

Nr 51.

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 237, såvitt propositionen avser förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 31 mars 1950 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 237, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen — såvitt propositionen upptages till behandling i förevarande betänkande — att

A) antaga vid propositionen fogade förslag till

1) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit;

2) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor; samt

B) bemyndiga Kungl. Maj:t att beträffande sådan för försäljning avsedd bensin, för vilken bensinskatt erlagts enligt hittills gällande bestämmelser, meddela föreskrifter om restitution med 20 öre för liter.

De ovannämnda författningsförslagen äro av följande lydelse:

1) Förslag

till

förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

Gällande lydelse:

1 §.

Föreslagen lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall, i den ord- eller här tillverkas, skall, i den ord-

¹ Senaste lydelse se 1945: 737 (omtryckt 1948: 368).

1 Bihang till riksdagens protokoll 1950. 7 saml. Nr 51.

ning nedan stadgas, erläggas särskild skatt av *aderton* öre för liter. Skatt skall dock icke utgå för mineralolja-produkt, som införes för att vid oljeraffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin. För motorsprit skall erläggas särskild skatt av sex öre för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

ning nedan stadgas, erläggas särskild skatt av *tjugufem* öre för liter. Skatt skall dock icke utgå för mineralolja-produkt, som införes för att vid oljeraffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin. För motorsprit skall erläggas särskild skatt av sex öre för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1951.

Genom denna förordning upphäves förordningen den 5 mars 1948 (nr 81) om tilläggsskatt å bensin.

2) Förslag till

förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

Häri genom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1935 angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

Gällande lydelse:

1 §.

För sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, skall, enligt vad nedan stadgas, erläggas skatt av *fjorton* öre för liter.

Med automobil — — — såsom automobil.

Föreslagen lydelse:

1 §.

För sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, skall, enligt vad nedan stadgas, erläggas skatt av *tjugu* öre för liter.

Med automobil — — — såsom automobil.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1951.

Genom denna förordning upphäves förordningen den 5 mars 1948 (nr 83) om tilläggsskatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

¹ Senaste lydelse se 1945: 738.

Till utskottets behandling ha överlämnats följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen:

a) motionen II: 569 av herrar *Jansson* i Kalix och *Staxäng*, vari hemställdt, »att riksdagen måtte besluta en sådan konstruktion av skattesatserna på bensin och brännolja att de från och med den 1 januari 1951 bliva

| | Bensin | Brännolja |
|-----------------------|--------|-----------|
| ordinarie skatt | 18 öre | 14 öre |
| tillfällig skatt..... | 7 » | 6 » |
| Summa | 25 öre | 20 öre |

och att vederbörande utskott får i uppdrag att utarbeta den härför erforderliga lagtexten»; samt

b) motionen II: 577 av herrar *Vigelsbo* och *Pettersson* i Ersbacken, vari hemställdt, »att riksdagen måtte besluta att nuvarande lydelse av paragraf 1 i förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit och av paragraf 1 i förordningen den 3 maj 1935 angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja må förbli oförändrade vid upphävandet av bestämmelserna om tilläggsskatten».

Till behandling i sammanhang med nu föreliggande proposition, till den del densamma är föremål för utskottets ställningstagande i förevarande betänkande, har utskottet upptagit jämväl följande vid riksdagens början väckta motioner, nämligen:

1) de likalydande motionerna I: 5 av herr *Elon Andersson* m. fl. och II: 5 av herr *Ohlin* m. fl., vari hemställdt, »att riksdagen måtte besluta att senast den 1 juli 1950 sänka tilläggsskatten å bensin med 20 öre samt att senast från samma datum sänka tilläggsskatten å vissa för drivande av automobil använda brännolja med 14 öre»;

2) de likalydande motionerna I: 28 av herr förste vice talmannen *Gränebo* m. fl. och II: 32 av herr *Hedlund* i Rådom m. fl., vari hemställdt, »att riksdagen måtte besluta, att tilläggsskatten på bensin och brännolja avskaffas och att skatten på bensin fastställs till 25 öre och på brännolja till 20 öre per liter senast från den 1 juli 1950»;

3) de likalydande motionerna I: 322 av herr *Andrén* m. fl. och II: 374 av herr *Hjalmarson* m. fl., vari hemställdt, »att riksdagen måtte dels besluta att tilläggsskatten å bensin och brännolja sänkes med minst 20 resp. 14 öre senast vid ingången av budgetåret 1950/51, dels uttala att den återstående delen av tilläggsskatten snarast bör avskaffas»; samt

4) motionen II: 113 av herrar *Persson* i Landafors och *Hagberg* i Luleå, vari hemställdt bl. a., att riksdagen måtte upphäva de vid 1948 års riksdag antagna förordningarna om skatteskärpning på bensin och brännolja.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framställda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna I: 5, I: 28, II: 113, II: 374, II: 569 och II: 577.

Vad angår frågan om tillkomsten av lagstiftningen rörande den skärpta beskattningen av bensin (inklusive brännolja) må erinras om att denna beskattning ingått i de skatteskräpningar, som vid 1948 års riksdag beslutades i syfte att uppnå en överbalansering av budgeten.

Beträffande frågan om dessa skatteskräpningars behandling vid 1948 års riksdag får utskottet hänvisa till sitt betänkande nr 50 (s. 3).

I fråga om den ställning som 1949 års riksdag intog till spörsmålet om den skärpta bensinbeskattningens fortbestånd må följande nämnas.

Dåvarande departementschefen uttalade i propositionen nr 24 till 1949 års riksdag med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen angående omsättnings- och utskänkningskatt å spritdrycker, att de vid 1948 års riksdag beslutade skattehöjningarna — med ett ur statsfinansiell synpunkt oväsentligt undantag (totalisatormedlen) — borde fortbestå oförändrade under budgetåret 1949/50. Härvid framhöll departementschefen, att den i propositionen nr 24 behandlade frågan i själva verket innebure att riksdagen finge taga ställning till huruvida en fortsatt överbalansering av budgeten skulle anses erforderlig.

I anledning av propositionen nr 24 väcktes bl. a. följande fyra motioner, nämligen *dels* de likalydande motionerna I: 232 av herr Näsgård m. fl. och II: 295 av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl. samt de likalydande motionerna I: 233 av herr Carl Eric Ericsson m. fl. och II: 298 av herr Birke m. fl. med yrkande om upphävande från och med den 1 juli 1949 av tilläggsskatterna å bensin och brännolja *dels ock* de likalydande motionerna I: 298 av herr Bergvall m. fl. och II: 379 av herr Ohlin m. fl., däri hemställdes — förutom att den statliga inkomstskatten måtte sänkas med 10 procent för senare delen av budgetåret 1949/50 — att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville hemställa om omedelbara åtgärder för bensinransoneringens avskaffande.

1949 års bevillningsutskott yttrade i sitt betänkande nr 38 bl. a. följande:

Såvitt utskottet kunnat finna skulle ett borttagande från och med den 1 juli 1949 av den skärpta bensin- och brännolja beskattningen medföra ett betydande inkomstbortfall för statsverket under nästkommande budgetår. Enligt för utskottet tillgängliga siffror kan totalkonsumtionen av bensin under sagda budgetår — med bibehållen ransonering — beräknas till 750 000 kubikmeter, för vilken bensinmängd tilläggsskatten uppgår till 202,5 miljoner kronor. I statlig verksamhet — försvaret, de affärsdrivande verken m. fl. — kan den kvantitet bensin, för vilken skatt utgår, beräknas till omkring 60 000 kubikmeter; och för denna kvantitet utgör tilläggsskatten något över 16 miljoner kronor. Då tilläggsskatterna å bensin och brännolja kunna beräknas till totalt omkring 210 miljoner kronor, skulle nettointkomstbortfallet för nästkommande budgetår genom tilläggsskatternas upphävande från och med den 1 juli 1949 kunna uppskattas till omkring 190 miljoner kronor.

Enligt utskottets mening skulle ett inkomstbortfall av denna storleksordning avsevärt försvåra strävandena att uppnå en samhällsekonomisk balans.

I nuvarande läge synes det vara i hög grad angeläget att en betryggande överbalansering av budgeten äger rum; enligt utskottet måste fördelen härav vara större än de nackdelar, som äro förenade med ett bibehållande under ytterligare ett år av den skärpta bensin- och brännoljebeskattningen. Härvid har utskottet fäst avseende vid särskilt den omständigheten, att nu berörda nackdelar uppenbarligen göra sig starkast gällande under tiden närmast efter skatteskärpningarnas ikraftträdande och framträda med mindre styrka efteråt sedan framför allt prisförhållandena någorlunda stabiliserats. Av olika skäl torde det ej vara lämpligt att välja den lösningen, att ifrågavarande tilläggsskatter borttagas i etapper och att skatterna således endast delvis upphävas från och med den 1 juli 1949. Med hänsyn härtill — och oavsett frågan huruvida bensinransoneringen bör upphävas omedelbart eller icke — tillstyrker utskottet, att den vid 1948 års riksdag genomförda skärpta beskattningen av bensin och brännolja får fortbestå — helt oförändrad — även under tiden den 1 juli 1949—den 30 juni 1950.

Beträffande vidare det motionsvis framförda yrkandet om bensinransoneringens avskaffande avstyrkte 1949 års bevillningsutskott detsamma.

Till samma utskotts betänkande anfördes två olika reservationer. I den ena reservationen (av herrar Velander, Wehtje, Niklasson, Jonsson i Skedsbygd och Hagberg i Malmö) föreslogs upphävande av tilläggsbeskattningen å bensin och brännolja från och med utgången av juni månad 1949. Den andra reservationen (av herrar Petrén, Sandberg, Kristensson i Osby och Persson i Svensköp) avvek från utskottets betänkande allenast därutinnan, att i reservationen hemställdes om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om åtgärder för bensinransoneringens omedelbara avskaffande.

