

Nr 261.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit, m. m.; given Stockholms slott den 10 november 1950.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

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

GUSTAF ADOLF.

Per Edvin Sköld.

F ö r s l a g

till

förordning om tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit.

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

F ö r s l a g

till

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

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

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

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 10 no-
vember 1950.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, WEIJNE, LINGMAN.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sköld, anmäler *fråga om ändrade bestämmelser rörande beskattningen av motorsprit* samt anför därvid följande.

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

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

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

Beträffande statsmakternas tidigare behandling av frågan om beskattning av motorsprit må nämnas, att en sådan beskattning ursprungligen beslöts vid 1924 års riksdag. Sålunda stadgades i förordningen den 23 maj 1924 (nr 126) om särskild skatt å bensin och motorsprit bl. a. att för motorsprit — varmed förstodes sådan sprit som enligt gällande förordning angående handel med skattefri sprit vore att anse såsom motorsprit — skulle erläggas särskild skatt av 5 öre för liter. 1924 års förordning, som i denna del skulle träda i kraft den 1 juli 1929, ersattes från och med sistnämnda dag med förordningen den 3 maj 1929 (nr 62), däri skatten å motorsprit bestämdes till 6 öre för liter. Enligt ikraftträdandebestämmelserna skulle 1929 års förordning i vad den avsåg motorsprit träda i kraft den 1 juli 1933, dock att skatten skulle under tiden den 1 juli 1933 — den 30 juni 1934 utgå med 3 öre för liter.

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

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

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

I bevillningsutskottets nyssnämnda betänkande nr 51 hade utskottet jämväl berört frågan om beskattningen av motorsprit. Sålunda återgavs i betänkandet bl. a. en inom kontrollstyrelsen upprättad, den 26 april 1950 dagtecknad promemoria, däri anfördes följande:

Utlämnningen av motorsprit från spritfabrikerna var under år 1948 15,7 miljoner liter 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 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 per 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 |

61·5

| | Motorsprit | |
|------------------------------|------------|------|
| Inköpspris (54 öre/kg) | | 43·3 |
| Skatt | | 15·0 |
| Volymkorrigering | | 0·2 |
| | | 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 | — |
| | 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).

För egen del yttrade 1950 års bevillningsutskott i sitt betänkande nr 51, att den föreliggande utredningen icke lämnade tillräckligt underlag för bedömning av frågan om eller i vad mån en ändring i detta sammanhang borde ske beträffande motorspritbeskattningen. Då enligt utskottets förslag sänkningen av bensinbeskattningen skulle träda i kraft först den 1 januari 1951, vore det icke nödvändigt att omedelbart taga ställning till frågan om motorspritbeskattningen. Enligt utskottets mening kunde med sistnämnda frågas avgörande anstå antingen till 1950 års riksdags höstsession eller till 1951 års riksdag. Någon särskild framställning till Kungl. Maj:t rörande eventuella ändringar i beskattningen av motorsprit syntes icke erforderlig.

I en vid utskottets betänkande fogad reservation (av herrar Gustaf Elofsson m. fl.) anfördes, att tilläggsskatten å 9 öre per liter för motorsprit borde borttagas från och med den 1 juli 1950, därvid tillika förutsattes att Kungl.

Maj:t skulle finna lämpligt att snarast låta utreda frågan om motorsprits beskattning.

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

Genom beslut den 16 juni 1950 anbefallde Kungl. Maj:t kontrollstyrelsen att skyndsamt verkställa utredning angående de följder med avseende å möjligheterna att vinna avsättning för motorsprit, som sänkningen av bensinbeskattningen från och med den 1 januari 1951 kunde komma att medföra, ävensom att till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

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

I *promemorian* har till en början erinrats om att 1946 års spritutredning icke funnit sig böra föreslå några fortsatta stödåtgärder för produktion av motorsprit och att spritutredningen därvid stödde sig på ett uttalande av riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap, som icke funnit några stödåtgärder behövliga ur beredskapssynpunkt och därom framhållit, att man för samma årliga kostnad som uppehållet i fredstid av en viss beredskapsproduktion av motorsprit kunde lagra en omkring 20 gånger så stor kvantitet bensin. Beträffande den skattesats, som borde bestämmas för motorsprit, finge den fastställas med hänsyn till bensinskattens storlek.

