

**Nr 172.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit; given Stockholms slott den 17 februari 1933.*

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 ändring i vissa delar av förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Ernst Wigforss.*

## Förslag

till

### förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.

Häri genom förordnas, att 5 och 6 §§ förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit skola i nedan angivna delar hava följande ändrade lydelse ävensom att vad i första stycket i övergångsbestämmelserna till nämnda förordning stadgas angående tiden för ikraftträdande av skatt å motorsprit skall hava ändrad lydelse på sätt nedan angives:

#### 5 §.

Restitution av skatt, som i denna förordning avses, må åtnjutas:

- a) för bensin — — — svensk frihamn;
- b) för bensin — — — av fiske;
- c) för bensin och motorsprit, som vid tillverkning av motorer användes för avprovning av motorer å provbädd eller å annan dylik anordning utan att därvid transportmedel framföres; samt
- d) för bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för annat tekniskt ändamål än motordrift.

Vid restitution — — — belöpande tullen.

#### 6 §.

Restitution enligt — — — en gång.

Restitution enligt 5 § b), c) och d) må åtnjutas allenast i den omfattning och på de villkor Konungen bestämmer. Där beträffande — — — näringsgrenens främjande.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1933; och skall tillika gälla, att den i 1 § förenämnda förordning den 3 maj 1929 enligt paragrafens lydelse i förordningen den 29 april 1932, nr 86, föreskrivna skatten å motorsprit skall träda i kraft den 1 juli 1934.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 17 februari 1933.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden NOTHIN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, anför:

Jag anhåller att få anmäla vissa spörsmål rörande beskattningen av motorbränsle.

### **Beskattningen av motorsprit.**

#### *Historik och nuvarande bestämmelser.*

Vid 1924 års riksdag beslöts efter förslag av Kungl. Maj:t (prop. nr 206), att en ökning av beskattningen å motorfordonstrafiken skulle ske genom uttagande av särskild skatt å bensin. Härvid intog riksdagen den ståndpunkten, att den särskilda skatten å bensin borde omfatta jämväl motorsprit. För att stödja framställningen av ett inhemskt motorbränsle under den tid, som ansågs erforderlig för inarbetande i marknaden av ett dylikt bränsle, medgav riksdagen emellertid, att under en tid av fem år skatt å motorsprit icke skulle utgå; se bevillningsutskottets betänkande nr 41 och riksdagens skrivelse nr 167. I överensstämmelse med riksdagens beslut utfärdade Kungl. Maj:t den 23 maj 1924 förordning (nr 126) om särskild skatt å bensin och motorsprit. Enligt denna skulle för bensin, som till riket infördes och för vilken icke enligt särskilda bestämmelser tullfrihet åtnjötes, samt för motorsprit erläggas särskild skatt av 5 öre för liter. Förordningen, som, i vad densamma avsåg särskild skatt å bensin, trädde i kraft den 1 juni 1924, skulle, i vad den avsåg särskild skatt å motorsprit, träda i kraft den 1 juli 1929.

I proposition nr 173 till 1927 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t därefter riksdagen höjning av skatten å bensin och motorsprit från 5 till 6 öre för liter. 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 motorspritsens 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 motorspriten år 1924 för tiden till den 1 juli 1929 medgivna skattefriheten. Riksdagen antog Kungl. Maj:ts förslag och genom förordningen den 3 juni 1927 (nr 190) höjdes skatten å bensin och, från och med den 1 juli 1929, jämväl skatten å motorsprit till 6 öre för liter.

I proposition nr 110 till 1929 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t emellertid, att den för motorspriten medgivna skattefriheten skulle utsträckas att gälla intill den 1 juli 1934. Riksdagen beslöt, att motorspriten skulle vara fri från skatt allenast till den 1 juli 1933 samt att under tiden från och med sistnämnda dag till den 1 juli 1934 skatten å motorsprit skall utgå med 3 öre per liter; se förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.

Vid 1931 och 1932 års riksdagar beslutade höjningar av bensinskatten, till följd varav denna numera uppgår till 10 öre för liter, hava icke medfört ändrade bestämmelser i fråga om beskattningen av motorspriten. Skatt å motorsprit skall alltså utgå från och med den 1 juli innevarande år intill den 1 juli 1934 med 3 öre för liter samt därefter med 6 öre för liter. I proposition nr 174 till 1932 års riksdag förutsatte emellertid dåvarande chefen för finansdepartementet, att frågan om motorspriten beskattning komme att bliva föremål för prövning vid 1933 års riksdag.