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Vad angår frågan om fortbeståndet av skatteskärpningarna på den indirekta beskattningsområde under tiden efter juni 1950 har i propositionen nr 237 lämnats en redogörelse för ett av 1949 års skatteutredning den 10 december 1949 avgivet betänkande i ämnet. I fråga om innehållet i betänkandet i denna del hänvisas till utskottets betänkande nr 50 (s. 5—8).

1949 års skatteutredning har därjämte särskilt behandlat frågan om tilläggsskatterna på bensin och brännolja. I detta hänseende har skatteutredningen anført bl. a. följande:

Skatteskärpningen år 1948 på drivmedel till motorfordon ansågs vid sin tillkomst tjäna ett dubbelt syfte. Å ena sidan utgjorde den ett led i strävandena att åstadkomma ett budgetöverskott för att hålla nere köpkraften och å andra sidan syftade den till att åstadkomma en minskning av förbrukningen av drivmedel och därigenom en besparing av utländsk valuta.

Mot den skärpta beskattningen av drivmedel ha riktats åtskilliga anmärkningar. Bland annat har gjorts gällande, att den verkat orättvist så till vida att den hårdast drabbat befolkningen på landsbygden, som på grund av de långa avstånden och sämre kommunikationer ofta är mera beroende av biltransporter än folket i tätorterna. Beskattningen har även givit anledning till åtskilliga restitutionsspörsmål.

Skatteutredningen har härefter anført, att främst med hänsyn till att tilläggsskatterna på bensin och brännolja i stor utsträckning drabbade den

oumbärliga konsumtionen, funne utredningen, att en väsentlig sänkning av dessa skatter borde företagas, så snart förhållandena det medgäve. Utredningen föresloge, att en sådan nedsättning tekniskt genomfördes på det sätt, att tilläggsskatterna helt avvecklades och de ordinarie skatterna på drivmedlen i stället höjdes. Utredningen hade övervägt olika alternativ för en dylik höjning och stannat för att föreslå, att skatten på bensin höjdes från nuvarande 18 öre till 25 öre och på brännolja från nuvarande 14 öre till 20 öre. På samma sätt som tilläggsskatterna i enlighet med sitt syfte tillåtits slå igenom i form av höjda konsumentpriser vore det vid en avveckling angeläget, att denna komme till uttryck i form av prissänkningar. Utredningen förutsatte därför, att i möjligaste mån garantier skapades för att sänkningen av den samlade drivmedelsbeskattningen sloge igenom i konsumentpriserna. Även i statsutgifterna borde en motsvarande nedsättning komma till uttryck. Enligt uttalande av 1949 års bevillningsutskott kunde den med skatt belagda bensinkvantitet, som förbrukades i statlig verksamhet — försvaret, de affärsdrivande verken m. fl. — beräknas till omkring 60 000 m³ och tilläggsskatten därpå till något mer än 16 miljoner kronor. Det borde tillses, att de anslagsökningar, som uppkommit i följd härav, vid en avveckling bleve behörigen reducerade. Beträffande tidpunkten för förslagens förverkligande funne utredningen sig icke böra göra annat uttalande än att det borde genomföras, så snart förhållandena medgäve detta. Flera omständigheter vore härvid av betydelse. Bl. a. finge beaktas frågan, huruvida den nuvarande tillgången på s. k. hårdvaluta kunde anses medgiva en mot den antagbara konsumtionsutvecklingen svarande ökning av bensinimporten. Att med någon säkerhet beräkna denna konsumtionsutveckling vore icke möjligt. Om med bilbeståndets nuvarande omfattning och utnyttjande årsförbrukningen av bensin kunde antagas uppgå till 900 000 m³ skulle en skatt av 25 öre för liter giva en årsinkomst av 225 miljoner kronor. Om härtill lades dels skatt för brännolja, som kunde uppskattas till omkring 10 miljoner kronor, och dels fordonsskattens belopp, beräknat till 100 miljoner kronor, skulle automobilbeskattningen inbringa tillhoppa omkring 335 miljoner kronor att användas för vägväsendets behov. Utredningen hade med denna uträkning endast velat belysa den ungefärliga storleksordningen av de medel, som — om förslaget genomfördes — borde kunna stå till förfogande för ifrågavarande ändamål. I detta sammanhang hade utredningen icke räknat med sådana ökade medelsbehov, som i ett förändrat konjunkturläge kunde uppkomma för att finansiera beredskapsarbeten i större skala för vägväsendets räkning.

Beträffande frågan om möjligheterna att sänka bensinskatten vid nästkommande budgetårs ingång har i propositionen nr 237 redogjorts för viss utredning som införskaffats från försörjningskommissionerna. Av denna utredning framgår följande.

I en den 7 mars 1950 dagtecknad promemoria har *statens bränslekommission* framlagt vissa beräkningar angående förändringarna i försörjningsläget

för flytande bränslen vid en ifrågasatt sänkning av skatten på bensin. I denna promemoria har anförts, att för nästkommande budgetår kunde förbrukningen av bensin — i förhållande till budgetåret 1949/50 — komma att stiga från 800 000 m³ till 950 000 m³ med oförändrad skatt och till 1 050 000 m³ därest skatten skulle sänkas med 20 öre per liter. Vidare har i promemorian framhållits, att för tillgodoseende av försörjningen med bensin och lätta oljor under budgetåret 1950/51 komme att erfordras en ökad import för tillhoppa 42,4 miljoner kronor vid oförändrad bensinskatt och 55,2 miljoner kronor vid en med 20 öre sänkt skatt. Dessa belopp måste beräknas utgå i dollar. Härtill kunna komma 5,3 respektive 6,8 miljoner kronor vid finansiering med Marshall-medel och tillämpande av 50 procent-regeln beträffande tonnage.

Över nämnda promemoria har infordrat utlåtande avgivits av *statens handels- och industrikommission* den 15 mars 1950. I utlåtandet har framhållits att då en ökning av bensinförbrukningen komme att medföra krav på ökad import mot betalning i dollar, frågan huruvida valuta kunde ställas till förfogande för en dylik importökning borde ses mot bakgrunden av dollarläget.

I utlåtandet har vidare anförts, att ett beslut om att redan nu belasta importplanen för tiden den 1 juli 1950—den 30 juni 1951 med ett ytterligare utgiftsbelopp på ca 14 miljoner kronor — som en sänkning av bensinskatten enligt bränslekommissionens beräkningar skulle medföra — måste ur de synpunkter som handels- och industrikommissionen hade att anlägga möta stora betänkligheter. Något hinder för att inrymma beloppet i importplanen föreläge givetvis i och för sig icke, men en dylik åtgärd komme såvitt nu kunde ses att ytterligare försämra möjligheterna till import från Amerikas förenta stater av andra mycket betydelsefulla förnödenheter. Det skulle därför enligt kommissionens mening vara önskvärt om ett definitivt beslut rörande ifrågavarande skattesänkning icke träffades förrän större klarhet vunnos om våra inkomster och utgiftsbehov i dollar under nästa budgetår. Lämpligt syntes därför vara att Kungl. Maj:t utverkade riksdagens bemyndigande att vidtaga erforderlig sänkning först när förhållandena bliva sådana, att verkan därav i ifrågavarande sammanhang mera klart kunde överblickas. Särskilt betydelsefulla faktorer vore härvidlag Marshall-hjälpens blivande storlek och utformning samt de fortsatta möjligheterna att inköpa bomull mot betalning i pund. För ett dylikt uppskov talade även ovissheten om de verkningar, som ett friställande av den genom den nuvarande skatten bundna köpkraften skulle kunna få för möjligheterna att fullfölja pågående liberalisering av importen i allmänhet.

I propositionen nr 237 har *departementchefen* anført följande:

»För egen del delar jag den åsikt som handels- och industrikommissionen uttalat, nämligen att med hänsyn till att valutaläget för närvarande icke med säkerhet möjliggör en sådan ökning av bensinimporten som torde bli

erforderlig vid en sänkning av bensinskatten, det ur vissa synpunkter icke synes lämpligt att nu binda sig vid någon viss tidpunkt för en dylik skattesänkning. Då vissa invändningar emellertid kunna anföras mot ett beslut, som skulle innefatta en fullmakt för Kungl. Maj:t att fatta beslut om tidpunkten för skattens sänkning, har jag ansett mig böra närmare undersöka möjligheterna att bestämma tidpunkten för skattesänkningen. Jag har härvid kommit till den uppfattningen, att det bör bli möjligt att i importplanen för nästa år inrymma en viss ökning av bensinimporten, under förutsättning att planeringen av importen redan från början kan ske med hänsynstagande härtill. Om tidpunkten bestämmes redan till årsskiftet 1950/51 vinnes även den fördelen att prissäänkningar kunna bli möjliga på en del områden samtidigt som borttagandet av importsubventioner få en prisstegrande effekt. I fråga om de nya skattesatsernas höjd ansluter jag mig till de av 1949 års skatteutredning framlagda förslagen. Jag förordar sålunda att förslag framläggas om att skattesatserna för bensin och brännolja fr. o. m. den 1 januari 1951 sänkes till 25 öre per liter bensin och 20 öre per liter brännolja mot för närvarande respektive 45 respektive 34 öre.