I *promemorian* ha lämnats följande uppgifter angående försäljningen av motorsprit under åren 1936—1949:

| År | Milj. liter | År | Milj. liter |
|------------|-------------|------------|-------------|
| 1936 | 16·3 | 1943 | 18·3 |
| 1937 | 19·4 | 1944 | 2·4 |
| 1938 | 22·5 | 1945 | 13·1 |
| 1939 | 21·6 | 1946 | 69·7 |
| 1940 | 17·9 | 1947 | 28·6 |
| 1941 | 37·2 | 1948 | 16·0 |
| 1942 | 49·1 | 1949 | 34·1 |

I *promemorian* har vidare upplysts, att statsverkets inkomster av motorspritskatten under den tid den varit gällande utgjort under budgetåret 1948/49 2,6 milj. kronor och under budgetåret 1949/50 5,4 milj. kronor. För budgetåret 1950/51 hade den beräknats till 5,0 milj. kronor (fr. o. m.

$\frac{1}{4}$ 1951 hade förutsatts skattefrihet). För närvarande utgjorde bensinskatten 45 öre och skatten å motorsprit 15 öre d. v. s. en skillnad av 30 öre för liter, vilket medfört en minskad skatteinkomst för staten tillhopa för budgetåren 1948/49 och 1949/50 av cirka 15 milj. kronor eller i genomsnitt årligen 7 milj. kronor.

Sedan erinrats om att skatten å bensin komme enligt beslut av 1950 års riksdag att sänkas från 45 till 25 öre för liter från och med den 1 januari 1951, har i promemorian vidare anförts.

Ett nytt läge kommer sålunda att uppstå, innebärande icke allenast att motorspriten förlorar det skatteskydd, som genom bensinskatten å 45 öre möjliggjort uttagande av 15-öresskatten på motorsprit, utan även att dess läge i konkurrensavseende i förhållande till bensinen försämras med 5 öre per liter. Genom 1950 års riksdagsbeslut kommer således från och med den 1 januari 1951 en avsevärd skillnad mellan utförsäljningspriserna på bensin och motorsprit att uppstå, om skatten på motorsprit bibehålles oförändrad vid sammanlagt 15 öre. Enligt en inom kontrollstyrelsen verkställd undersökning skulle oljebolagens anskaffningskostnad för bensin vid nämnda tidpunkt utgöra cirka 43 öre per liter, skatten inberäknad, om nu gällande importpriser äro oförändrade. Motsvarande kostnad för motorsprit vid samma tidpunkt skulle med nuvarande inköpspris vara cirka 58,5 öre per liter. Motorspriten tillhandahålles förbrukare endast i blandning med bensin, praktiskt taget uteslutande i form av lättbentyl, innehållande 25 viktprocent motorsprit och 75 viktprocent bensin. På grund härav åsamkas oljebolagen för saluförande av motorspriten ytterligare kostnader genom varuslagens blandning. Enligt en av oljebolagen gjord beräkning har denna kostnad för lättbentyl uppskattats till cirka 4,5 öre per liter motorsprit. Bibehålles skatten på motorsprit, sedan den nu beslutade sänkningen av bensinskatten trätt i kraft, skulle en prisskillnad av icke mindre än $(58,5 + 4,5 - 43 =)$ cirka 20 öre uppstå, och motorspriten skulle därigenom komma i ett ohållbart konkurrensläge i förhållande till bensinen. Motorsprit skulle sålunda i fortsättningen icke kunna säljas annat än i mycket begränsad omfattning, såvida icke bestämmelserna om tvångsinblandning på nytt sättas i kraft. I det nya läget skulle, om icke tvågen med inblandningstvånget anlitas och hela den berörda merkostnaden för överslagsvis 40 milj. liter motorsprit av 20 öre per liter övervältras på motortrafikanterna, krävas icke allenast ett fortsatt suspenderande enligt ett mer än 20-årigt mönster av skatten på motorsprit, vilket emellertid denna gång icke skulle vara tillräckligt, utan man skulle ha att överbygga en kvarstående prisklyfta av cirka 5 öre.