I detta sammanhang torde böra erinras därom, att vid 1932 års riksdag motionsvis — lika lydande motioner nr 255 i första kammaren och nr 343 i andra kammaren — hemställdes om införande i viss omfattning av tvångsinblandning av motorsprit i bensin avsedd för motordrift. Andra lagutskottet, som hade motionerna till behandling, uttalade i sitt betänkande nr 42, bland annat, att frågan om lämpliga åtgärder för att åstadkomma ökad tillverkning av motorsprit enligt utskottets mening borde ägnas synnerlig uppmärksamhet från statsmakternas sida. Det syntes utskottet vara av vikt, att en undersökning verkställdes för att utreda de tekniska och ekonomiska möjligheterna att på annat sätt än motionärerna föreslagit genom åtgärder på pris- och skattepolitikens område skapa förutsättningar för ökad produktion av motorsprit. Därvid borde övervägande ägnas medlen att lösa de avsättningssvårigheter, som möjligen kunde uppstå på grund av de särskilda förhållandena på marknaden för motorbränsle. Enligt utskottets mening skulle det vara lämpligt att hela spörsmålet, huruvida och på vad sätt tillverkningen och avsättningen av inhemsk sprit till motorbränsle måtte kunna främjas, bleve föremål för allsidig prövning. En sådan undersökning syntes utskottet jämväl motiverad därav, att bevillningsutskottet i sitt betänkande nr 50 föreslagit en utredning, som skulle komma att beröra bland annat den med motor-

spritproblemet i viss mån sammanhängande frågan om sulfitspritens användande för förtäringssändamål. Utskottet hemställde, att vad i motionerna yrkats icke måtte av riksdagen bifallas samt att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning av spörsmålet, huruvida och på vad sätt tillverkningen och avsättningen av inhemsk sprit till motorbränsle måtte kunna främjas, samt för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen kunde föranleda. Riksdagen biföll utskottets hemställan (riksdagens skrivelse nr 362).

*Tekniska, statistiska och ekonomiska uppgifter.*

Motorsprit utgör 99—100-procentig etylalkohol, som framställs genom jäsnings av avfallslut från sulfitecellulosafabrikationen.

Vid den första sulfitspritsfabriken, som anlades vid Skutskär av Stora Kopparbergs bergslags aktieföretag, igångsattes driften år 1909. Under de följande åren till och med år 1916 färdigbyggdes ytterligare tre fabriker. Kristidens avspärrning från utlandet och särskilt svårigheterna att erhålla bensin samt de höga priserna därpå stimulerade sulfitindustrin att i forcerat tempo bygga spritsfabriker, så att år 1921 funnos 22 dylika fabriker eller samma antal som för närvarande. Dessa fabriker representera en sammanlagd årlig tillverkningskapacitet — under förutsättning av oavbruten tillverkning i normal omfattning av sulfitmassa — av 18 à 20 miljoner liter 100-procentig sprit. Tillverkning av sulfitsprit bedrivs vid 19 av dessa fabriker. De övriga 3 fabriker äro delvis demonterade.

Enligt den officiella industristatistiken för år 1930, det senaste år för vilket uppgifter finnas tillgängliga, sysselsattes vid sulfitspritsfabrikerna tillverkningsåret 1929—1930 110 arbetare samt en förvaltningspersonal av 22 personer.

För sin tillverkning kunna sulfitspritsfabrikerna påräkna avsättning, förutom till bränsle för motordrift, till förtäring, till tekniskt bruk och för export. Endast 10 av sulfitspritsfabrikerna äro utrustade med sådana anläggningar, som äro erforderliga för framställning av den högprocentiga motorspriten. Produktionskapaciteten vid dessa senare sulfitspritsfabriker uppgår vid full drift till omkring 12 miljoner liter 99—100-procentig sprit årligen. De fabriker, som leverera sprit till förtäringssändamål, äro icke utrustade för tillverkning av motorsprit. Den sammanlagda tillverkningen och försäljningen av sulfitsprit, beräknad till 100-procentig alkoholhalt, under åren 1918—1932 framgår av följande tabell.

År	Fabrikernas kapacitet c:a liter	Fabrikernas tillverkning liter	F ö r s ä l j n i n g				
			till hushålls- och tekniska ändamål liter	till reningsverken liter	motor-sprit liter	export liter	summa försäljning liter
1918	6,000,000	3,379,674	1,309,136	—	1,663,604	—	2,972,740
1919	14,000,000	5,381,064	1,899,758	285,776	497,163	403,434	3,086,132
1920	19,000,000	7,752,696	585,584	4,786,042	—	4,294,137	9,665,764
1921	20,000,000	6,977,928	451,989	58,008	—	6,090,677	6,600,675
1922	20,000,000	5,945,365	537,556	399,589	31,991	3,216,334	4,185,472
1923	20,000,000	1,665,540	696,694	523,225	86,761	1,306,811	2,613,491
1924	20,000,000	3,229,526	1,995,426	859,160	166,927	1,168,496	4,190,009
1925	20,000,000	6,550,441	2,083,207	856,925	957,489	1,090,842	4,988,463
1926	20,000,000	6,974,502	2,676,453	655,390	2,409,395	929,040	6,670,278
1927	20,000,000	8,399,962	2,421,905	598,384	3,507,318	1,388,663	7,916,270
1928	20,000,000	7,288,428	2,956,868	762,840	2,584,048	852,143	7,155,899
1929	20,000,000	11,314,400	3,470,994	1,298,040	4,827,811	1,200,083	10,796,928
1930	20,000,000	15,782,409	4,383,430	1,134,709	7,660,997	476,367	13,655,503
1931	20,000,000	14,312,160	4,367,447	1,787,316	8,548,161	92,924	14,795,848
1932	20,000,000	11,394,678	3,828,590	1,972,282	3,946,281	42,370	9,789,523

Den avsevärda nedgången i tillverkning och försäljning under år 1932 hade sin grund i den arbetskonflikt, som pågick inom cellulosa-industrien under april—augusti 1932.