Den av mig föreslagna skattesänkningen innebär för helt år en skatteminskning för statsverket på omkring 185 miljoner kronor vid nuvarande förbrukning. Konsumtionsökningen vid en skattesänkning skulle enligt bränslekommissionens beräkningar utgöra ca 100 miljoner liter per år, motsvarande en inkomstökning på 25 miljoner kronor. Under ett halvt år skulle intäktsminskningen därför bli ca 80 miljoner kronor. Därutöver kommer inkomsttiteln att belastas med kostnaderna för skatterestitution för vissa lager som finnas i landet vid skattesänkningens genomförande. Denna skatterestitution kan beräknas till ca 40 miljoner kronor. Inkomsttiteln bör därför minskas i förhållande till riksräkenskapsverkets beräkningar med 120 miljoner kronor eller från 420 till 300 miljoner kronor.

Med denna beräkning av bensinskatteintäkterna skulle de totala inkomsterna för nästa budgetår komma att uppgå till 4 998 miljoner kronor, vilket innebär en minskning med 140 miljoner i förhållande till statsverkspropositionen. I enlighet med tidigare anförda beräkningar skulle utgifterna komma att uppgå till 4 777 miljoner kronor. Överskottet skulle sålunda bli 221 miljoner kronor mot 472 miljoner kronor i statsverkspropositionen. Av minskningen på 251 miljoner kronor sammanhänger 130 miljoner med minskade bensinskatteintäkter, 99 miljoner kronor med utgifter för importsubventioner — vilka utgifter förutsattes i statsverkspropositionen men utan angivande av beloppet — samt 22 miljoner kronor med såväl ökade utgifter som minskade inkomster i övrigt.

I statsverkspropositionen genomfördes en uppdelning av budgetöverskottet, som hänfördes dels till den extra bensinskatten, dels till övriga extraordinära skatter samt dels till ett ordinarie budgetöverskott. Beloppen voro respektive 227, 240 och 5 miljoner kronor. En motsvarande uppdelning av det nu beräknade överskottet, varvid subventionerna avräknas på överskot-

tet för övriga extraordinära konsumtionsskatter, ger till resultat, att budgetöverskottet på 221 miljoner kronor fördelar sig med 97 miljoner på bensinskatten och 140 miljoner på övriga extraordinära konsumtionsskatter, medan budgeten i övrigt visar ett underskott på 16 miljoner kronor.

Jag torde vidare få beröra frågan om förbrukningen av reservationsmedel på driftbudgeten. Såsom närmare utvecklats i årets statsverksproposition inträdde under de första åren efter krigets slut en betydande ökning av reservationsmedelsbehållningarna. I anslutning till de inom finansdepartementet under hösten 1947 företagna utredningarna i reservationsmedelsfrågan underströks i statsverkspropositionen till 1948 års riksdag angelägenheten av att komma fram till en avveckling av denna reservationsanhopning. En dylik avveckling påbörjades också under budgetåret 1948/49 och har därefter fortsatt. I finansplanen till årets statsverksproposition förutsattes en fortsatt avveckling av reservationerna på driftbudgeten under löpande budgetår, beräknad till uppåt 200 miljoner kronor. Såsom i det föregående framhållits har riksräkenskapsverket nu uppskattat reservationsmedelsförbrukningen under innevarande budgetår till 260 miljoner kronor. Härvid bör emellertid beaktas, att av nämnda belopp viss del icke representerar en motsvarande belastning av statsverkets kassa; sålunda hänför sig den under finansdepartementet angivna medelsförbrukningen på 45 miljoner kronor väsentligen till avskrivning av vissa tidigare lämnade utlandskrediter. En reservationsmedelsförbrukning av den av riksräkenskapsverket angivna omfattningen innebär, att den totala behållningen av reservationsmedel på driftbudgeten per den 30 juni 1950 kan beräknas ha nedgått till omkring 1 miljard kronor (avskrivningar av nya kapitalinvesteringar ej inräknade). Därav faller omkring hälften på materielanskaffningsanslag under fjärde huvudtiteln, vilka äro i huvudsak bundna genom vidtagna dispositionsåtgärder. På övriga anslag fördela sig reservationsbehållningarna med relativt begränsade belopp.

I årets statsverksproposition har förutsatts, att avvecklingen av reservationsanhopningen på driftbudgeten kommer att fortsätta även under nästa budgetår. Reservationsmedelsförbrukningen torde komma att uppgå till över 100 miljoner kronor — exklusive eventuell förbrukning av reservationsmedel på väganlagen — och komma att huvudsakligen falla på anslagen under fjärde huvudtiteln och avskrivning av nya kapitalinvesteringar. Med den sålunda förutsatta reservationsmedelsförbrukningen under nästa budgetår skulle alltså driftbudgeten kunna beräknas bli ungefär reellt balanserad under 1950/51, om man bortser från automobilskattemedlen.»

Av innehållet i de förevarande motionerna må här återgivas följande.

I de likalydande *motionerna I: 5 och II: 5* har anförts bl. a., att olägenheterna av den skärpta skatten å drivmedel för motorfordon hade varit många och kännbara för vårt trafikväsende och då särskilt för landsbygden. Skatte-

skärpningsens tillfälliga natur hade starkt understrukits av riksdagen och senast vid 1949 års riksdag, när beslut fattades om skattens uttagande även under budgetåret 1949/50. Innebörden av 1949 års skatteutrednings förslag i fråga om beskattningen av bensin och brännolja vore, att nu utgående skatter å bensin och brännolja skulle sänkas med 20 resp. 14 öre per liter. Det förhållandet att utredningen icke föreslagit sänkning fullt upp till storleken av tilläggsskatten vore föranlett av önskemålet att ökade medel ställdes till förfogande för underhåll och förbättring av vägväsendet. Motionärerna biträdde utredningens förslag till en väsentlig sänkning av drivmedelsskatten. De förhållanden som motiverade den extra drivmedelsskattens införande hade i väsentlig mån förändrats. Ett budgetöverskott erfordrades icke i samma utsträckning som hittills. Motionärerna ansåge, att en skattelättnad på detta område vore så angelägen, att den borde träda i kraft senast den 1 juli 1950. I statsverkspropositionen syntes förbrukningen av bensin för budgetåret 1950/51 vara beräknad till ca 900 000 kbm. Vid en skattesänkning av 20 öre skulle skatteintäkterna nedgå med 180 milj. kr. Den genom skattesänkningen inträdande konsumtionsökningen vore svår att ange men skulle, uppskattad till 10 å 20 procent, å andra sidan medföra en ökning av skatteintäkterna med 25 å 50 milj. kr. Om vidare korrigering gjordes med hänsyn till bensinförbrukningen i statens fordon och hänsyn toges till sänkningen av skatten å brännolja, framkomme som slutresultat att skattesänkingsförslaget torde leda till en minskning av intäkterna med 115 å 140 milj. kronor per budgetår. Vid föreslagen skattesänkning bleve de inflytande drivmedels- och fordonsskatterna ändå väl tillräckliga för täckande av de i utgiftsstaten för nästa budgetår upptagna kostnaderna för vägväsendet. Sänkningen av drivmedelsskatten skulle, enligt vad motionärerna förutsatte, slå igenom i konsumentpriserna. Skattelättnaderna komme då att verka sänkande på den allmänna kostnadsnivån och därigenom minska behovet av subventioner. Den verkliga nettobelastningen på budgeten bleve härigenom mindre än den redovisade direkta nedgången i skatteintäkterna. Med hänsyn till bilismens stora betydelse för näringslivet hade man rätt att vänta att den föreslagna betydande minskningen av bensinskatten komme att utöva ett gynnsamt inflytande på vårt ekonomiska liv och genom sina kostnadssänkande verkningar i viss mån underlätta en ökning av exporten. På grund av de förbättringar som inträtt under senaste tid i vårt valutamått syntes de valutamässiga synpunkterna icke behöva inge några större betänkligheter mot skattesänkningen.

I de likalydande *motionerna I: 28 och II: 32* har erinrats om departementschefens uttalanden i statsverkspropositionen angående drivmedelsbeskattningen och i anslutning därtill anförts bl. a. följande.

Vad först beträffade frågan om finansieringen av vägkostnaderna kunde det ifrågasättas, huruvida den principen godtagits, att automobilskattemedlen skulle täcka utgifterna för vägväsendet. Det torde sålunda icke kunna bestridas, att åtskilligt vägbyggande hade tillkommit i syfte att förbinda mera avsides liggande bygder med landet i övrigt. Detta vägbyggande måste be-