Enligt vad i promemorian framhållits skulle en prisreducering för motorsprit kunna vinnas på följande tre vägar, nämligen genom att oljebolagen minskade sitt kostnadstillägg, som enligt vad förut omnämnts uppginge till cirka 4,5 öre, att spritcentralen sänkte sina partihandelskostnader eller att fabrikanterna reducerade sitt försäljningspris.

I promemorian har upplysts, att oljebolagen förklarat sig villiga att i fortsättningen köpa motorsprit till ett pris, som med 3 öre för liter understeg den av priskontrollnämnden vid varje tillfälle fastställda inköpskostnaden för bensin med tillägg av hamnavgift, att detta åtagande i själva verket innebure att oljebolagen minskade sitt kostnadstillägg med cirka 1,5 öre

till 3 öre för liter, att fabrikanterna — som företräddes av Aktiebolaget Svensk sprit — icke ansett sig kunna reducera försäljningspriset men förklarat sig villiga att under år 1951, trots väntade kostnadsökningar, leverera motorsprit till spritcentralen från de gamla fabrikena till oförändrat pris samt att spritcentralen ansett sig kunna räkna med en sänkning av sina försäljningskostnader med cirka 1,3 öre för liter.

Beträffande frågan om sättet för utjämnande av den härefter kvarstående skillnaden i priset mellan bensin och motorsprit — vilken skillnad beräknades uppgå till $(5 - 1,5 - 1,3 =) 2,2$ öre för liter — har i promemorian anförts följande.

Enligt vad kontrollstyrelsen inhämtat har spritcentralen för utjämnande av skillnaden i priset på bensin och på motorsprit ansett sig kunna anlita den utvägen att redan vid 1951 års ingång taga i betraktande den sänkning av priset å sprit från de under kristiden nytillkomna spritfabrikerna, vilken kommer att inträda under loppet av åren 1951—1953, då de garanterade högre spritprisen för dessa fabriker komma att successivt upphöra genom bortfallet av kostnader för amortering och ränta å anläggningsskapitalet. Deras pris beräknas då komma att minska med enligt nuvarande kostnadselement 10 å 12 öre per liter för att nedbringas ungefärligen till de gamla fabriekernas pris, varigenom en relativt betydande reduktion av medelpriset skulle uppstå. Till närmare belysning av den fortgående avvecklingen av de nya fabriekernas prisgarantier må nämnas, att avtalet med en av dessa fabriker redan avvecklats samt att avtalen med 3 fabriker upphöra under år 1951, med 8 fabriker från olika tidpunkter under år 1952 och med 1 mindre fabrik först under förra delen av år 1954. Den samlade årskvanti- teten sprit från de kvarvarande nya fabriekerna utgör för närvarande cirka 20 milj. liter, under det att hela produktionen av sulfitsprit för närvarande kan beräknas utgöra 70 å 80 milj. liter. Sistnämnda kvantitet finner avsättning med 15 milj. liter för användning i företagens egen rörelse, med 20 milj. liter till hushålls- och tekniska ändamål, med 2 milj. liter till förtäringsoch andra skattelagda ändamål samt med resten för avsättning såsom motorsprit, allt i runda tal. Den årskvanti- tet motorsprit, som spritcentralen beräknas behöva avsätta för att hela produktionen av sulfitsprit skall finna avsättning utgör högst 40 milj. liter.

Den av spritcentralen nu tilltänkta åtgärden för utjämnande av den ifrå- gavarande kostnadsskillnaden skulle i realiteten innebära att man så att säga diskonterade den vid den successivt inträdande utgången av avtalstiden för de nya fabriekerna uppkommande sänkningen av priset å motorsprit och lät inom bolaget till en början en balanserad skuld uppstå genom beräkning av ett lägre utförsäljningspris till oljebolagen än vad det av sprit- fabriekerna i verkligheten nu betingade priset rätteligen skulle medföra. Denna skuld, som när den vore som störst beräknas till cirka 700 000 kro- nor, skulle successivt utjämnas genom att vid försäljningen till oljebolagen uttaga det högre spritpriset under en något längre tidrymd, överslagsvis till och med år 1953. Med andra ord skulle man slå ut prisskillnaderna under en tidrymd av cirka 3 år från 1951 års ingång.

