

Nr 67.

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit, m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 10 november 1950 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 261, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

- 1) förordning om tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit; samt
- 2) förordning angående upphävande av förordningen den 26 juni 1948 (nr 369) om tilläggsskatt å motorsprit.

Propositionen innehåller i huvudsak följande. Enligt gällande bestämmelser uppgår den sammanlagda skatten å motorsprit till 15 öre för liter. Därav utgör 6 öre skatt enligt förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit samt 9 öre tilläggsskatt enligt förordningen den 26 juni 1948 (nr 369). I propositionen föreslås, att tilläggsskatt å motorsprit icke skall uttagas efter utgången av december 1950 och att den enligt 1929 års förordning utgående skatten å motorsprit skall sättas ur kraft under tiden den 1 januari 1951—den 30 juni 1952.

De ovannämnda under 1) och 2) upptagna författningsförslagen äro av följande lydelse:

1) Förslag

till

förordning om tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit.

Härigenom förordnas, att vad i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit¹ stadgas angående skatt å motorsprit icke skall äga tillämpning under tiden från och med den 1 januari 1951 till och med den 30 juni 1952; dock att vad i förordningen stadgas skall äga tillämpning även efter den 31 december 1950 såvitt fråga är om motorsprit, för vilken skatteplikt inträtt före utgången av år 1950.

¹ Senaste lydelse av 1929 års förordning se 1948:368 (omtryckt) och 1950:414.

2) Förslag

till

förordning angående upphävande av förordningen den 26 juni 1948 (nr 369) om tilläggsskatt å motorsprit.

Häri genom förordnas, att förordningen den 26 juni 1948 om tilläggsskatt å motorsprit skall upphöra att gälla med utgången av år 1950; dock att vad i nämnda förordning stadgas alltjämt skall äga tillämpning i fråga om motorsprit, för vilken skatteplikt inträtt före sistnämnda tidpunkt.

Till utskottets behandling ha överlämnats de i anledning av propositionen väckta likalydande motionerna I: 541 av herrar *Petrén* och *De Geer* samt II: 646 av herrar *Sjölin* och *Åqvist*, vari hemställts, »att riksdagen beslutar hos Kungl. Maj:t hemställa om att åtgärder snarast vidtagas i syfte att avveckla stödåtgärderna för motorsprit».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för det i motionerna framställda yrkandet, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionen I: 541.

Av statsrådsprotokollet i ärendet inhämtas bland annat följande.

Enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit skall för motorsprit erläggas särskild skatt av sex öre för liter. Bestämmelserna rörande särskild skatt å motorsprit trädde i kraft först den 1 juli 1948.

Vidare stadgas i förordningen den 26 juni 1948 (nr 369) om tilläggsskatt å motorsprit — vilken förordning trädde i kraft den 1 juli 1948 — att för motorsprit skall till staten erläggas tilläggsskatt med 9 öre för liter.

I enlighet härmed har den sammanlagda beskattningen av motorsprit från och med den 1 juli 1948 utgjort (6 + 9 =) 15 öre för liter.

Beträffande statsmakternas tidigare behandling av frågan om beskattning av motorsprit må nämnas, att en sådan beskattning ursprungligen beslöts vid 1924 års riksdag. Sålunda stadgades i förordningen den 23 maj 1924 (nr 126) om särskild skatt å bensin och motorsprit bl. a. att för motorsprit — varmed förstodes sådan sprit som enligt gällande förordning angående handel med skattefri sprit vore att anse såsom motorsprit — skulle erläggas särskild skatt av 5 öre för liter. 1924 års förordning, som i denna del skulle träda i kraft den 1 juli 1929, ersattes från och med sistnämnda dag med förordningen den 3 maj 1929 (nr 62), däri skatten å motorsprit bestämdes till 6 öre för liter. Enligt ikraftträdandebestämmelserna skulle 1929 års förordning i vad den avsåg motorsprit träda i kraft den 1 juli

1933, dock att skatten skulle under tiden den 1 juli 1933 — den 30 juni 1934 utgå med 3 öre för liter.

Emellertid beslöts sedermera vid upprepade tillfällen, att skattens ikraftträdande skulle uppskjutas; det senaste uppskovet beslöts vid 1947 års riksdag och gällde för tiden till den 1 juli 1948. Beträffande de närmare motiven till dessa uppskov torde få hänvisas bl. a. till propositionerna 1937: 113, 1940: 135, 1941: 230, 1946: 42 och 1947: 65.