Priset för sulfitbrännvin, som inköpes av partihandlare med rusdrycker från fabrikernas försäljningsbolag, utgör för närvarande 21.5 öre för liter av normalstyrka, d. v. s. med 50 procents alkoholhalt. Samma pris erhålles för den myckenhet sulfitsprit, som levereras till reningsverken för annat ändamål än brännvinstillverkning. Motsvarande pris för den till tekniskt bruk avsedda skattefria spriten är 16.6 öre och för motorsprit 12 öre för liter av normalstyrka. För motorsprit av 100 procents alkoholstyrka är partipriset sålunda för närvarande 24 öre per liter.

Det vanligaste inom landet använda motorbränsle, i vilket motorsprit ingår, är lättbentyl, som består av 75 procent bensin och 25 procent motorsprit. Motorbränslen innehållande motorsprit i andra proportioner än de nyss angivna förekomma dock. Sålunda använder Stockholms spårvägar i sin omnibusstrafik ett motorbränsle bestående av 50 procent bensin och 50 procent motorsprit. Lättbentylen användes huvudsakligen i omnibuss- och övrig yrkesmässig trafik. Den har visat sig vara ett gott motorbränsle, som tillåter bättre utnyttjande av bränsle-effekten och tål högre kompressionsförhållande än ren bensin. Lättbentylens värde såsom motorbränsle uppgives med omkring 14 procent överstiga bensinens.

Detaljhandelspriset å bensin utgör för närvarande i Stockholm 29 öre

per liter. Motsvarande pris å lättbentyl är sedan den 1 december 1932 30 öre för liter. Grosshandelspriset å samma ort lär för närvarande utgöra för bensin 23 öre och för lättbentyl 24 öre per liter. Sistnämnda priser gälla jämväl vid försäljning till vissa större förbrukare, såsom statliga m. fl. företag.

Nyss angivna detaljhandelspris å lättbentyl motsvarar för den i lättbentylen ingående motorspriten ett pris av 33 öre per liter. Då parti-priset för motorsprit utgör 24 öre per liter, uppgår skillnaden mellan det pris, som vid minutförsäljning erhålles för den i lättbentyl ingående motorspriten och parti-priset å motorsprit till 9 öre per liter. Vid det pris lättbentylen betingar vid försäljning i parti och till större förbrukare — 24 öre per liter — kan priset på den i lättbentylen ingående motorspriten anses uppgå till 27 öre per liter och skillnaden mellan detta pris och parti-priset å motorsprit utgör sålunda 3 öre per liter. Huruvida den marginal, som i enlighet med vad nu nämnts uppstår vid försäljning av lättbentyl — vid minuthandel 9 öre och vid partihandel 3 öre för liter — mera än täcker försäljarnas kostnader för blandning, lagring, distribution m. m., undandraget sig tillförlitligt bedömande.

#### *Framställning av aktiebolaget Svensk sprit.*

I en till Kungl. Maj:t ställd, den 30 december 1932 dagtecknad skrift har aktiebolaget Svensk sprit, som representerar den svenska sulfitsprit-industrien, hemställt, att Kungl. Maj:t måtte i proposition till 1933 års riksdag föreslå definitivt upphävande av skatten å motorsprit.

Bolaget har till stöd för framställningen anfört i huvudsak följande:

När motorsprittillverkningen år 1925 återupptagits, efter det erforderliga lättnader genomförts beträffande handeln med skattefri sprit, hade bensinen betingat ett pris i detaljhandeln av 36—40 öre per liter, och i allmänhet hade räknats med ytterligare höjning av bensinpriset, enär geologiska undersökningar givit vid handen, att världens tillgångar å bergolja ej vore outtömliga. Utvecklingen på oljemarknaden hade emellertid blivit den motsatta. Visserligen hade kraftig konsumtionsstegring ägt rum, men produktionen hade visat avsevärt större ökning. Att så skett vore en följd av dels upptäckter av ett flertal nya rika oljefält i olika delar av världen, dels återupptagande i avsevärt ökad omfattning av den ryska råolja-produktionen. Förhållandena hade medfört en stark nedgång i bensinpriserna, så att under åren 1931 och 1932 noterats priser av endast 20—22 öre per liter vid tappstation, och detta oaktat bensinskatten vid olika tillfällen varit föremål för höjning. En viss återhämtning av priserna hade dock skett mot slutet av år 1932.