I anslutning härtill har i promemorian uttalats att en anordning av detta slag knappast framstode såsom särskilt anmärkningsvärd i betraktande av de transaktioner av liknande art i fråga om inköp och försäljning av varor, som spritcentralen icke sällan kunde vara ställd inför med utgångspunkt

från att spritcentralen skulle handha sin rörelse affärsmässigt. När man sloge in på den tilltänkta vägen, måste man ha klart för sig att åtminstone teoretiskt sett anordningen kunde tänkas medföra större ekonomiskt engagemang än vad nu rådande prislägen i fråga om bensin och motorsprit beräknats medföra. Om bensinpriset skulle sjunka, vilket åstadkomme, att den prisklyfta, som man avsett att kunna överbygga, i opåräknad grad i stället skulle ökas, eller spritpriset stigit vid den tidpunkt, då man avsett att kunna utjämna den i detta sammanhang uppkomna skulden, kunde det givetvis uppkomma lägen, som föranledde viss förlust för spritcentralen, en förlust som konsumenterna i sista hand finge bära. Det som talade för att den av spritcentralen tilltänkta utvägen kunde anlitas vore att hela anordningen kunde betraktas som ett övergångsförhållande, som vore att se mot bakgrunden av den slutliga avvecklingen av de statliga garantier för en stegrad sprittillverkning, som med hänsyn till beredskapsbehov under världskriget då visade sig behövligen, samt med hänsyn till önskvärdheten att undvika utvägen med tvångsinblandningsförfarandet. Utom att sistnämnda förfarande visat sig medföra vissa olägenheter i praktiken, vore det uppenbarligen ägnat att skapa tendenser till permanent skydd för avsättning av en vara, som vore kostsam för det allmänna utan att medföra mot kostnaderna svarande fördelar. En inblandning av 40 milj. liter motorsprit utan skatt beröfvade staten en skatteinkomst, räknat efter en skattesats för bensin av 25 öre per liter, av cirka 10 milj. kronor årligen. Enär genom krisavtalen sulfitsprittfabrikerna beretts full amortering av sina anläggningar, borde konsekvensen under sådana förhållanden vara, att staten icke längre genom konstlade åtgärder uppehölle en produktion, som av sakkunnig myndighet icke numera ansetts behöfelig ur beredskapssynpunkt, ett förhållande som tidigare alltid anförts såsom huvudargumentet för stödåtgärderna. Ansågs den av spritcentralen nu förordade utvägen skola komma till genomförande, borde villkoret därför vara, att den finge allenast temporär karaktär såsom en övergångsanordning.

I promemorian har härefter framhållits — beträffande farhågorna för att vissa förluster skulle kunna åsamkas spritcentralen genom prisförändringar på bensin och motorsprit — att läget för närvarande knappast gäve belägg för en i detta sammanhang oförmånlig utveckling då priset på bensin snarare tenderade att stiga än att sjunka. Statsmakterna eller spritcentralen skulle när som helst kunna upphöra med fullföljandet av den nu omhandlade anordningen, därest den skulle utveckla sig på ett för spritcentralen oförmånligt sätt genom bensinprisets sänkning eller spritprisets stegring. Skulle utvecklingen gå i den motsatta riktningen, nämligen att bensinpriset komme att stiga eller spritpriset sjunka så, att prisskillnaden minskades måhända därhän att möjlighet uppstode att till större eller mindre del uttaga skatt på motorsprit, finge detta intresse bevakas och i förekommande fall förslag vid första tillfälle framläggas till riksdagen om att i den grad som vore möjlig sätta skatten på motorsprit i kraft, givetvis dock icke förrän spritcentralen först utnyttjat det sålunda förändrade prisläget för ned-

bringande av den uppkomna skulden. I fråga om den av oljebolagen föreslagna anordningen, att dessa bolag skulle till spritcentralen betala ett pris å motorsprit, som med 3 öre per liter skulle understiga den av priskontrollnämnden vid varje tillfälle beräknade inköpskostnaden för oljebolagen, hade spritcentralen meddelat, att den åsyftade prisdifferensen av 3 öre skulle tillämpas allenast så länge som den vore ekonomisk och erforderlig med tanke på avsättningen av motorsprit. Därest vinst uppstode genom prisordningen, exempelvis genom bensinprisets stegring över nuvarande pris, komme denna att till en början användas så, att den genom nämnda prisdiskonteringsförfarande uppkommande skulden inom spritcentralen skulle minska, men sedan komme den att medverka till att skatten å motorsprit eventuellt kunde sättas i kraft.