Då beskattningen av motorsprit — med tillhoppa 15 öre för liter — sattes i kraft den 1 juli 1948 motiverades detta med att beskattningen av bensin från och med den 1 april samma år höjts med 27 öre för liter eller från 18 öre till 45 öre för liter (se propositionen 1948: 277).

Såsom framgår av propositionen den 31 mars 1950 (nr 237) med förslag till bl. a. förordning angående ändrad lydelse av 1 § i 1929 års förordning framlades för 1950 års riksdag förslag om sänkning — från och med den 1 januari 1951 — av beskattningen å bensin med 20 öre för liter eller alltså från 45 till 25 öre för liter. Propositionen hänvisades till bevillningsutskottet, som i sitt betänkande den 4 maj 1950 (nr 51) tillstyrkte ifrågasvarande förslag. Bevillningsutskottets betänkande godkändes av riksdagen (skrivelse nr 264) och författning i ämnet utfärdades den 2 juni 1950 (nr 414).

I bevillningsutskottets nyssnämnda betänkande nr 51 hade utskottet jämväl berört frågan om beskattningen av motorsprit. Sålunda återgavs i betänkandet bl. a. en inom kontrollstyrelsen upprättad, den 26 april 1950 dagtecknad promemoria, vari ifrågasatts, huruvida icke beskattningen av motorsprit borde upphävas i samband med sänkningen av bensinskatten.

För egen del yttrade bevillningsutskottet att den föreliggande utredningen icke lämnade tillräckligt underlag för bedömning av frågan om eller i vad mån en ändring i detta sammanhang borde ske beträffande motorspritbeskattningen. Då enligt utskottets förslag sänkningen av bensinbeskattningen skulle träda i kraft först den 1 januari 1951, vore det icke nödvändigt att omedelbart taga ställning till frågan om motorspritbeskattningen. Enligt utskottets mening kunde med sistnämnda frågas avgörande anstå antingen till 1950 års riksdags höstsession eller till 1951 års riksdag. Någon särskild framställning till Kungl. Maj:t rörande eventuella ändringar i beskattningen av motorsprit syntes icke erforderlig.

I en vid utskottets betänkande fogad reservation (av herrar Gustaf Elofsson m. fl.) anfördes, att tilläggsskatten å 9 öre per liter för motorsprit borde borttagas från och med den 1 juli 1950, därvid tillika förutsattes att Kungl. Maj:t skulle finna lämpligt att snarast låta utreda frågan om motorsprits beskattning.

Vad utskottets majoritet i förevarande hänseende uttalade godkändes av riksdagen (förenämnda skrivelse nr 264).

Genom beslut den 16 juni 1950 anbefalldes Kungl. Maj:t kontrollstyrelsen att skyndsamt verkställa utredning angående de följder med avseende å

möjligheterna att vinna avsättning för motorsprit, som sänkningen av bensinbeskattningen från och med den 1 januari 1951 kunde komma att medföra, ävensom att till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Med skrivelse till Kungl. Maj:t den 4 november 1950 har *kontrollstyrelsen* överlämnat en inom styrelsen upprättad *promemoria angående skatten på motorsprit*. Vid skrivelsen ha därjämte fogats dels en sammanställning angående vissa regleringsåtgärder beträffande sulfitspriten, dels ock en i promemorian åberopad, den 17 oktober 1950 dagtecknad skrivelse från Aktiebolaget Vin- & spritcentralen angående avsättningsmöjligheterna för motorsprit.

Rörande innehållet i kontrollstyrelsens promemoria ävensom i berörda skrivelse från Aktiebolaget Vin- & spritcentralen tillåter sig utskottet hänvisa till propositionen (s. 6—10).

Ovannämnda sammanställning angående vissa regleringsåtgärder beträffande sulfitspriten har såsom *Bihang* fogats vid propositionen (s. 13—15).

Departementschefen har till stöd för de i propositionen framlagda förslagen anfört följande:

»Såsom framgår av den föregående redogörelsen kommer skatten å bensin att den 1 januari 1951 nedsättas från 45 till 25 öre för liter. Bensinpriset vid försäljning till konsument reduceras i motsvarande mån.