Utvecklingen av bensinpriserna hade medfört, att sulfitspritindustrien erhållit ett mycket ogynnsamt pris för motoralkoholen. Bolaget försålde för närvarande 99.5-procentig motoralkohol till 30 öre per kilogram, motsvarande 24 öre per liter, vid leverans till bensinimportbolagen fritt levererat Stockholm, Göteborg, Malmö och Hälsingborg. Samtidigt belöpte sig industriens tillverkningskostnader inklusive kostnader för denaturering, frakter, tomfat och allmänna omkostnader till 36.15 öre per

liter. Sulfitspritindustrien skulle sålunda för motorspriten behöva ett pris av 36 öre per liter för att industrien skulle erhålla tillverkningskostnaderna täckta samt ränta och amortering å anläggningarna. Frånräknades sistnämnda kostnader, beräknade till 9 öre per liter, samt kostnaderna för lutens uttagning, beräknade till 3 öre per liter, erhöles ett pris av 24.15 öre per liter fritt förut nämnda städer.

Det torde sålunda framgå, att motoralkoholframställningen vid nuvarande bensinpris ej lämnade överskott. Att fabrikerne det oaktat hölle fabrikationen igång förklarades bero dels därpå att högre pris erhöles för den relativt mindre kvantitet sprit, som levererades till tekniska och hushållsändamål samt till reningsverken, dels på att fabrikerne och deras dyrbara apparater skulle hotas att helt förstöras, därest fabrikerne skulle under längre tid stå oanvända. Endast i ett fåtal fall hade avskrivningar å anläggningarna kunnat verkställas. Utvidgningar vid de i gång varande fabrikerne hade ej kunnat vidtagas.

Vid sulfitecellulosatillverkningen tillgodogjordes endast omkring hälften av sulfitvedens innehåll av organiska ämnen. Den andra hälften ginge till största delen förlorad med avfallsluten. För närvarande tapades från de svenska sulfitecellulosafabrikerne årligen cirka 1 miljon ton organiska ämnen ut i våra vattendrag till ingen nytta och i många fall även till direkt skada. Dessa organiska ämnen innehölle bland annat även cirka 140,000 ton druvsocker. Vid de igång varande svenska cellulosafabrikerne skulle därav kunna tillverkas cirka 50 miljoner liter 100-procentig sprit. För närvarande funnes emellertid endast spritfabriker utbyggda för 20 miljoner liter 100-procentig sprit.

Vid samtliga fabriker skulle säkerligen ett väsentligt bättre tillvaratagande av sulfitluten kunna ernås, om fabrikationen vore så lönande, att de relativt dyrbara åtgärder, som härför erfordrades, kunde bära sig. Detta vore emellertid icke fallet, och det hade icke ens lönat sig för flera av våra sulfitspritsfabriker, som för närvarande endast bearbetade avfallsluten från en del av tillverkningen, att utbygga anordningarna för att kunna emottaga hela produktionen. Oaktat i vårt land finnes 65 sulfitspritsfabriker, hade utöver de vid världskrigets slut befintliga 22 sulfitspritsfabrikerne icke en enda ny sulfitspritsfabrik blivt anlagd. Med nuvarande anordningar för lututvinningen skulle sulfitspritsfabrikerne kunna tillverka ytterligare minst 30 miljoner liter 100-procentig sprit per år. Om anordningarna för lututvinningen kunde förbättras, skulle i hela landet ytterligare kunna framställas minst 10 å 15 miljoner liter 100-procentig sprit årligen.

Under snart 10 år hade skattehotet hängt över sulfitspritindustrien samt förlamat och förhindrat varje initiativ för igångsättning av nya fabriker. De utbyggda fabrikerne hade under de senaste åren nödtorftigt kunnat hållas igång. Då varje företagare måste räkna med att den beslutade motorspritskatten skulle träda i kraft, vilket skulle medföra, att driften åter måste nedläggas, hade företagarna ej vågat nedlägga nytt kapital till utvidgning av industrien.

Såsom kommerskollegium framhållit i sitt utlåtande av den 12 mars 1932 till riksdagens andra lagutskott, skulle det för vårt land, såväl med hänsyn till önskemålet om oinskränkt självförsörjning som till handelsbalansen gentemot utlandet, vara av största betydelse, om ett effektivt bränsle för motordrift kunde framställas ur inhemska råvaror och till konkurrenskraftigt pris samt tillhandahållas i tillräcklig myckenhet.



Vikten härav borde vara så mycket mera påtaglig, som man framför allt inom transportväsendet icke torde kunna iakttaga några tecken till avmattning i fråga om motoriseringens fortskridande. Så länge sagda bränslebehov huvudsakligen måste täckas genom import, syntes man därför hava anledning motse en ytterligare stegring av motorbränsleförbrukningen, åtföljd av ökad belastning å handelsbalansen.