Slutligen har i promemorian anförts, att den antydda lösningen av frågan om kostnadsskillnadens eliminering borde anmälas för riksdagen och att beskattningen av motorsprit i avvaktan på närmare erfarenheter borde suspenderas under tiden den 1 januari 1951—den 30 juni 1952.

I den förut omnämnda skrivelsen den 17 oktober 1950 från *Aktiebolaget Vin- & spritcentralen* har anförts att förhandlingar angående motorsprits avsättningsförhållanden förts med dels *Aktiebolaget Svensk sprit* och dels oljebolagen. Därvid hade framgått, att oljebolagen vore villiga att fortsättningsvis köpa motorsprit till ett pris, som med 3 öre per liter skulle understiga den av priskontrollnämnden vid varje tillfälle fastställda inköpskostnaden för oljebolagen för bensin, med tillägg av hamnavgift. *Aktiebolaget Svensk sprit* å sin sida hade förklarat sig villigt att till spritcentralen under år 1951, oavsett väntade kostnadsökningar, leverera motorsprit från de gamla fabrikerne till oförändrat pris. Spritcentralen hade därefter ånyo övervägt frågan och funnit, att det under angiven förutsättning syntes vara möjligt att vid nuvarande inköpskostnad för bensin hålla priset på motorsprit inom den angivna ramen.

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

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

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

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

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

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

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

skulle därefter utjämnas genom att spritcentralen under erforderlig tid efter bortfallet av ränte- och amorteringskostnaderna för de nya fabrikerne tillämpade ett något högre pris å motorsprit än som eljest varit motiverat.

Den sålunda ifrågasatta lösningen har framkommit såsom resultat av förhandlingar mellan kontrollstyrelsen och spritcentralen samt representanter för sprittillverkarna och oljebolagen. Vid ståndpunkttagande till förslaget bör beaktas, å ena sidan, att förslaget innebär endast en tillfällig jämkning på ett begränsat område i den prissättningspolitik, som det åligger spritcentralen att föra, och, å andra sidan, att om förslaget avböjes man torde vara nödsakad att återgå till det tidigare tvångsinblandningsförfarandet. Då jag för min del icke vill tillstyrka en dylik återgång, förordar jag att — under förutsättning att riksdagen icke har något att erinra däremot — prisskillnaden mellan motorsprit och bensin tills vidare utjämnas enligt de av kontrollstyrelsen föreslagna linjerna. Jag vill därvid understryka att, om utvecklingen skulle därtill föranleda, det föreslagna förfarandet när som helst kan avbrytas.

I enlighet med vad i det föregående anförts ha upprättats förslag till

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

Föredragande departementschefen hemställer härefter att nämnda två författningsförslag måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Erik Skiöld.

Bihang.

Sammanställning angående vissa regleringsåtgärder beträffande sulfitspriten.

Tillverkningen av motorsprit sker uteslutande av sprit, framställd av sulfitlut, varför motorsprits ställning alltid varit direkt avhängig av sulfitsprittillverkningens utveckling. Den första sulfitsprittfabriken i landet kom till stånd år 1909, och ett par år senare kommo ytterligare två fabriker i gång. Vid slutet av förra världskriget ökades efterfrågan kraftigt på sprit för tekniska ändamål och för motordrift, och härav föranleddes en betydande utveckling av sulfitspritsindustrien. År 1918 tillkommo sex och 1919 ytterligare sex fabriker. Den totala kapaciteten uppgick då till 16 000 m³ 95-procentig sprit. År 1920 hade antalet sulfitsprittfabriker stigit till 22 med en total kapacitet vid full drift av 20 000 m³. Den häftiga expansionen beredde emellertid ganska snart stora avsättningssvårigheter. Efter första världskrigets slut kom importhandeln på nytt i gång, och därmed fylldes behovet av motordrivmedel genom tillgång på bensen, som bjöd sulfitspriten en övermäktig priskonkurrens. Avsättningen av motorsprit avstannade sålunda nästan helt under 1920-talets första hälft men gick sedan tack vare förbättrade försäljningsmöjligheter upp, så att försäljningen år 1931 var 8 500 m³, motsvarande fabrikernas hela dåvarande tillverkning av denna vara.