traktas som ett led i strävandena att åstadkomma den förbättring av kommunikationerna för alla folkgrupper, varom enighet sedan länge rått. Att en gång för alla fastslå, att kostnaderna för ett vägbyggande av mera socialt präglad karaktär under alla omständigheter skulle täckas av automobilskattemedlen, syntes icke tillfredsställande. Samma synpunkter gjorde sig gällande vad anginge finansieringen av beredskapsarbeten i form av vägbyggen under en arbetslöshetskris. Det syntes rimligt, att dylika vägbyggen bekostades av anslag till arbetslöshetens bekämpande såsom andra beredskapsarbeten. Även om utgifterna för vägväsendet på grund av en nödvändig och av behoven starkt påkallad utökning av vägbyggandet komme att stiga med avsevärda belopp de närmaste åren, behövde man knappast räkna med att bilskattemedlen icke skulle täcka dessa ökade vägkostnader. Om såsom motionärerna förordade skatten på bensin och brännolja sänktes enligt 1949 års skatteutrednings förslag, komme inkomsterna från bilskatten att öka dels genom en stegring av bensinförbrukningen och dels genom en ökning av fordonbeståndet. Därtill komme, att utredningens förslag innebure en viss höjning av den ordinarie skatten både på bensin och på brännolja, vilket medförde att statens inkomster av drivmedelsskatten i vart fall bleve större än vad som inflöte från den nu utgående ordinarie bensinskatten. Om man räknade med den av skatteutredningen föreslagna drivmedelsskatten, komme intäkterna från bilskatten att även vid en måttlig höjning av bensinförbrukningen överstiga de för nästa budgetår beräknade vägkostnaderna. Av statsverkspropositionen framginge, att de kostnader för vägväsendet, som skulle täckas av automobilskattemedel, utgjorde 303 milj. kronor för budgetåret 1950/51, medan inkomsterna från den ordinarie automobilskatten uppginge till 272 milj. kronor. Om emellertid tilläggsskatten på bensin och olja sänktes och bensinförbrukningen beräknades enligt skatteutredningens förslag, kunde inkomsterna från bilskatten uppskattas till närmare 350 milj. kronor. Detta visade, att risken för att bilskattemedlen icke skulle räcka till för ett vägbyggande av den omfattning, som planerades för nästa budgetår, icke vore överhängande. För kommande år torde man med tämligen stor säkerhet kunna anta, att bensinkonsumtionen och bilbeståndet ökade ytterligare med åtföljande höjning av inkomsterna från bilskatten. Det syntes knappast realistiskt att räkna med att kostnaderna även för en betydande och nödvändig ökning av vägbyggandet icke skulle kunna täckas av tillgängliga automobilskattemedel. Även om utgifterna för vägväsendet skulle överstiga inkomsterna från bilskatterna, funnes medel reserverade för detta ändamål, vilka lämpligen borde användas inom de närmaste åren. Enligt motionärernas mening borde en avsevärd lättnad i beskattningen av bensin och olja komma till stånd redan innevarande år. Sänkningen av bensinskatten borde komma före varje annan sänkning av de extra konsumtions-skatter som infördes 1948. Den tyngsta bördan av en alltför hög drivmedelsskatt finge otvivelaktigt bäras av jordbruket och skogsbruket, enär de tunga transporterna av dessa näringsgrenars produkter och förnödenheter så gott som helt utfördes med motorfordon. Därtill komme, att en hög bensinskatt

vore till skada för produktionen och hindrade en lämplig spridning av näringslivet även till landsbygden. Bilismen vore en av de faktorer, som bidragit att stärka den mindre och den mera avsidet liggande industriens konkurrenskraft gentemot storföretagen. Om den höga bensinskatten skulle bibehållas även för nästa budgetår, kunde man befara, att tendenserna till en bättre differentiering av näringslivet försvagades till nackdel för landsbygden och områden med sämre förbindelser. Vidare borde påpekas, att byggnadskostnaderna avsevärt fördyrades genom den höga drivmedelsbeskattningen, vilket framstode som i hög grad inkonsekvent, då staten samtidigt genom subventioner och andra åtgärder sökte hålla dessa kostnader nere. Motionärerna förutsatte, att sänkningen av bensinskatten sloge igenom i konsumentpriserna, så att en lättnad i det samlade skattetrycket ernåddes.

Till stöd för de i de likalydande *motionerna I: 322 och II: 374* framförda yrkandena har anförts, att vårt valutaläge under den senaste tiden förbättrats, och att det även kunde förmärkas en tendens till fortsatt ökning av valutareserven. Å andra sidan behövde man icke räkna med att ett avskaffande eller en betydande reduktion av den extra tilläggsskatten å bensin skulle medföra större ökning av importen än som motsvarade valutor å 10 å 20 milj. kronor. Vid sådant förhållande syntes valutasituationen icke kunna åberopas såsom motiv för ett bibehållande av en beskattning, som till sina verkningar vore både orättvis och skadlig. Icke heller utgjorde det förhållandet att väganslaget ökats en tillräcklig grund för en fortsatt stor extrabeskattning av motorismen. Det borde vidare erinras om att 1942 års riksdag fastslagit att genom bilskatterna skulle betalas endast bilismens skäliga andel av kostnaderna för vägväsendet och att denna andel i vägstodnaderna för tioårsperioden 1929—1939 aldrig överstigit 70 procent. Från regeringshåll hade dessutom vid flera tillfällen framhållits att de medel som inflöte genom tilläggsskatt endast vore att betrakta såsom ett »lån» från motorismen, som skulle återbetalas genom ökade väganslag. Denna bilismens fordran uppginge redan nu till flera hundra miljoner kronor. Från högerhåll hade i såväl motioner som utskottsreservationer flerfaldiga gånger framhållits, att tilläggsbeskattningen av bensin och brännolja måste anses innebära en orättvisa för motorismen och för alla dem som vore verksamma inom detta avsnitt av företagsamheten eller berördes därav, att den utövade ett ogynnsamt inflytande på bl. a. transporten av jordbrukets och skogsbrukets produkter och för samfärdseln över huvud taget, att den särskilt för dem som bodde på avlägsna orter medförde mycket betydande kostnadsökningar och olägenheter, att den medverkade till en snedvridning av produktionens inriktning inom det svenska näringslivet, att den minskade exportnäringsarnas konkurrenskraft samt att den frambragte sådana kostnadsökningar att subventionsåtgärder blivit nödvändiga inom andra näringsgrenar för att upprätthålla en stabil prisnivå.

I förevarande motioner har vidare anförts att om den reduktion av priserna på drivmedel, som bleve en följd av en nedsättning av tilläggsskatten, verkligen sloge igenom i konsumentpriserna, komme detta att verka sän-

kande på den allmänna kostnadsnivån. Av vad förut anförts framginge att skälen för ett fullständigt slopande av tilläggsskatten vore synnerligen starka. Med hänsyn till det av 1949 års skatteutredning anförda motivet, att ett bibehållande av en viss mindre del av tilläggsskatten under nuvarande förhållanden kunde anses behövt ur budgetssynpunkt, ville motionärerna emellertid inskränka sig till att föreslå att en sänkning av tilläggsskatten å bensin och brännolja med minst 20 resp. 14 öre genomfördes senast den 1 juli 1950. Det syntes motionärerna dock vara av största vikt att även återstående delen av tilläggsskatten snarast avskaffades.

I *motionen II: 569* har anförts bl. a., att utredningar hade legat till grund vid tidigare fastställanden av den ordinarie bensinskatten. Då 1949 års skatteutredning icke gått nämnvärt på djupet när det gällt att angiva skattesatserna på drivmedel, syntes man, vid en sänkning av skatten på bensin och brännolja från och med den 1 januari 1951 till 25 öre per liter för bensin och 20 öre per liter för brännolja, i avvaktan på en grundlig utredning om vägväsendets finansiering och motorismens beskattning böra konstruera skatten på sådant sätt, att de nuvarande ordinarie skattesatserna bibehölls samt adderades med en tillfällig skatt om 7 respektive 6 öre.

Till stöd för det i *motionen II: 577* framställda yrkandet har anförts bl. a. följande. Den år 1948 beslutade tilläggsskatten å bensin och vissa brännolja hade avsetts att i sin helhet vara provisorisk. När den beslutades hade den ingalunda avsetts ha till uppgift att lämna bidrag till statsverkets löpande utgifter. Skatten förestavades helt av strävandena att söka åstadkomma jämvikt mellan köpkraft och varutillgång. Så fort det önskade jämviktsläget uppnåts, skulle skatten åter avskaffas. Nu syntes varumarknadens tillgångar åter täcka behov och efterfrågan, vilket väl också varit motivet till att väsentliga lättnader i 1948 års konsumtionsskattebeslut kunnat föreslås. Jämviktsläget hade nu i stort sett åter uppnåts, vilket medfört att bl. a. tilläggsskatten på bensin, motorsprit och brännolja kunde avskaffas. Detta vore för alla parter glädjande. Mindre glädjande vore emellertid att departementschefen nu med stöd av en verkställd sakkunnigutredning utnyttjade tillfället att samtidigt höja den särskilda skatten med 7 öre per liter å bensin samt 6 öre per liter för brännolja. Detta innebure de facto, att tilläggsskatten icke borttoges till hela sitt belopp utan kvarstode med 7 öre per liter för bensin och med 6 öre per liter för vissa brännolja. Lika väl som den 1948 införda tillfälliga skatten å bensin och vissa brännolja varit en belastning för näringslivet under de två gångna åren komme även den enligt förslaget bibehållna delen av 7 resp. 6 öre per liter att vara detta för framtiden. Denna belastning hade i viss utsträckning neutraliserats genom restitution för viktiga delar av näringslivet av tilläggsskatten. Restitution måste därför rättvisligen få äga rum även i fortsättningen, om den särskilda skatten nu sattes till 25 resp. 20 öre per liter. Infördes bestämmelse om restitutionsrätt för en del av den tillfälliga skatten, som föresloges bli

konserverad genom höjningen av den särskilda skatten å bensin och vissa brännoljor, komme sannolikt kostnaderna för kontroll och redovisning vid restitutionen att bli av den storleksordning, att statsverkets vinst av den företagna höjningen av den särskilda skatten komme att bli ganska blygsam. Höjde man däremot den särskilda skatten och samtidigt borttoge restitutionsrätten komme detta att hårt drabba näringslivet, särskilt den del därav som förut fått restitution av hela den genom tilläggsskatten åstadkomna skattehöjningen. Vådorna för näringslivets vidkommande syntes tillräckligt ha poängterats i 1948 års bensinskattedebatt i riksdagen. Här behövde således endast hänvisas till och understrykas vad som då anfördes. Alla dessa svårigheter komme man ifrån, om man bibehölle den särskilda skatten å bensin och vissa brännoljor oförändrad och helt borttoge den genom tilläggsskatten åstadkomna skattehöjningen. Den individuella restitutionen av bensinskatt med alla dess kostnader och kontrollåtgärder komme då utan vidare att kunna bortfalla.