Bolaget lämnar vidare en redogörelse över statens ställning till motorspritindustrien i vissa andra länder. Denna framställning utvisar, att i Frankrike, Italien, Tjeckoslovakiet, Ungern och Österrike inblandning av motorsprit i bensin för motordrift är obligatorisk, att i Polen förslag föreligger om införande av dylikt blandningstvång, att i Tyskland importör och tillverkare av motorbränsle och fotogen är skyldig att inköpa viss kvantitet motorsprit, samt att skatt icke i dessa länder utgår å motorsprit, som framställes inom landet.

Bolaget anför vidare:

Det framginge sålunda, att motorspriten i förenämnda länder åtnjöte stöd genom lagstadgade föreskrifter om obligatorisk inblandning av motoralkohol i bensin. Den svenska sulfitspritindustriens önskemål sträckte sig ej så långt, utan industrien begärde endast, att skatten å motorsprit definitivt avlägsnades och att industrien liksom hittills i konkurrens med övriga sprittillverkare finge rättighet att försälja sin sprittillverkning till motor-, tekniska- och reningsändamål. Någon subvention till industrien från motorägarnas sida genom inblandningstvång hade sulfitspritindustrien ej ifrågasatt.

Såsom sammanfattning av det anförda framhåller bolaget slutligen, att sulfitspritindustrien ej kunde bära motorspritskatten samt att, om denna skatt skulle komma att uttagas, industrien tvingades nedlägga de verk, som bedreve framställning av motoralkohol.

#### *Avgivna yttranden.*

Över denna framställning hava *kommerskollegium* och *kontrollstyrelsen* gemensamt avgivit ett den 14 januari 1933 dagtecknat utlåtande, däri anföres bland annat följande:

Ämbetsverken hade under senare år vid upprepade tillfällen hävdad den meningen, att skattefrihet för motorsprit vore en under rådande förhållanden oundgänglig förutsättning för betryggande av sulfitsprittillverkningens bestånd och utveckling i vårt land. I sådant hänseende åberopade ämbetsverken sina gemensamma utlåtanden den 6 mars 1924 angående vissa lagstiftningsåtgärder till främjande av sulfitsprits användning såsom motorbränsle samt den 5 november 1928 angående vissa framställningar om upphävande av skatten å motorsprit; det senare yttrandet återgivet i proposition nr 110 till 1929 års riksdag, sid 11.

Såsom framginge av aktiebolaget Svensk sprits senaste framställning, vars sakliga uppgifter ämbetsverken ansåge sig i allt väsentligt kunna vitsorda, hade sulfitsprittillverkningens läge icke förbättrats, sedan ämbetsverken avgivit sitt åberopade utlåtande den 5 november 1928. Framställningskostnaderna för den koncentrerade motoralkoholen, vilka då uppskattats till något över 33 öre per liter, hade sedan dess undergått

någon stegring. Den av prissättningsnämnden för skattefri sprit verkställda officiella beräkningen av tillverkningspriset å 95-procentig sulfitsprit slutade år 1928 å ett belopp av 27.25 öre för liter, under det att motsvarande pris år 1932 av nämnden uppskattats till 27.75 öre. Bensinpriset, som vid förstnämnda tidpunkt angivits till 30 öre för liter i detalj i Stockholm, hade under perioden 1930—1932 visserligen tidvis varit avsevärt lägre, med en lägsta notering av 20 öre för liter våren 1931, men hade sedermera stigit och vore för närvarande åter omkring 30 öre för liter. Härvid borde dock tagas i betraktande, att den i priset ingående bensinskatten ökat från 6 öre till 10 öre per liter. Pristendensen torde, enligt vad kommerskollegium inhämtat, vid årsskiftet 1932/1933 åter vara vikande i fråga om en utslagsgivande faktor, nämligen priser-na vid export från Förenta Staterna. Förhållandena å bensinmarkna-den innebure sålunda numera i viss mån försämrade förutsättningar för motoralkoholens avsättning med åvilande skatt i jämförelse med vad som varit fallet vid beskattningens införande.

Vad ämbetsverken år 1928 uttalat rörande betydelsen för vårt land att utnyttja den inhemska tillgång till flytande motorbränsle, sulfitspriten representerade, vore enligt ämbetsverkens mening alltjämt gällande och hade vunnit ytterligare aktualitet genom den allmänna ekonomiska krisen, varigenom bland annat omsorgen om handelsbalansen kommit att framstå såsom ett än mera betydelsefullt moment i denna fråga än tidigare. Vid sådant förhållande måste ämbetsverken anse fortsatt befrielse för sulfitspritindustrien från den särskilda skatten å motorsprit utgöra ett statsintresse av stor vikt.

Ämbetsverken uttala slutligen, att de, på grund av denna industris läge och den ogynnsamma inverkan, som ovissheten om skattefrihetens bestånd påtagligen utövade på sulfitsprittillverkningens fortsatta utveckling, helst velat biträda aktibolaget Svensk sprits ansökning om definitivt upphävande av bestämmelserna rörande särskild skatt å motorsprit. Med hänsyn till den av riksdagen begärda utredningen rörande hela spörsmålet om främjande från det allmännas sida av tillverkning och avsättning av inhemsk sprit till motorbränsle, ansåge sig ämbetsverken emellertid för närvarande allenast böra hemställa om proposition till riksdagen för vinnande av sådan ändring i bestämmelserna rörande ikraftträdande av förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit, att full skattefrihet för motorsprit finge gälla intill den 1 juli 1935.