Sedan vid 1932 års riksdag väckts förslag dels av sulfitspritsindustriens förespråkare om tvångsinblandning av sulfitsprit i bensen för ökande av den förra varans avsättning, dels av potatissprits intressenter om förbud mot användning av sulfitsprit till förtäring, m. m., begärde bevillningsutskottet utredning om, hur avsättningen av inhemsk sprit till motorbränsle kunde främjas och rörande rätten att tillverka förtäringsspritsvin, m. m. Utredningen uppdrogs åt en 1933 tillsatt kommitté, de s. k. motorbränslesakkunniga, som samma år avgåvo sitt betänkande. Vad angick sulfitspriten funno de sakkunniga, att denna borde beredas en tryggad avsättning »under förhållanden, som äro ägnade att icke allenast bibehålla sulfitspritsindustrien i sin nuvarande omfattning utan även genom sprits utnyttjande såsom motorbränsle leda till en ökad produktion av dylik sprit». I sådant syfte föreslogs att spritcentralen skulle träffa för längre tid gällande avtal med sulfitsprittfabrikerna, varigenom bolaget iklädde sig skyldighet att övertaga hela tillverkningen av motoralkohol till pris, som utöver tillverkningskostnaderna täckte ränta och amortering på anläggningarna samt skälig handelsvinst. Tills vidare skulle denna avtalsuppgörelse, som förutsatte en väsentlig ökning av produktionen av motorsprit, avse en högsta kvantitet av 40 000 m³. Motoralkoholen skulle avsättas genom tvångsinblandning i bensen.

Motorbränslesakkunnigas förslag föranledde proposition till 1934 års riksdag. Departementschefen fann det knappast vara försvarligt att vidtaga åtgärder, som skulle innebära att väsentligt ökade kvantiteter motorsprit skulle påtvingas konsumenterna. Kungl. Maj:t borde tills vidare icke lämna tillstånd till anläggande av nya sulfitsprittfabriker men det vore rimligt, att de redan anlagda fabrikerna bereddes möjlighet att fortsätta tillverkningen i ungefär dåvarande omfattning. Man syntes bereda sulfitspritsindustrien

full kompensation genom att tillförsäkra den en avsättning till olika ändamål av sammanlagt 21 000 m³. Priset borde motsvara den verkliga tillverkningskostnaden vid ett välskött medelstort bränneri. Särskild handelsvinst skulle icke beräknas. Departementschefen utgick från att överenskommelse skulle kunna träffas i godo mellan spritcentralen och bensinimportörer samt bensintillverkare om inköp av motorsprit i förhållande till deras införsel eller produktion av bensin. Därest så icke skulle bli fallet föreslogs tillämpning av en samtidigt framlagd förordning, enligt vilken bensinimportörerna vid äventyr av importrättens förlust skulle vara skyldiga att i förhållande till importen under viss tidsperiod inköpa motorsprit enligt av Kungl. Maj:t bestämd inköpsprocent. Bevillningsutskottet ansåg det vara i hög grad angeläget, att ökad avsättning vunnes för sulfitsprit och förutsatte att Kungl. Maj:t, därest avsättningen av sprit för tekniskt ändamål samt för motordrift ökades, komme att medgiva avsättning av större kvantitet än 21 000 m³ för år. Det borde tillika ankomma på Kungl. Maj:t, därest sulfitspriten vunne ökad avsättning samt särskilda skäl därtill föreläge, att taga under omprövning, om icke tillstånd till nyanläggning av sulfitsprittfabriker borde lämnas. Riksdagen biföll utskottets utlåtande. Förordning om skyldighet för importörer och tillverkare av bensin att inköpa motorsprit utfärdades den 7 juni 1934.

Garantikvantiteten, 21 000 m³, överskreds redan från början av sulfitsprittfabrikerna, som därefter varje år ökade sina leveranser, så att de år 1939/40 stego till 33 000 m³.