Slutligen må nämnas, att till utskottet överlämnats *en inom kontrollstyrelsen upprättad, den 26 april 1950 dagtecknad promemoria*. I denna promemoria har anförts följande.

Enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit med den lydelse paragrafen erhållit genom förordningen den 30 november 1945 (nr 737) angående ändrad lydelse av nämnda författningsrum, vilken sistnämnda förordning trädde i kraft den 1 januari 1946 (kung. ⁸⁰/₁₁ 1945, nr 739), utgår särskild skatt på bensin med 18 öre för liter. Enligt förordningen den 5 mars 1948 (nr 81) om tilläggsskatt å bensin, vilken förordning trädde i kraft den 1 april 1948, utgår tilläggsskatt med 27 öre för liter. Bensin beskattas således från och med den 1 april 1948 med sammanlagt 45 öre per liter (vid 20°).

För motorsprit fastställdes den särskilda skatten genom ovannämnda förordning den 3 maj 1929 (nr 62) till 6 öre för liter. Bestämmelserna om denna skatt trädde i kraft den 1 juli 1948 (förordn. ²¹/₃ 1947, nr 107). Enligt förordningen den 26 juni 1948 (nr 369) om tilläggsskatt å motorsprit, vilken förordning trädde i kraft den 1 juli 1948, utgår tilläggsskatt med 9 öre för liter. Motorsprit beskattas således sedan den 1 juli 1948 med sammanlagt 15 öre för liter (vid 20°).

Utlämningen av motorsprit från spritfabrikerna var under år 1948 15,7 miljoner liter¹ och under år 1949 34,6 miljoner liter. Statsverkets inkomst av skatten på motorsprit utgjorde under budgetåret 1948/49 2,6 miljoner kronor och beräknas för budgetåret 1949/50 uppgå till 6 miljoner kronor.

Beträffande avvägningen av motorspritskattens storlek anförde chefen för finansdepartementet i prop. den 14 maj 1948 nr 277, att beskattningen av motorsprit borde avvägas så, att utförsäljningspriset på denna vara komme att i stort sett motsvara utförsäljningspriset på bensin.

Till grund för beräkningen av motorspritskatten låg ett pris på motorsprit av 43 öre per liter och ett pris på bensin i svensk oceanhamn på 11 öre per liter. Med tillägg av skatten, 45 öre, skulle således bensinpriset utgöra 56 öre för liter. Med hänsyn härtill föreslogs att motorspritskatten skulle fastställas till 15 öre per liter, varigenom priserna för motorsprit och bensin, bortsett

¹ Detta är utlämnades endast en förhållandevis ringa mängd motorsprit, enär en stor del av spritfabrikanternas produktion disponerades för förtäringssändamål.

från parti- och detaljisttilläggen, skulle uppgå till (43 + 15 =) 58 öre respektive (11 + 45 =) 56 öre per liter.

I den för nuvarande bensinpris gällande priskalkylen är, enligt uppgifter, inhämtade från priskontrollnämnden, priset på bensin i svensk oceanhamn vid 7° (medeltemperaturen i landet) upptaget till 14,99 öre per liter. Priset har emellertid på sista tiden stigit och utgör för närvarande 15,75 öre. Det anses sannolikt, att denna prisförhöjning icke blir bestående. Man synes därför vid en jämförelse mellan priserna på bensin och motorsprit kunna räkna med ett bensinpris på 15 öre per liter. Det däremot svarande priset på motorsprit anges för närvarande till 54 öre pr kilogram. Det anses möjligt, att detta pris längre fram mot årets slut kan komma att sänkas något. En summarisk kalkyl över oljebolagens nuvarande anskaffningskostnader för bensin och motorsprit i öre per liter vid 7° skulle te sig på följande sätt.

| Bensin | |
|--|-------|
| Inköpspris (cif svensk oceanhamn) | 15·0 |
| Skatt och tull | 45·1 |
| Volymkorrigering, skatt på svinn etc. | 1·4 |
| | <hr/> |
| | 61·5 |
| Motorsprit | |
| Inköpspris (54 öre/kg) | 43·3 |
| Skatt | 15·0 |
| Volymkorrigering | 0·2 |
| | <hr/> |
| | 58·5 |

Det bör beaktas, att vid saluförandet av den i handeln vanligen förekommande blandningen av bensin och motorsprit, d. v. s. lättbentyl, som alltså innehåller två varuslag i bestämda proportioner, oljebolagen åsamkas kostnader för varornas blandning och få bära större distributions- och lagringskostnader än för enbart bensin. Bolagens kostnader för anskaffande av motorsprit bör därför i normala fall ligga något under motsvarande kostnad för bensin, om bolagen skola kunna tillhandahålla lättbentyl till samma pris som bensin.

Därest bensinbeskattningen ändras så, att bensin beskattas med 25 öre för liter (vid 20°), finnes, såsom framgår av ovanstående kalkyl, icke utrymme för någon motorspritskatt. Om bensinskatten vore 25 öre och motorspritskatten helt slopades, skulle oljebolagens anskaffningskostnader i öre per liter vid 7° bli följande:

| | Bensin | Motorsprit |
|----------------------|--------|------------|
| Inköpspris | 15·0 | 43·3 |
| skatt och tull | 25·1 | — |
| volymkorr. etc. | 0·5 | — |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 40·6 | 43·3 |

Vid denna prisrelation är det tvivelaktigt, om lättbentyl skall kunna säljas till samma pris som bensin. Emellertid kan som ovan nämnts priset på motorsprit komma att sänkas, och det synes icke uteslutet, att en sådan jämkning av priserna kan komma till stånd att spritfabrikerna även i fortsättningen skola kunna vinna avsättning för sprit som motorbränsle.

På grund av det anförda vill det framstå såsom motiverat, att den särskilda skatten jämte tilläggsskatten på motorsprit i samband med den av Kungl. Maj:t nu föreslagna sänkningen av bensinbeskattningen bortfaller, varigenom i stort sett jämvikt skulle uppnås mellan priset på bensin och på spritblandat motorbränsle (lättbentyl).

Utskottets yttrande.

Såsom framgår av utskottets förut denna dag avgivna betänkande nr 50 har utskottet förordat, att de vid 1948 års riksdag genomförda skärpningarna på den indirekta beskattningens område i flertalet fall skulle kvarstå oförändrade jämväl efter utgången av budgetåret 1949/50. I nyssnämnda betänkande tog utskottet emellertid icke ställning till frågan huruvida skärpningen i beskattningen av bensin (inklusive brännolja) bör bestå även efter utgången av innevarande budgetår. Nu berörda fråga kommer utskottet att behandla i förevarande betänkande.

Med hänsyn till att de vid 1948 års riksdag införda tilläggsskatterna å bensin och brännolja — i motsats till flertalet övriga skärpta konsumtions-skatter — i stor utsträckning drabba outhärliga varor och även i andra avseenden kunna med visst fog kritiseras ha delade meningar förekommit om dessa skatters berättigande både då skatterna infördes och vid de senare tillfällen då fråga väckts om ändring eller förlängning av desamma. Då i allt fall såväl 1948 som 1949 års riksdagar accepterat förevarande beskattning av motorismen har detta ansetts motiverat ur olika synpunkter. Sålunda har framhållits, att nämnda beskattning i betydande grad bidrog till den överbalansering av budgeten som ur penningpolitisk synpunkt varit ofrånkomlig under budgetåren 1948/49 och 1949/50. Därjämte har understrukits, att en hög beskattning av bilismens drivmedel begränsade konsumtionen, vilket vore fördelaktigt särskilt ur valutasynpunkt. Vidare må erinras om att då 1949 års bevillningsutskott tillstyrkte förlängning av denna beskattning under budgetåret 1949/50 utskottet förklarade sig fästa avseende även vid den omständigheten, att nackdelarna med drivmedelsbeskattningen uppenbarligen gjorde sig starkast gällande under tiden närmast efter skatteskarpningsarnas ikraftträdande och framträdde med mindre styrka efteråt sedan framför allt prisförhållandena någorlunda stabiliserats.

Beträffande den statsfinansiella betydelsen av tilläggsskatterna å bensin och brännolja torde utskottet få hänvisa till att dessa tilläggsskatter för vart och ett av budgetåren 1948/49 och 1949/50 beräknats tillföra statsverket en intäkt av omkring 210 miljoner kronor.

Vid införandet av nämnda tilläggsskatter uttalade 1948 års bevillningsutskott — liksom dåvarande departementschefen — att dessa skatteskarpningsar, som ju förordades i syfte att åstadkomma en överbalansering av budgeten och icke för att täcka löpande statsutgifter, borde vara av endast tillfällig natur. Ett uttalande av samma innehåll gjordes av 1949 års bevillningsutskott, som i samband därmed förklarade sig förutsätta att jämväl 1950 års riksdag erhöle tillfälle att taga ställning till frågan om dessa skatteskarpningsarnas fortbestånd.

Efter det 1949 års riksdag tagit ställning till frågan om fortsatt giltighet av tilläggsskatterna å bensin och brännolja under budgetåret 1949/50 har spörsmålet om denna beskattnings fortbestånd närmare behandlats av 1949

års skatteutredning. Enligt vad skatteutredningen anfört borde en väsentlig sänkning av dessa skatter företagas så snart förhållandena det medgäve; och utredningen hade stannat för att föreslå att — samtidigt som tilläggsskatterna borttoges — den ordinarie skatten höjdes på bensin från nuvarande 18 öre till 25 öre för liter och på brännolja från nuvarande 14 öre till 20 öre för liter. Beträffande tidpunkten för förverkligandet av detta förslag har utredningen icke ansett sig böra göra annat uttalande än att det borde genomföras så snart förhållandena medgäve detta.