För motorsprit uttages för närvarande — från och med den 1 juli 1948 — skatt med tillhoppa 15 öre för liter, därav 6 öre enligt 1929 års förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit samt 9 öre enligt förordningen den 26 juni 1948 (nr 369) om tillägsskatt å motorsprit. Då beskattningen av motorsprit sattes i kraft den 1 juli 1948 framhölls, att denna beskattning borde avvägas så, att försäljningspriset på motorsprit komme att i stort sett motsvara försäljningspriset på bensin. Genom sänkningen av bensinbeskattningen den 1 januari 1951 kommer avvägningen mellan försäljningspriserna på motorsprit och bensin att avsevärt rubbas, och anledning föreligger därför att nu upptaga frågan om beskattningen av motorsprit till omprövning.

Från statsmakternas sida kunna olika synpunkter läggas på frågan om prissättningen å motorsprit. Sålunda må å ena sidan erinras om att riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap uttalat, att några stödåtgärder för produktionen av motorsprit icke synts behövlige ur beredskapssynpunkt. Å andra sidan föreligga för närvarande mellan Aktiebolaget Vin- & spritcentralen och de under krisåren nytillkomna spritfabrikerna särskilda avtal innefattande avsättningsgaranti från spritcentralens sida, vilka avtal tillkommit under statsmakternas medverkan. Dessa avtal, som ingåtts under början av 1940-talet, avse produktionen av sulfitsprit under en tid av 10 år och äro icke uppsägbara. Med hänsyn till dessa avtal är det tydligt, att statsmakterna böra medverka till en sådan prissättning på motorsprit att de av

avsättningsgarantien omfattade kvantiteterna kunna försäljas på öppna marknaden.

Beträffande de åtgärder som i nuvarande läge böra vidtagas i fråga om motorspriten har kontrollstyrelsen i sin förut omnämnda promemoria tillstyrkt, att beskattningen av motorsprit åtminstone för tillfället sättes ur kraft. Därigenom skulle skillnaden i försäljningspris å bensin respektive å motorsprit till största delen utjämnas. Mot detta förslag har jag icke något att erinra. Jag tillstyrker alltså, att tilläggsskatt å motorsprit icke skall uttagas efter utgången av december 1950 och att den enligt 1929 års förordning utgående skatten å motorsprit, 6 öre för liter, sättes ur kraft under tiden den 1 januari 1951—den 30 juni 1952.

I den av kontrollstyrelsen avgivna promemorian har framhållits, att även om skatten på motorsprit slopades och viss reducering av omkostnadstilläggen skedde, skulle spritcentralens försäljningspris på motorsprit efter 1951 års ingång komma att överstiga oljebolagens beräknade anskaffningskostnader för bensin med något över 2 öre för liter.

Enligt vad i promemorian uttalats vore det önskvärt att lösa avsättnings- svårigheterna för motorspriten på annat sätt än genom att återgå till tvångsinblandningsförfarandet; ett dylikt förfarande skulle nämligen medföra vissa olägenheter i praktiken och skapa tendenser till mera stadigvarande skydd för avsättning av en vara, som vore kostsam för det allmänna, utan att medföra mot kostnaderna svarande fördelar.

I promemorian har vidare anförts, att skillnaden i pris å bensin och å motorsprit skulle kunna utjämnas på så sätt, att spritcentralen redan från och med den 1 januari 1951 beaktade den sänkning av priset på motorsprit, som beräknades inträda åren 1951—1952 i samband med att kostnaderna för amortering och ränta för de under krisåren nytillkomna spritfabrikerna bortföle och de högre priserna på motorsprit från dessa fabriker av denna anledning reducerades. Spritcentralen skulle sålunda efter utgången av år 1950 vid försäljning av motorsprit till oljebolagen — som förklarar sig viliga att fortsättningsvis köpa motorsprit till ett pris, som med 3 öre för liter understiger inköpskostnaden för bensin — tillämpa ett pris som till en början vore cirka 2 öre lägre än vad spritcentralens inköpspris bort föranleda. Den förlust som genom nämnda prissättning beräknas uppkomma för spritcentralen — av kontrollstyrelsen angiven till cirka 0,7 miljon kronor — skulle därefter utjämnas genom att spritcentralen under erforderlig tid efter bortfallet av ränte- och amorteringskostnaderna för de nya fabrikerna tillämpade ett något högre pris å motorspriten än som eljest varit motiverat.