Med det andra världskrigets utbrott följde en helt ändrad situation för sulfitspriten. Samtidigt som tillverkningen av potatissprit av försörjnings-skäl måste inskränkas och tidvis nedläggas, uppstod på grund av avspärrningen en starkt ökad efterfrågan på sprit såväl för motordrift som för övriga tekniska ändamål, vilket medförde att de tidigare avsättningssvårigheterna bortföll och att behovet icke kunde tillgodoses, varför förbrukningen för vissa ändamål underkastades statlig reglering. I detta läge ansågs sulfitsprittproduktionen böra främjas, och statens åtgärder i detta syfte blevo nu mera omfattande än de som vidtogos vid 1934 års reglering. Tvångsinblandningen av sprit i bensin upphörde från den 1 juli 1940. I anslutning till beslut vid 1939 års urtima riksdag fastställde finansministern grunder för avtal mellan spritcentralen och dels befintliga, dels nya sulfitsprittfabriker. I enlighet härmed träffades individuella avtal om uppförande av sammanlagt 14 nya fabriker och utvidgning av 4 äldre anläggningar. Vidare träffades ett gemensamt avtal för de gamla fabriker. Sistnämnda avtal avslutades med fabrikenas försäljningsorgan, aktiebolaget Svensk sprit, och innebar i huvudsak, att tillverkarna förbundo sig att till spritcentralen leverera all den sprit, som, med utnyttjande av sulfitluten på sätt som därtills ansetts normalt, kunde tillverkas och som ej komme till användning i egen rörelse. Spritcentralen förband sig att till ett på visst sätt beräknat pris inköpa all sprit som levererades. Prisberäkningen grundade sig på självkostnaden vid en medelstor fabrik med en tillverkning av 2 000 m³ sprit. I avtalet ingingo dels oföränderliga, dels indexbetonade kostnader. De sistnämnda skulle justeras minst en gång per år eller högst en gång per kvartal, vilket senare blev regel. Bland de oföränderliga kostnaderna ingingo amortering med $\frac{1}{7}$ per år av 650 000 kronor för fabriker utan absoluteringsanläggning och för absoluteringsanläggning dessutom $\frac{1}{7}$ av 122 000 kronor. Vinst ingick med 2 öre per liter 100-procentig sprit. Avtalet trädde i kraft den 1 juli 1940 och löpte till den 1 april 1947. De fyra utbyggda äldre fabriker fingo avtal på samma villkor som övriga. De ägde dock rätt att få

avtalstiden förlängd, så att även utvidgningskostnaderna hunno amorteras av den i avtalet stipulerade amorteringsdelen. Förlängningen kunde dock icke utsträckas utöver två år.

Avtalen med de nya anläggningarna, som slötos successivt med varje fabrik för sig, inneburo i huvudsak samma tillverkningsskyldighet och avsättningsgaranti, som gällde för de äldre, men med den väsentliga skillnaden att överenskommelsen avsåg 10 år och icke var uppsägbar. Priset för spriten skulle grunda sig på fabrikernas självkostnader för tillverkning av en mot normalkapaciteten svarande mängd sprit. Fabrikerna tillförsäkrades vidare amortering och förräntning av de verkliga anläggningskostnaderna med $\frac{1}{10}$ per år under avtalstiden. Som vinst finge även dessa tillverkare tillgodoräkna sig 2 öre per liter 100-procentig sprit.

Tvångsinblandning av motorsprit i bensin återinfördes den 1 januari 1946 men skall enligt kungörelsen den 12 december 1947 (nr 917) tills vidare icke äga tillämpning från och med tredje kalenderkvartalet 1947.

Avtalet med de äldre fabrikerna, som löpte till den 1 april 1947, prolongerades till den 1 juli 1948, varvid garantikvantiteten bestämdes till 50 000 m³. Denna kvantitet ökades genom tilläggsavtal med 5 000 m³. För tiden 1 juli 1948—30 juni 1949 upprättades i avvaktan på definitiv reglering av spritproduktionen nya provisoriska avtal, avscende leverans av 44 000 m³ och för tiden 1 juli—31 december 1949 23 000 m³. För år 1950 har avtalats en leverans av 36 000 m³.

Prissättningen av spriten skall enligt dessa nya avtal för tiden från den 1 juli 1948 liksom förut grundas på självkostnader med tillägg av vinst av 2 öre per liter. Amortering och ränta ha däremot bortfallit i priskalkylen, som i övrigt jämkats i fråga om kostnaden för erforderlig ånga.

Stockholm den 30 oktober 1950.

E. Thelander.