I statsverkspropositionen till innevarande års riksdag har departementschefen beträffande förenämnda tilläggsskatter framhållit, att han delade skatteutredningens mening om önskvärdheten av att skatterna avskaffades så snart möjligheter därtill föreläge. En återgång till den förutvarande skattesatsen för bensin, 18 öre för liter, syntes dock enligt departementschefen knappast möjlig, bl. a. med hänsyn till de stegrade kostnaderna för vägväsendet sedan denna skattesats fastställdes. Departementschefen har vidare erinrat om att en bensinskatt på 18 öre för liter skulle vid tillämpning av gällande finansieringsprinciper innebära att utgifterna för vägväsendet för framtiden skulle få reduceras i förhållande till de för budgetåret 1950/51 beräknade anslagen. Departementschefen vore dock icke för det dåvarande beredd att taga definitiv ståndpunkt till frågan om storleken av bensinskatten. Beträffande tidpunkten för sänkningen av bensinskatten borde enligt departementschefen denna tidpunkt bedömas bl. a. med hänsynstagande till verkningarna på konsumtionen av bensinransoneringens upphävande och till utvecklingen av valutaläget; och givetvis kunde man ej heller bortse från skattens köpkraftsuppsugande verkan, i synnerhet så länge subventioner måste utgå för att neutralisera verkningarna av den svenska kronans devalvering. Av dessa skäl vore departementschefen icke beredd att då taga ståndpunkt till frågan om tidpunkten för skattens sänkning.

I enlighet härmed ha i statsverkspropositionen tilläggsskatterna å bensin och brännolja jämväl för nästkommande budgetår beräknats till samma belopp som för innevarande budgetår eller alltså till 210 miljoner kronor.

Härefter har departementschefen i propositionen den 31 mars 1950, nr 237 — i samband med framläggandet av förslaget till komplettering av riksstaten för budgetåret 1950/51 — ånyo behandlat spørsmålet om sänkning av tilläggsskatterna å bensin och brännolja. I detta hänseende har departementschefen — efter att ha hänvisat till ett av statens handels- och industrikommission avgivet utlåtande den 15 mars 1950 — uttalat, att det med hänsyn till att valutaläget för närvarande icke med säkerhet möjliggjorde en sådan ökning av bensinimporten som syntes bli erforderlig vid en sänkning av bensinskatten, det ur vissa synpunkter icke vore lämpligt att nu binda sig vid någon viss tidpunkt för en dylik skattesänkning. Då vissa invändningar emellertid kunde anföras mot ett beslut, som innefattade en fullmakt för Kungl. Maj:t att besluta om tidpunkten för skattens sänkning, hade departementschefen ansett sig böra närmare undersöka möjligheterna

att bestämma tidpunkten för skattesänkningen. Departementschefen hade därvid kommit till den uppfattningen, att det borde bli möjligt att i importplanen för nästa år inrymma en viss ökning av bensinimporten, under förutsättning att planeringen av importen redan från början kunde ske med hänsynstagande härtill. Om tidpunkten bestämdes redan till årsskiftet 1950/51 vunnnes även den fördelen att prissänkningar kunde bli möjliga på en del områden samtidigt som borttagandet av importsubventionerna finge en prisstegrande effekt. I fråga om de nya skattesatsernas höjd anslöt departementschefen sig till de av skatteutredningen framlagda förslagen.

Under återopande härav och med beaktande av den ökning i bensinkonsumtionen som kunde beräknas uppkomma vid en skattesänkning har departementschefen beräknat minskningen i intäkterna av tilläggsskatterna å bensin och brännolja under ett halvt år till 80 miljoner kronor. Med hänsyn härtill och då kostnaderna för restitution av erlagd bensinskatt vid skattesänkningens genomförande beräknades till 40 miljoner kronor har i propositionen nr 237 inkomstiteln »Bensinskatt» i det slutliga förslaget till riksstat för budgetåret 1950/51 upptagits till — i stället för ett av riksräkenskapsverket beräknat belopp om 420 miljoner kronor — ett belopp om 300 miljoner kronor.

Frågan om upphävandet av tilläggsskatterna å bensin och brännolja har — såsom i det föregående omnämnts — berörts i ett flertal motioner, som väckts antingen vid riksdagens början eller sedermera i anslutning till propositionen nr 237. Beträffande dessa motioner må här sammanfattningsvis nämnas följande.

I de likalydande motionerna I: 5 av herr Elon Andersson m. fl. och II: 5 av herr Ohlin m. fl. har yrkats, att riksdagen måtte besluta att senast den 1 juli 1950 sänka tilläggsskatten å bensin med 20 öre och tilläggsskatten å brännolja med 14 öre för liter. Yrkanden av samma innehåll ha framställts i de likalydande motionerna I: 322 av herr Andrén m. fl. och II: 374 av herr Hjalmarson m. fl., i vilka motioner emellertid tillika hemställts att riksdagen måtte uttala att den återstående delen av tilläggsskatterna borde snarast avskaffas.

I de likalydande motionerna I: 28 av herr förste vice talmannen Gränebo m. fl. och II: 32 av herr Hedlund i Rådomb. fl. har yrkats, att tilläggsskatterna på bensin och brännolja måtte avskaffas och att de ordinarie skatterna på dessa drivmedel måtte fastställas till 25 öre för liter för bensin och 20 öre för liter för brännolja senast den 1 juli 1950. Vidare har i motionen II: 577 av herrar Vigelsbo och Pettersson i Ersbacken hemställts, att ifrågasättande tilläggsskatter måtte upphävas utan att de nuvarande ordinarie skatterna å bensin och brännolja höjdes.

I motionen II: 569 av herrar Jansson i Kalix och Staxäng har yrkats, att den nuvarande beskattningen av bensin och brännolja måtte från och med den 1 januari 1951 ändras endast i så måtto, att tilläggsskatterna å bensin och brännolja nedsättas från 27 öre resp. 20 öre till 7 öre resp. 6 öre, allt för liter räknat.

Slutligen har i motionen II: 113 av herrar Persson i Landafors och Hagberg i Luleå yrkats upphävande av de vid 1948 års riksdag antagna förordningarna om skatteskärpning på bensin och brännolja.

I likhet med departementschefen anser utskottet det önskvärt, att den sedan år 1948 gällande skärpta beskattningen av bensin och brännolja avvecklas så snart möjligheter därtill föreligger.

Vad särskilt angår frågan, huruvida en sänkning av berörda drivmedelsbeskattning bör avse tilläggsskatterna i deras helhet eller endast en del därav, måste denna fråga enligt utskottets mening bedömas främst under hänsynstagande till kostnaderna för vägväsendet. För utskottet tillgängliga uppgifter utvisa, att om de nuvarande kostnaderna för vägväsendet skola helt täckas av automobilskattemedlen, bör bensinbeskattningen uppgå till omkring 24 öre för liter. Utskottet vill vidare erinra om att vägunderhållet för närvarande är i hög grad eftersatt och att behovet av nya väganläggningar är mycket stort. I jämförelse med förhållandena hösten 1945, då den ordinarie skatten å bensin fastställdes till 18 öre för liter, har penningvärdet fallit och omkostnaderna för vägväsendet stigit. Med hänsyn härtill anser utskottet, att då en sänkning av den totala drivmedelsbeskattningen bör genomföras sänkningen bör begränsas på så sätt att den kvarstående beskattningen uppgår till 25 öre för bensin och 20 öre för brännolja, allt för liter räknat.

Beträffande härefter spörsmålet, huruvida efter en skattesänkning på förevarande område de ordinarie skatterna å bensin och brännolja böra höjas till belopp som nyss angivits eller huruvida de ordinarie skatterna böra bibehållas oförändrade och de överskjutande skatterna fortfarande rubriceras såsom tilläggsskatter, är denna fråga av mera teknisk natur. Oavsett skatternas rubricering är riksdagen givetvis oförhindrad att när så anses påkallat — exempelvis om inkomsterna av bensinbeskattningen på grund av konsumtionsökning komma att uppgå till högre belopp än som beräknats — upptaga till omprövning frågan om drivmedelsbeskattningens höjd. I följd härav och då, såvitt nu kan överblickas, en beskattning av bensin med 25 öre för liter får anses ofrånkomlig under de närmaste åren för att täcka vägväsendets kostnader ansluter utskottet sig till det i propositionen nr 237 förordade alternativet, att bestämmelserna om tilläggsskatter å bensin och brännolja skola helt upphävas och att samtidigt därmed de ordinarie skatterna å bensin och brännolja höjas från 18 öre till 25 öre respektive 14 öre till 20 öre, allt för liter räknat.

Beträffande frågan om tidpunkten för sänkningen av den nuvarande beskattningen å bensin och brännolja har i propositionen nr 237 — liksom i motionen II: 569 — förordats, att sänkningen skulle träda i kraft den 1 januari 1951, medan däremot i övriga motioner (frånsett motionen II: 113) yrkats att denna sänkning måtte genomföras redan från och med ingången av budgetåret 1950/51.

Enligt utskottets mening måste nu förevarande spörsmål bedömas huvudsakligen från två utgångspunkter, nämligen dels med hänsynstagande till

valutaläget och dels under beaktande av i vad mån inkomstbortfallet genom skattesänkningen återverkar på balanseringen av driftbudgeten under nästkommande budgetår.