Den sålunda ifrågasatta lösningen har framkommit såsom resultat av förhandlingar mellan kontrollstyrelsen och spritcentralen samt representanter för sprittillverkarna och oljebolagen. Vid ståndpunkttagande till förslaget bör beaktas, å ena sidan, att förslaget innebär endast en tillfällig jämkning på ett begränsat område i den prissättningspolitik, som det åligger spritcentralen att föra, och, å andra sidan, att om förslaget avböjes man torde vara nödsakad att återgå till det tidigare tvångsinblandningsförfarandet. Då

jag för min del icke vill tillstyrka en dylik återgång, förordar jag att — under förutsättning att riksdagen icke har något att erinra däremot — prisskillnaden mellan motorsprit och bensin tills vidare utjämnas enligt de av kontrollstyrelsen föreslagna linjerna. Jag vill därvid understryka att, om utvecklingen skulle därtill föranleda, det föreslagna förfarandet när som helst kan avbrytas.»

I de föreliggande *motionerna* har framhållits i huvudsak följande. Avtalen mellan Vin- & spritcentralen och tillverkarna av motorsprit hade närmast tillkommit med hänsyn till under krigsåren rådande försörjningssvårigheter med motorbränsle. Emellertid torde enligt riksnämndens för ekonomisk försvarsberedskap skrivelse av den 24 september 1947 några stödåtgärder ur beredskapssynpunkt ej längre vara behövlige. Ur ekonomiska synpunkter vore vidare en användning av sulfitsprit som motorbränsle ej motiverad. Importpriset för bensin, som hade motsvarande användning, vore för närvarande ca 15 öre per liter. Motorspriten betingade däremot en kostnad av ca 43 öre per liter, vartill komme en extra kostnad av 3 öre per liter för att utföra den inblandning med bensin, som behövdes för att få ett användbart bränsle. Merkostnaden för motorspriten jämfört med bensin utgjorde sålunda ca 31 öre per liter. Ur valutasynpunkt gäve användning av motorsprit som ersättning för bensin knappast någon fördel. Tillverkningen av motorsprit vore nämligen bränslekrävande. Som regel användes importerat bränsle i form av olja eller kol och till en sådan myckenhet, att importkostnaden härför vore lika stor som kostnaden för en jämfört med den framställda kvantiteten motorsprit ekvivalent mängd bensin. Ur statsfinansiell synpunkt vore vidare skäl att beakta, att skatten på bensin för närvarande vore 45 öre per liter och för motorsprit 15 öre per liter. Innebörden av dessa förhållanden kunde lämpligen belysas med senaste budgetår som exempel. Enligt propositionen vore förbrukningen av motorsprit för budgetåret 1949/50 beräknad till ca 36 000 m³. Detta gäve en merkostnad för folkhushållet av $0,31 \times 36\,000\,000 = 11,2$ milj. kronor jämfört med om i stället bensin använts. Ur statsfinansiell synpunkt vore innebörden, att statskassan gått miste om $0,30 \times 36\,000\,000 = 10,8$ milj. kronor skattemedel. Förhållandet kunde också uttryckas så att i stället för att för 5,4 milj. kronor importera bensin hade importerats för 5,4 milj. kronor olja eller kol och framställts motorsprit med en ytterligare kostnad härutöver av 11,2 milj. kronor, varvid samtidigt en för annan produktion nödvändig och efterfrågad arbetskraft bundits. Det borde vara uppenbart, att nu rådande förhållande ej längre finge bestå utan mycket bärande skäl. Användningen av sulfitsprit som motorbränsle borde avvecklas så snabbt som möjligt. Departementschefens förslag till skattebefrielse innebure emellertid tvärtom ett fortsatt skyddande av avsättningen för sulfitsprit som motorbränsle. Det skäl som åberopats vore de tioåriga garantiavtal Vin- & spritcentralen med statsmakternas medverkan slutit med vissa fabriker. Anmärkningsvärt vore emellertid, att avsättningen av sulfitsprit som motorbränsle lagts på betydligt större kvantiteter än vad som motsvarade produktionen vid dessa