Vidare har *ingenjörsvetenskapsakademien* i ärendet överlämnat ett av tre akademiens på området sakkunniga ledamöter, nämligen professorerna E. Hubendick och Carl Kullgren samt överingenjören S. Sandberg, den 10 februari 1933 avgivit yttrande, däri dessa förklara sig anse, att motorspriten bör vara skattefri, samt härom anföra, bland annat:

De sakkunniga hade, utan att hava ingått i någon detaljberäkning, funnit den åberopade kostnadskalkylen för tillverkning av motorsprit böra i huvudsak motsvara medelkostnaderna vid olika sulfitsprittfabriker. Det framginge sålunda, att motorspriten, om tillverkningen därav skulle kunna uppehållas, behövde det understöd, som befrielse från skatt innebure.

Ett beslut av statsmakterna att låta motorspriten vara obeskattad borde kunna åstadkomma en gynnsam utveckling av tillverkningen av motorsprit, så att en väsentligt större del av sulfitavfallsloten bleve tillvaratagen och använd för spritframställning än som nu vore fallet. Ett dylikt beslut skulle dessutom förbättra utsikterna för upptagande inom Sverige av nya förfaringssätt att framställa sprit av trä och träavfall. En inblandning av sprit i bensin icke blott ersatte en del av det utländska bränslet med inhemskt utan hade ock en gynnsam inverkan på förbränningsförloppet i motorn, varigenom de s. k. knackningsfenomenen motverkades.

*Produktionskostnaderna vid motorsprittillverkningen.*

Årligen verkställes genom särskilda sakkunniga, utsedda av den av Kungl. Maj:t tillsatta *prissättningsnämnden* för skattefri sprit utredning angående tillverkningspriset å sulfitsprit. Enligt utlåtanden av nämnda sakkunniga har tillverkningspriset å sulfitsprit av 95 procent alkoholhalt, lagrad å tillverkningsorten, beräknats utgöra per liter:

år 1924.....	30	öre	år 1929.....	28	öre
» 1925.....	30.5	»	» 1930.....	27	»
» 1926.....	32.25	»	» 1931.....	28	»
» 1927.....	27.25	»	» 1932.....	27.75	»
» 1928.....	27.25	»			

Variationerna i tillverkningspriset bero enligt uppgift i huvudsak på förändringar i kolprisen. Enligt meddelande från aktiebolaget Svensk sprit tillkomma beträffande motorsprit kostnaden för sulfitsprits koncentrer till 99—100 procent, utgörande 3.6 öre per liter, samt kostnaden för denatureringsmedel, uppgående till 1.1 öre per liter. Vid utgång från 1932 års förut anförda tillverkningspris å 95-procentig sprit, 27.75 öre per liter, skulle den totala tillverkningskostnaden för motorsprit kunna beräknas utgöra 32.45 öre per liter. Vid försäljning tillkomma frakter, kostnader för transport och vagnar samt diverse omkostnader, i genomsnitt 3.7 öre per liter. För att samtliga sålunda beräknade tillverknings- och försäljningskostnader skola täckas, skulle följaktligen erfordras ett grosshandelspris å motorspriten av 36.15 öre per liter.

I avsikt att erhålla ytterligare material för bedömande av produktionskostnaderna vid motorsprittillverkningen hava *uppgifter rörande årskostnaderna* för produktionen år 1931 infordrats från samtliga de tio fabriker, som bedriva framställning av motorsprit. Siffrorna för år 1932 hava icke ansetts utgöra lämplig grundval för ett dylikt bedömande med hänsyn till den arbetskonflikt inom massaindustrien, som detta år pågick. De inkomna uppgifterna utvisa en genomsnittlig produktionskostnad av 32.6 öre per liter framställd 99—100-procentig sprit. Emellertid utnyttjades år 1931 fabrikerens produktionskapacitet icke till fullo. Det har vid sådant förhållande ansetts befogat, att de fasta kostnader — huvudsakligen den efter 6 procent beräknade räntan å det kapital, som

är investerat i rörelsen, samt avskrivningar å anläggningarna — vilka beräknats belasta tillverkningen, upptagas endast till så stor del, som svarar mot produktionskapacitetens utnyttjande, i genomsnitt cirka 80 procent. Efter denna beräkningsgrund utvisa de avlämnade kalkylerna från nio av fabrikerna en genomsnittlig produktionskostnad av 29.94 öre per liter. Det tionde företaget har icke lämnat så detaljerade upplysningar, att motsvarande beräkning varit möjlig; detta företag har därför här lämnats åsido. Den sålunda framkomna produktionskostnaden per liter, vilken representerar kostnaden vid fabriken, understiger något den i det föregående angivna siffra, som beräknats med ledning av prissättningsnämndens och aktiebolaget Svensk sprits uppgifter. Det torde böra nämnas, att under år 1932 en mindre sänkning av arbetslönerna samt av priserna å vissa materialier ägt rum. Till följd härav kan räknas med någon minskning av produktionskostnaderna, dock icke överstigande ett halvt öre per liter.