Under nu rådande förhållanden föreligger ett samband mellan valutaläget och drivmedelsbeskattningen i så måtto, att en sänkning av beskattningen medför en ökad bensinförbrukning och samtidigt därmed krav på ökad bensinimport, som icke kan ske på annat sätt än mot betalning i dollars. Av bränslekommissionens beräkningar i mars 1950 framgår, att om skattesänkningen genomfördes från och med den 1 juli 1950, skulle för den ökade bensinimporten under nästkommande budgetår erfordras ett belopp om cirka 14 miljoner kronor eller icke fullt 3 miljoner dollars. I förevarande hänseende har utskottet icke kunnat undgå att fästa särskild vikt vid handels- och industrikommissionens utlåtande rörande möjligheterna ur valutasympunkt av en ökad belastning utav importplanen med nyssnämnda belopp. Enligt detta utlåtande anförde kommissionen — däri ingår ett flertal representanter för näringslivet — att en ökad bensinimport av nyss angiven omfattning måste möta stora betänkligheter, särskilt därutinnan att en sådan åtgärd komme att ytterligare försämra möjligheterna till import från Amerikas förenta stater av andra mycket betydelsefulla förnödenheter. Såvitt utskottet kunnat finna måste dessa uppgifter och uttalanden från kommissionens sida anses utgöra ett mycket allvarligt motiv för att icke låta skattesänkningen träda i kraft så tidigt som den 1 juli 1950. Om däremot tidpunkten för ikraftträdandet bestämmes till årsskiftet 1950/51 torde handels- och industrikommissionen erhålla erforderligt rådrum för att bättre anpassa importplanen efter den beräknade ökningen i bensinimporten. Härtill kommer uppenbarligen, att anspråken på valuta i dollars minskas till hälften därest skattesänkningen inträder först vid nästkommande årsskifte.

Såsom nyss antytts är frågan om tidpunkten för skattesänkningens genomförande även beroende av budgetläget. Enligt vad i propositionen nr 237 upplysts skulle statsverkets inkomster av drivmedelsbeskattningen under nästkommande budgetår minskas med omkring 80 miljoner kronor, därest tidpunkten för ikraftträdandet flyttades från den 1 januari 1951 till den 1 juli 1950. Bortfallet av ett så betydande inkomstbelopp är givetvis icke utan återverkningar på driftbudgeten för budgetåret 1950/51.

I fråga om driftbudgetens balansering vill utskottet erinra om de beräkningar härutinnan som framlagts av departementschefen i propositionen nr 237. I nämnda proposition ha intäkterna av bensinbeskattningen — med utgångspunkt från en skattesänkning vid nästa årsskifte — nedsatts från det förut angivna, av riksräkenskapsverket beräknade beloppet om 420 miljoner till 300 miljoner kronor, och det beräknade — siffermässiga — överskottet å statsregleringen har beräknats till 221 miljoner kronor. För att komma fram till det reella överskottet bör det siffermässiga överskottet å driftbudgeten minskas *dels* med reservationsmedelsförbrukningen under nästkommande budgetår, vilken bortsett från förbrukningen av reservationsmedel på vägaslagen uppskattats till 100 miljoner kronor, *dels ock*

med de i driftbudgeten ingående automobilskattemedlen. Nettot av sistnämnda medel uppgår enligt propositionen till 400 miljoner kronor (d. v. s. de sammanlagda fordons- och bensinskatterna), minskat med de å sjätte huvudtiteln upptagna väganslagen 303 miljoner kronor eller alltså till 97 miljoner kronor. I enlighet härmed uppgår det reella överskottet å driftbudgeten till $(221 - 100 - 97 =)$ 24 miljoner kronor, varför driftbudgeten kan anses ungefär reellt balanserad.

Vid dessa beräkningar har emellertid hänsyn icke kunnat tagas till de slutliga anslagsäskandena för jordbruksregleringen (se propositionen nr 237 s. 14). Enligt till utskottet lämnad uppgift kan det numera antagas, att driftbudgeten för nästkommande budgetår kommer att belastas med ytterligare omkring 60 miljoner kronor i och för jordbruksregleringens genomförande. Därest jämväl denna belastning på driftbudgeten medräknas, kommer det beräknade siffermässiga överskottet å statsregleringen — sådan densamma framlagts i propositionen nr 237 — att reduceras från 221 till 161 miljoner kronor. Efter avdrag för reservationsmedelsförbrukningen utgör det reella överskottet 61 miljoner kronor.

En sänkning av skatterna på bensin och brännolja redan vid nästkommande budgetårs ingång skulle betyda dels att inkomsterna av bensinskatten skulle nedgå från 300 till 220 miljoner kronor och dels att det beräknade — siffermässiga — överskottet å driftbudgeten skulle reduceras från nyss angivna belopp om 161 miljoner kronor till 81 miljoner kronor. Med beaktande av reservationsmedelsförbrukningen, 100 miljoner kronor, skulle driftbudgeten utvisa ett reellt underskott på 19 miljoner kronor.

Slutligen må nämnas, att vid de nu återgivna beräkningarna hänsyn icke tagits till reservationsmedelsförbrukningen på väganslagen. Denna förbrukning beräknas under nästa budgetår komma att uppgå till omkring 16 miljoner kronor. Därest driftbudgeten belastas även med denna utgiftspost, kommer det i det föregående redovisade reella överskottet resp. underskottet att i motsvarande mån ändras.

Enligt utskottets uppfattning måste det ur penningpolitisk synpunkt anses i hög grad betänkligt att godtaga en underbalansering av driftbudgeten för nästkommande budgetår i den omfattning som skulle bliva fallet, därest den skärpta beskattningen av bensin och brännolja upphävdes redan vid budgetårets ingång. En mera betydande underbalansering av nämnda driftbudget kan så mycket mindre anses tillräddig som den under flera år rådande högkonjunkturen alltjämt är bestående och kan förväntas komma att bestå åtminstone under den närmaste framtiden. Med hänsyn härtill finner utskottet, att även budgetsynpunkter bidra till att hindra en avveckling av den skärpta beskattningen å bensin och brännolja redan den 1 juli 1950.

I enlighet med det nu anförda tillstyrker utskottet det i propositionen nr 237 framlagda förslaget, att avvecklingen av den skärpta beskattningen å bensin och brännolja skall ske först med utgången av december månad 1950. Utskottet avstyrker förty samtliga de i det föregående omnämnda motionerna, dock att beträffande motionen II:113 avstyrkandet i detta

sammanhang icke avser annat än motionärernas yrkanden rörande beskattningen av bensin och brännolja.

I samband härmed vill utskottet understryka, att det uppenbarligen är angeläget att de förordade skattesänkningarna rörande bensin och brännolja resultera i en motsvarande sänkning av de konsumentpriser på alla områden, vilka höjdes vid tilläggsskatternas införande. Utskottet förutsätter, att priskontrollnämnden ägnar erforderlig uppmärksamhet åt detta spörsmål.

I den till utskottet ingivna promemorian från kontrollstyrelsen har ifrågasatts, huruvida icke beskattningen av motorsprit — som sedan den 1 juli 1948 uppgått till sammanlagt 15 öre för liter — borde upphävas i samband med sänkningen av bensin- och brännolja beskattningen. Emellertid finner utskottet den föreliggande utredningen icke lämna tillräckligt underlag för bedömning av frågan om eller i vad mån en ändring i detta sammanhang bör ske beträffande motorsprit beskattningen. Då enligt utskottets förslag sänkningen av bensin- och brännolja beskattningen skall träda i kraft först den 1 januari 1951, torde det icke vara nödvändigt att nu taga ställning till frågan om motorsprit beskattningen. Enligt utskottets mening kan med sistnämnda frågas avgörande anstå antingen till innevarande års riksdags höstsession eller till 1951 års riksdag. Någon särskild framställning till Kungl. Maj:t rörande eventuella ändringar i beskattningen av motorsprit synes icke erforderlig.

De vid propositionen nr 237 fogade förslagen till *dels* förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit och *dels* förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja föranleda icke något särskilt uttalande från utskottets sida.

I propositionen har hemställts, att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att beträffande sådan för försäljning avsedd bensin, för vilken bensinskatt erlagts enligt hittills gällande bestämmelser, meddela föreskrifter om restitution med 20 öre för liter. Utskottet tillstyrker, att sådant bemyndigande lämnas Kungl. Maj:t.

Under återropande av vad i det föregående anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 237, till de delar propositionen behandlats av utskottet i förevarande betänkande,

1) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit;

2) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor; och

3) bemyndiga Kungl. Maj:t att beträffande sådan försäljning avsedd bensin, för vilken bensinskatt erlagts enligt hittills gällande bestämmelser, meddela föreskrifter om restitution med 20 öre för liter; samt

B) att följande motioner, nämligen:

1) de likalydande motionerna I: 5 av herr Elon Andersson m. fl. och II: 5 av herr Ohlin m. fl.;

2) de likalydande motionerna I: 28 av herr förste vice talmannen Gränebo m. fl. och II: 32 av herr Hedlund i Rådomb. fl.;

3) de likalydande motionerna I: 322 av herr Andrén m. fl. och II: 374 av herr Hjalmarson m. fl.;

4) motionen II: 113 av herrar Persson i Landafors och Hagberg i Luleå, till de delar motionen upptagits till behandling i nu föreliggande betänkande;

5) motionen II: 569 av herrar Jansson i Kalix och Staxäng; samt

6) motionen II: 577 av herrar Vigelsbo och Pettersson i Ersbacken,

måtte av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Stockholm den 4 maj 1950.

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON.

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Gustaf Elofsson, Velander, Heüman, Niklasson, Falk, Ramberg, Petrén och Damström, samt

från andra kammaren: herrar Olsson i Gävle, Björklund, Sandberg, Jonsson i Skedsbygd, Kristensson i Osby, Hagberg i Malmö, Sjölin, Bladh, Allard och Kärrlander.