fabriker, med vilka avtal träffats. Enligt uppgifter, lämnade i 1946 års spritutredningsbetänkande, vore de garanterade leveranssiffrorna 1 juli 1948—1 oktober 1950 25 000 m³ per år och 1 oktober 1950—1 januari 1952 22 000 per år. Vin- & spritcentralens upphandling för avsättning som motorsprit överstege emellertid vissa år betydligt denna kvantitet. Sålunda av-sattes för motorbränsle år 1949 34 000 m³ sulfitsprit, under budgetåret 1949/50 ca 36 000 m³ och för innevarande år beräknades också kvantiteten betydligt högre än enligt avtalen garanterade 22 000 m³. Den primära åtgärden borde varit att hålla ned kvantiteten och med fabrikanterna ordna sådana överenskommelser att icke någon upphandling alls behövde före-komma för avsättning som motorsprit. Detta kunde tänkas ske på olika sätt. Den oamorterade resten av anläggningskapitalet vid de fabriker, var-med avtal träffats, hade den 1 oktober 1948 beräknats till 6 milj. kronor och vore för närvarande avsevärt lägre. Förhandlingar om en omedelbar avveckling av garantiavtalen vore en möjlighet. En annan väg kunde vara att söka åstadkomma en avsättning av sulfitsprit på exportmarknaden som ersättning för den inhemska konsumtionen av motorsprit. Förutsättningar borde finnas att på ett eller annat sätt till en kostnad, som endast utgjorde en bråkdel av de årliga utgifter folkhushållet nu åsamkades och den förlust statskassan gjorde genom användning av sulfitsprit, få en ändring till stånd. Då någon sådan överenskommelse ej träffats och det ej heller enligt propo-sitionen framginge att några åtgärder i sådan riktning förbereddes, torde med hänsyn till den korta tid som nu återstode till årsskiftet intet annat vara möjligt än att biträda departementschefens förslag om skattebefrielse för motorsprit från årsskiftet. Denna skattebefrielse måste emellertid be-traktas som en provisorisk åtgärd i avvaktan på att åtgärder vidtoges för avveckling av motorspritsens subventionering.

Utskottet har under hand från *Aktiebolaget Vin- & spritcentralen* inhämtat uppgifter rörande antalet sulfitsprittfabriker i landet. Av de erhållna uppgifterna framgår, att totala antalet sådana fabriker för närvarande upp-går till 32 stycken, därav 19 äldre, i sin helhet amorterade. Av de återstå-ende 13 fabrikerna komma 12 att vara amorterade före utgången av år 1952. En fabrik är slutamorterad först under förra delen av år 1954.

Utskottet. I den föreliggande propositionen har föreslagits, att tilläggs-skatten å motorsprit, 9 öre för liter, icke skall uttagas efter utgången av decem-ber 1950 och att den enligt 1929 års förordning utgående skatten å motor-sprit, 6 öre för liter, skall sättas ur kraft under tiden den 1 januari 1951—den 30 juni 1952. Ett bifall till propositionen skulle sålunda innebära, att motorspriten tills vidare skulle bli skattefri.

I propositionen har framhållits att då beskattningen av motorsprit sattes i kraft den 1 juli 1948 — tidigare hade ingen skatt uttagits — detta motive-rades med att beskattningen av bensin från och med den 1 april samma år höjts med 27 öre för liter eller från 18 öre till 45 öre för liter. Genom den

av innevarande års riksdag beslutade sänkningen av bensinbeskattningen från 45 öre till 25 öre för liter komme avvägningen mellan försäljningspriserna på motorsprit och bensin att avsevärt rubbas, och anledning föreläge därför att nu upptaga frågan om beskattningen av motorsprit till omprövning.

I fråga om prissättningen å motorsprit erinras i propositionen om de särskilda avtal, som för närvarande föreligga mellan Aktiebolaget Vin & spritcentralen och de under krisåren nytillkomna spritfabrikerna. Med hänsyn till dessa avtal, vilka innefatta avsättningsgaranti från spritcentralens sida och vilka avtal icke äro uppsägbara, vore det tydligt, att statsmakterna borde medverka till en sådan prissättning på motorsprit att de av avsättningsgarantien omfattade kvantiteterna kunde försälgas på öppna marknaden.

I det läge, som sålunda uppkommit, har departementschefen ansett sig böra tillstyrka, att beskattningen av motorsprit åtminstone för tillfället sättes ur kraft. Därigenom skulle skillnaden i försäljningspris å bensin respektive å motorsprit till största delen utjämnas.

Den kvarstående prisskillnaden, i propositionen beräknad till något över 2 öre för liter, föreslås skola utjämnas på så sätt, att spritcentralen redan från och med den 1 januari 1951 beaktade den sänkning av priset på motorsprit, som beräknades inträda åren 1951—1952 i samband med att kostnaderna för amortering och ränta för de under krisåren nytillkomna spritfabrikerna bortföle och de högre priserna på motorsprit från dessa fabriker av denna anledning reducerades. Den förlust som genom nämnda prissättning beräknades uppkomma för spritcentralen — av kontrollstyrelsen angiven till cirka 0,7 miljoner kronor — skulle därefter utjämnas genom att spritcentralen under erforderlig tid efter bortfallet av ränte- och amorteringskostnaderna för de nya fabrikerna tillämpade ett något högre pris å motorspriten än som eljest varit motiverat. Kontrollstyrelsen har understrukt, att anordningen borde betraktas som en övergångsanordning, som vore att se mot bakgrunden av den slutliga avvecklingen av de statliga garantierna.

