volymliter, en kvantitet som i jämförelse med motsvarande myckenhet bensin med då kalkylerade priser beräknades för bensinfirmorna betinga en merkostnad i inköp av omkring 1.87 miljoner kronor. Redan denna merkostnad, vilken förutsågs i sista hand komma att drabba konsumenterna, ansågs motivera förlängningen av skattefriheten för att icke göra belastningen alltför kännbar. Såsom kontrollstyrelsen framhållit har den för inblandning i bensin avsedda kvantiteten motorsprit enligt beslut av 1936 års riksdag ökats till cirka 19.2 miljoner volymliter, motsvarande med nuvarande prisläge en total merkostnad i förhållande till bensin å cirka 2.5 miljoner kronor. Med tillägg av skatt å motorsprit efter sex öre för liter skulle denna merkostnad stiga till omkring 3.7 miljoner kronor. Jag anser det icke lämpligt, att en så pass betydande utgiftsökning som den nyssnämnda nu pålägges trafikens utövare. Det är min avsikt att i en nära framtid för Kungl. Maj:t anmäla frågan om igångsättande av den utredning angående automobilbeskattningen, varom förra årets riksdag hemställt. Vid denna utredning torde även frågan om motorspritens ställning i beskattningshänseende böra bliva föremål för övervägande. Vid sådant förhållande kan jag icke biträda kontrollstyrelsens förslag att skattebestämmelserna för motorspritens del nu definitivt avföras ur bensinskatte-

förordningen utan förordar i stället, att skattefriheten medgives allenast i form av ett uppskov med skattens ikraftträdande. I likhet med kommerskollegium finner jag tiden för uppskovet lämpligen böra bestämmas till tre år.

Föredragande departementschefen hemställer härefter, att ett inom finansdepartementet upprättat förslag till *förordning om fortsatt uppskov med ikraftträdandet av föreskriven skatt å motorsprit* måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

R. Borgström.

377329. Stockholm, Isaac Marcus Boktryckeri-Aktiebolag, 1937.