Departements-  
chefen.

Frågan om de ekonomiska betingelserna för bedrivande inom landet av tillverkning av sulfitsprit kan naturligen ej anses slutgiltigt utredd genom de undersökningar, vilkas resultat i det föregående återgivits. Detta spörsmål torde få upptagas till behandling vid den utredning, sistlidet års riksdag begärt rörande tillverkningen och avsättningen av inhemsk sprit till motorbränsle. I avvaktan å resultatet av denna utredning, om vars igångsättande jag senare i dag kommer att framlägga förslag, finner jag mig böra föreslå, att under budgetåret 1933/1934 skatt å inom riket tillverkad motorsprit icke skall utgå.

### Beskattning av andra motorbränslen än bensin och motorsprit.

Verkställda undersökningar utvisa, att andra motorbränslen än bensin och motorsprit i viss utsträckning komma till användning för drivande av motorfordon.

Sålunda har problemet att använda *råolja* (motorbrännolja) för drift av automobilmotorer numera såväl tekniskt som på praktiskt tillförlitligt sätt vunnit sin lösning. I Sverige lära för närvarande ett tiotal automobiler försedda med Hesselmanmotorer för råoljedrift vara i bruk. Dessa vagnar lära emellertid endast vara att betrakta såsom experimentvagnar, men det torde kunna antagas, att en ökad användning av sådana fordon inom nära framtid kommer till stånd.

Det förekommer vidare i viss utsträckning, att förbrukare av bensin, särskilt under den varma årstiden, i besparingssyfte *blanda bensin med råolja* eller *fotogen*. Dylika bränsleblandningar användas i vanliga automobilmotorer, i vissa fall efter förändring eller utbyte av förgasaren. Sedan föregående år vidtagits ändring av 3 § 4 mom. i förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit (Sv. ffs. nr 64), är sådan

inblandning, företagen av importör eller försäljare, att anse såsom tillverkning av bensin, därest den genom blandningen erhållna varan till sin användning är att likställa med bensin, och skall i dylikt fall skatt utgå för den myckenhet obeskattad petroleumprodukt, som ingår i blandningen. Förordningens bestämmelser träffa däremot icke inblandning företagen av förbrukare. I vilken omfattning inblandning av detta slag förekommer, är vanskligt att bedöma. Vid verkställda förfrågningar har till finansdepartementet meddelats, att den kvantitet råolja eller fotogen, som under år 1932 hos förbrukare kommit till användning för berörda ändamål, icke torde överstiga 100 ton.

Ytterligare må nämnas, att under den tid förlidet år, då arbetskonflikt rådde inom trämasseindustrien och tillgången till motorsprit till följd härav var begränsad, förbrukare av lättbentyl, vilka för sina motorer fordra ett mera kompressionsfast bränsle än enbart bensin, såsom ersättningsmedel för lättbentylen använde en *blandning av bensin och bensol*. Med stöd av inhämtade uppgifter har beräknats, att under nämnda år omkring 1,600 ton bensol förbrukats för framdrivande av motorfordon. I regel lägga emellertid prisförhållandena hinder i vägen för bensolens användande för nämnda ändamål.

Inom motorfordonstrafiken förekommer vidare, att till bensin sättas vissa ämnen avsedda att göra densamma mera kompressionsfast samt att förhindra »knackning» i motorerna. Motorsprit och bensol hava dylika verkningar, men utom dessa förekomma andra ämnen, vilka fylla samma ändamål. Sålunda användes i utlandet och särskilt i Amerika och England såsom tillsats till bensin tetraetylbly (blyetyl, blytetraetyl). Detta ämne utgör emellertid gift av första klassen och faller såsom sådant under giftstadgans bestämmelser. Enligt dessa bestämmelser är dock motorbränsle, försatt med tetraetylbly till en mängd av högst 0.1 volymprocent eller högst 0.2 viktprocent, under villkor att varan genom sin färg tydligt avviker från annat motorbränsle, icke att anse såsom giftigt ämne (se Sv. ffs. nr 27 år 1932).

Man torde sannolikt hava att räkna med, att utvecklingen kommer att medföra ökad förbrukning inom automobiltrafiken av för närvarande icke skattepliktiga motorbränslen. Enär de skattefria motorbränslen, som i det föregående omnämnts, råolja, fotogen och bensol, för närvarande finna användning huvudsakligen för andra ändamål än för automobildrift, torde en skatt, lagd å all förekommande import och inhemsk produktion av dylika varuslag, främst komma att drabba förbrukningen av dessa bränslen för andra ändamål än för framförandet av motorfordon. Att, på sätt skett beträffande bensin, bevilja skatte-restitution åt förbrukning för annat ändamål än automobildrift torde, åtminstone vad råolja och fotogen beträffar, knappast låta sig göra med

Departements-  
chefen.

hänsyn till det stora antal förbrukare i mindre omfattning, som i dylikt fall skulle komma i åtnjutande av restitution.