I de föreliggade motionerna har hemställts, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära att åtgärder snarast vidtoges i syfte att avveckla stödåtgärderna för motorsprit. Som motivering härför har i motionerna framhållits bland annat, att användningen av sulfitsprit som motorbränsle borde avvecklas så snabbt som möjligt. Departementschefens förslag till skattebefrielse innebure, enligt motionärernas mening, tvärtom ett fortsatt skyddande av avsättningen för sulfitsprit som motorbränsle. Den primära uppgiften borde varit att hålla ned kvantiteten och med fabrikanterna ordna sådana överenskommelser att icke någon upphandling behövde förekomma för avsättning till motorsprit. Då någon sådan överenskommelse icke träffats torde emellertid med hänsyn till den korta tid som nu återstode till årsskiftet intet annat vara möjligt än att biträda det i propositionen framlagda förslaget om skattebefrielse. Denna skattebefrielse måste emellertid, framhållas i motionerna, betraktas som en provisorisk åtgärd i avvaktan på att åtgärder vidtoges för avveckling av motorspritsens subventionering.

För egen del vill utskottet uttala, att utskottet anser sig böra tillstyrka ett tillfälligt borttagande av skatten å motorsprit från och med den 1 januari 1951. Skulle skatten å motorsprit bibehållas efter nämnda dag, vid vilken tidpunkt den beslutade sänkningen av bensinskatten träder i kraft, komme uppenbarligen motorspriten i ett ohållbart konkurrensläge i förhållande till bensinen. Såsom framgår av den här ovan lämnade redogörelsen ha icke heller motionärerna — i det läge som nu föreligger — velat motsätta sig skattens borttagande. Utskottet tillstyrker sålunda de i propositionen framlagda författningsförslagen. Under sådana förhållanden anser sig utskottet jämväl böra förorda, att den kvarstående prisskillnaden mellan bensin och motorsprit, beräknad till ca 2 öre, tills vidare utjämnas på det i propositionen föreslagna sättet.

Med hänsyn till vad motionärerna uttalat därom att skattebefrielsen måste betraktas som en provisorisk anordning i avvaktan på att åtgärder vidtoges för avveckling av motorspritsens subventionering, må påpekas, att ett bifall till propositionen, såvitt angår den enligt 1929 års förordning utgående skatten å motorsprit, allenast innebär ett tillfälligt upphävande av denna skatt under tiden från och med den 1 januari 1951 till och med den 30 juni 1952. Utskottet förutsätter, att Kungl. Maj:t även utan särskild framställning från riksdagens sida ägnar frågan om motorspritsens beskattning och därmed sammanhängande spörsmål fortsatt prövning. Skulle det därvid visa sig att en snabbare avveckling av avsättningsgarantierna med de nya fabrikena är önskvärd för vinnande av en rationell lösning av motorspritsens avsättningsproblem och i samband därmed minskade kostnader för folkhushållet, utgår utskottet ifrån, att Kungl. Maj:t undersöker möjligheterna av att få till stånd en överenskommelse med de därav berörda fabrikena. Med det nu anförda anser sig utskottet ha besvarat motionerna I: 541 och II: 646.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 261, antaga de vid propositionen fogade förslagen till

1) förordning om tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit; och

2) förordning angående upphävande av förordningen den 26 juni 1948 (nr 369) om tilläggsskatt å motorsprit; samt

B) att de likalydande motionerna I: 541 av herrar Petrén och De Geer samt II: 646 av herrar Sjölin och Åqvist måtte, i den mån de icke kunna anses besvarade genom vad utskottet härovan anført, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Stockholm den 30 november 1950.

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON.

Närvarande:

från första kammaren: herrar Velander, Heüman, Niklasson, Wehtje, Falk, Ramberg, Petrén, Einar Eriksson och Damström samt

från andra kammaren: herrar Olsson i Gävle, Kristensson i Osby, Sundström, Hagberg i Malmö, Nilsson i Kristinehamn, Sjölin, Ohlsson i Kastlösa, Vigelsbo, Kärrlander och Äqvist.

Reservation

av herrar *Petrén, Kristensson i Osby, Sjölin och Äqvist.*