R e s e r v a t i o n

av herrar *Gustaf Elofsson, Velande, Niklasson, Petrén, Sandberg, Jonsson* i Skedsbygd, *Kristensson* i Osby, *Hagberg* i Malmö och *Sjölin*, vilka ansett, att utskottets utlåtande bort ha följande lydelse:

»Såsom framgår — — — (= utskottet s. 16 rad 2 uppiifrån—s. 19 rad 15 nedifrån) — — — frågan om drivmedelsbeskattningens höjd.

Beträffande frågan om tidpunkten för sänkningen av den nuvarande beskattningen å bensin och brännolja har i propositionen nr 237 — liksom i motionen II: 569 — förordats, att sänkningen skulle träda i kraft den 1 januari 1951, medan däremot i övriga motioner (frånsett motionen II: 113) yrkats att denna sänkning måtte genomföras redan från och med ingången av budgetåret 1950/51.

Utskottet, som förut erinrat om att den extra bensinskatten ursprungligen tillkommit för att åstadkomma en i dåvarande läge såsom nödvändig ansedd åtgärd för att beskära det då befintliga köpkraftsoverskottet, vill påpeka, att denna skatt angavs vara endast av tillfällig natur. Utskottet förutsatte uttryckligen, att den tillfälliga skatten skulle avvecklas så snart det angivna syftet med denna skattesärskärpning uppnåtts.

Särskilt har denna form av beskattning träffat landsbygdens befolkning, där motorfordonen numera utgöra transportmedel av väsentlig betydelse. Verkningarna av den höga drivmedelsbeskattningen träffar i särskild grad de tunga transportererna såsom transporter av kreatur till slakterierna, mjölk till mejerierna, transporter av virke från skogarna, materialier vid byggnaders uppförande, transporter av kalk och gödningsämnen m. m. Samma är förhållandet när det gäller de nödvändiga resor, som invånarna i de glest befolkade bygderna måste företaga.

Givetvis måste varupriserna i de fall, där varorna transporteras med automobil, påverkas av de högre transportkostnaderna liksom den enskildes livsföring i dessa orter med långa avstånd fördyras.

Härtill kommer att något restitutionsförfarande, som befriar jordbrukets och fiskets utövare från att betala bensinskatt, hittills icke ansetts kunna genomföras. Även om en viss restitution utgått till jordbruket efter schablonmässiga grunder, har denna icke skapat rättvisa i detta avseende. Till fiskets utövare har endast en liten del av den av fiskarena erlagda bensinskatten återburits genom kollektiv restitution. Följden av detta system har blivit, att endast ett mindre antal av de fiskare, som erlagt bensinskatt, kunnat erhålla del av dessa restitutionsmedel.

Den extra bensinskattens allmänt varufördyrande inverkan har gjort sig gällande på praktiskt taget alla områden och motverkat strävandena att sänka varupriserna. Genom subventioner har man sökt att hålla dessa priser nere, samtidigt som man genom att uttaga en högre skatt än vad som varit erforderligt för vägväsendets underhåll, åstadkommit en prisstegring.

Utskottet hävdar, att det i nuvarande läge icke kan vara riktigt att använda bensinskattemedel för att åstadkomma en överbalansering av driftbudgeten. En på detta sätt åstadkommen överbalansering motverkar sitt ändamål genom att orsaka fördyrade produktionskostnader under en tid, då allas strävanden böra inriktas på att förbilliga dessa.

I föreliggande proposition har departementschefen beräknat överskottet å driftbudgeten för 1950/51 till 221 milj. kr. Även om detta överskott kommer att minskas i följd av ytterligare anslagsäskanden för jordbruksregleringen med cirka 60 milj. kr. kvarstår ett budgetöverskott å cirka 161 milj. kr. Departementschefen har beräknat skattebortfallet avseende bensin- och brännolja till cirka 80 milj. kr. per halvår vid den avsedda sänkningen av skatten, varav framgår att budgetläget medger ifrågavarande reduktion från den 1 juli innevarande år.

Av statens bränslekommissions i propositionen återgivna kalkyler kan utläsas att ett ikraftträdande av skattelättnaden redan den 1 juli 1950 skulle erfordra en ytterligare import av omkring 50 000 kbm bensin. Kostnaden härför uppgår till omkring 7 milj. kr. eller inte fullt 1,5 milj. dollars. Med hänvisning till det förbättrade valutaläget, varom närmare omförmäles å s. 31 och 32 i propositionen, vill utskottet som sin mening framhålla, att hinder av valutamässig natur ej torde föreligga för nämnda importökning.

I samband härmed vill utskottet understryka, att det uppenbarligen är angeläget att de förordade skattesänkningarna rörande bensin och brännolja resultera i en motsvarande sänkning av de konsumentpriser på alla områden, vilka höjdes vid tilläggsskatternas införande. Utskottet förutsätter, att priskontrollnämnden ägnar erforderlig uppmärksamhet åt detta spörsmål.

I propositionen har hemställts, att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att beträffande sådan för försäljning avsedd bensin, för vilken bensinskatt erlagts enligt hittills gällande bestämmelser, meddela föreskrifter om restitution med 20 öre för liter. Utskottet tillstyrker, att sådant bemyndigande lämnas Kungl. Maj:t.

I den till utskottet ingivna promemorian från kontrollstyrelsen har ifrågasatts, huruvida icke beskattningen av motorsprit — som sedan den 1 juli 1948 uppgått till sammanlagt 15 öre per liter — borde upphävas i samband med sänkningen av bensin- och brännolja beskattningen. En sänkning av bensinskatten enligt utskottets förslag skulle ställa motorspriten i svårt konkurrensläge, om ej även skatten härå sänkes. Utskottet anser därför, att tilläggsskatten å 9 öre per liter för motorsprit bör borttagas från och med den 1 juli innevarande år. Desslikes förutsätter utskottet, att Kungl. Maj:t skall finna lämpligt att snarast låta utreda frågan om motorsprits beskattning och framlägga förslag i ärendet.

Under återopande av vad i det föregående anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte, med förmälan att Kungl. Maj:ts proposition nr 237, till de delar propositionen behandlats av utskottet i förevarande betänkande icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas och i anledning av

de likalydande motionerna I: 5 av herr Elon Andersson m. fl. och II: 5 av herr Ohlin m. fl., de likalydande motionerna I: 28 av herr förste vice talmannen Gränebo m. fl. och II: 32 av herr Hedlund i Rådomb. fl., de likalydande motionerna I: 322 av herr Andrén m. fl. och II: 374 av herr Hjalmarson m. fl., motionen II: 113 av herrar Persson i Landafors och Hagberg i Luleå, till de delar motionen upptagits till behandling i nu föreliggande betänkande, motionen II: 569 av herrar Jansson i Kalix och Staxäng samt motionen II: 577 av herrar Vigelsbo och Pettersson i Ersbacken,

1) antaga följande

F ö r s l a g

till

fö r o r d n i n g a n g å e n d e ä n d r a d l y d e l s e a v 1 § f ö r o r d n i n g e n d e n 3 m a j 1 9 2 9 (n r 6 2) o m s ä r s k i l d s k a t t å b e n s i n o c h m o t o r s p r i t .

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

Gällande lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall, i den ordning nedan stadgas, erläggas särskild skatt av *aderton* öre för liter. Skatt skall dock icke utgå för mineralolja-produkt, som införes för att vid oljeraffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin. För motorsprit skall erläggas särskild skatt av sex öre för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

Föreslagen lydelse:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, skall, i den ordning nedan stadgas, erläggas särskild skatt av *tjugufem* öre för liter. Skatt skall dock icke utgå för mineralolja-produkt, som införes för att vid oljeraffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin. För motorsprit skall erläggas särskild skatt av sex öre för liter.

I denna — — — såsom motorsprit.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1950.

Genom denna förordning upphäves förordningen den 5 mars 1948 (nr 81) om tilläggsskatt å bensin.

¹ Senaste lydelse se 1945: 737 (omtryckt 1948: 368).

2) antaga följande

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1933 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1935 angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

Gällande lydelse:

1 §.

För sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, skall, enligt vad nedan stadgas, erläggas skatt av *fjorton* öre för liter.

Med automobil — — — såsom automobil.

Föreslagen lydelse:

1 §.

För sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil och för vilken icke utgår skatt enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, skall, enligt vad nedan stadgas, erläggas skatt av *tjugu* öre för liter.

Med automobil — — — såsom automobil.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1950.

Genom denna förordning upphäves förordningen den 5 mars 1948 (nr 83) om tilläggsskatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

3) bemyndiga Kungl. Maj:t att beträffande sådan för försäljning avsedd bensin, för vilken bensinskatt erlagts enligt hittills gällande bestämmelser, meddela föreskrifter om restitution med 20 öre för liter; samt

¹ Senaste lydelse se 1945: 738.

4) antaga följande

F ö r s l a g

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 juni månad 1950.

B) att följande motioner, nämligen:

1) de likalydande motionerna I: 5 av herr Elon Andersson m. fl. och II: 5 av herr Ohlin m. fl.,

2) de likalydande motionerna I: 28 av herr förste vice talmannen Gränebo m. fl. och II: 32 av herr Hedlund i Rådomb. fl.,

3) de likalydande motionerna I: 322 av herr Andrén m. fl. och II: 374 av herr Hjalmarson m. fl.,

4) motionen II: 113 av herrar Persson i Landafors och Hagberg i Luleå, till de delar motionen upptagits till behandling i nu föreliggande betänkande,

5) motionen II: 569 av herrar Jansson i Kalix och Staxäng, samt

6) motionen II: 577 av herrar Vigelsbo och Pettersson i Ersbacken, måtte, i den mån de icke kunna anses besvarade genom vad utskottet under punkten A) hemställt, av riksdagen lämnas utan åtgärd.»