Vill man med särskild skatt träffa förbrukningen för automobildrift av jämväl nu ifrågavarande bränslen, lär man i stället bliva hänvisad till att genom särskilda åtgärder uttaga skatt endast å den bränslekvan- titet, som förbrukas i motorfordonstrafiken. För närvarande torde dock, med hänsyn till den rådande jämförelsevis ringa förbrukningen av dessa bränslen för nu angivna ändamål, vidtagande av dylika särskilda be- skattningsåtgärder icke vara av behov påkallade.

### **Restitution av skatt och tull å bensin, som användes för avprov- ning av motorer.**

Jämlikt 5 § i förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit (Sv. ffs. nr 62) må restitution av skatt och tull å bensin åtnjutas, förutom för bensin eller motorsprit, som i oförändrat skick ut- föres till utrikes ort eller till svensk frihamn, *dels* för bensin eller mo- torsprit, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för fram- drivande av tåg eller fordon å järnväg eller av luftfartyg eller av mo- torbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske, *dels ock* för bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för annat tekniskt ändamål än motordrift.

Restitution må åtnjutas, beträffande bensin eller motorsprit som ut- föres, allenast för så vitt utförseln omfattar en myckenhet av minst femhundra liter på en gång samt vad beträffar bensin och motorsprit, som användes för ovan angivna ändamål, allenast i den omfattning och på de villkor, som Kungl. Maj:t bestämmer. Genom kungörelse den 6 juni 1929 med vissa bestämmelser om särskild skatt å bensin (Sv. ffs. nr 122) har Kungl. Maj:t meddelat de närmare villkor, under vilka restitu- tion av ifrågakomna slag må tillgodonjutas.

I skrivelse den 5 december 1932 har *kommerskollegium*, efter framställ- ning från Sveriges industriförbund, hemställt om sådan ändring av gäl- lande bestämmelser angående restitution av skatt och tull å bensin, att rätt till dylik restitution måtte kunna medgivas jämväl för bensin, som användes för avprovning av motorer å provbädd utan att därvid trans- portmedel framföres.

*Sveriges industriförbund* har i sin förenämnda framställning anført, bland annat:

I motiven till gällande bestämmelser rörande restitution av skatt och tull å bensin kunde icke utläsas annat skäl för den åtskillnad, som för närvarande stadgades i fråga om bensin använd för motordrift och för andra tekniska ändamål, än att drivande av motorer med bensin antagits endast undantagsvis förekomma inom industrien. Man hade för den skull ansett, att frågan saknade nämnvärd praktisk betydelse. Denna uppfatt- ning vore emellertid icke helt riktig, alldenstund bensinförbrukningen för

motorer, som provades på provbäddar inom motorfabrikerna, vore rätt avsevärd. Industriförbundet hade verkställt undersökning hos sju företag, som tillverka motorer, därvid funnits, att bensinförbrukningen för provningsändamål uppginge till cirka 250,000 liter per år, därav vid endast ett företag till cirka 100,000 liter.

*Generaltullstyrelsen*, vars yttrande inhämtats rörande de kontrollåtgärder, som kunde finnas erforderliga, därest restitutionsrätt av ifrågasatt omfattning komme att medgivas, har icke funnit anledning ifrågasätta speciella kontrollåtgärder i händelse en dylik utsträckning av restitutionsrätten skulle komma till stånd. *Generaltullstyrelsen* har härom anfört, bland annat:

Den för närvarande utövade kontrollen å begagnandet av restitutionsrätt enligt gällande bestämmelser utövades huvudsakligen dels genom granskning av restitutionsrättsinnehavares deklARATIONER med vissa tillhörande verifikationer, dels genom inspektion av rörelsen jämte granskning av den bokföring, som hållits över rörelsen. Såvitt styrelsen kunde finna, finge en efter nuvarande grunder anordnad kontroll antagas bliva tillfyllest vid den nu ifrågavarande verksamheten i samma mån som vid de olika rörelsegrenar, inom vilka restitutionsrätt hittills förekommit.

Det i förevarande framställning omförmälda ändamål, för vilket bensen kommer till användning, avprovning av motorer vid motorfabriker, synes vara sådant, att hinder av principiell natur icke böra resas mot ett medgivande av restitutionsrätt. Då dessutom betryggande kontroll synes kunna upprätthållas däröver, att restitutionsrätten icke missbrukas, vill jag förorda en författningsändring av det innehåll, att restitution av skatt och tull må äga rum för bensen, som användes vid avprovning av motorer å provbädd eller å annan dylik anordning utan att transportmedel därvid framföres.

*Departements-  
chefen.*

Departementschefen uppläser härefter upprättat förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensen och motorsprit,

samt hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att antaga samma förslag.

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

Ur protokollet:

*Olga Gjärloff.*