

Nr 39.

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

I en den 14 mars 1952 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 172, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till förordning om fortsatt tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit.

Ovannämnda författningsförslag är av följande lydelse:

Förslag

till

förordning om fortsatt 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 juli 1952 till och med den 30 juni 1953²; dock att vad i förordningen stadgas skall äga tillämpning såvitt fråga är om motorsprit, för vilken skatteplikt inträtt före utgången av år 1950.

Till bevillningsutskottet ha hänvisats de i anledning av propositionen väckta, likalydande motionerna I: 462 av herr *Petrén* och II: 603 av herr *Sjölin*, vari hemställts, »att riksdagen måtte besluta

1. att vad i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit stadgas angående skatt å motorsprit icke skall äga tillämpning under tiden från och med den 1 juli 1952 till och med den 31 december 1952,

¹ Senaste lydelse av 1929 års förordning se 1948:368 (omtryckt), 1950:414 och 1951:218.

² Jfr 1950:659.

2. att skattesatsen för motorsprit från och med den 1 januari 1953 höjes från 6 till 25 öre per liter.»

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framförda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionen I: 462.

Av statsrådsprotokollet i ärendet inhämtas bl. a. 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. Jämlikt förordningen den 15 december 1950 (nr 659) om tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit skall vad i 1929 års förordning stadgas angående skatt å motorsprit icke äga tillämpning under tiden från och med den 1 januari 1951 till och med den 30 juni 1952.

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 avsåge 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 6 öre för liter i särskild skatt och 9 öre för liter i tilläggsskatt eller tillhopa 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).

I 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. Bevillningsutskottet tillstyrkte förslaget i sitt betänkande den

4 maj 1950 (nr 51). Betänkandet godkändes av riksdagen (skrivelse nr 264) och författning i ämnet utfärdades den 2 juni 1950 (nr 414).

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

Med skrivelse till Kungl. Maj:t den 4 november 1950 överlämnade kontrollstyrelsen en inom styrelsen upprättad promemoria angående skatten på motorsprit. Kontrollstyrelsen fann det på i promemorian närmare angivna skäl påkallat, att övergångsvis för viss tid ånyo helt suspendera beskattningen av motorsprit för att möjliggöra avsättning av denna vara. Skattebefrielsen syntes i avvaktan på närmare erfarenheter böra avse tiden den 1 januari 1951—den 30 juni 1952.

I proposition den 10 november 1950 (nr 261) med förslag till förordning om tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit, m. m. anförde departementschefen bl. a., att olika synpunkter från statsmakternas sida kunde läggas på frågan om prissättningen å motorsprit. Å ena sidan erinrades om att riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap uttalat, att några stödåtgärder för produktionen av motorsprit icke synts behövlige ur beredskaps-synpunkt. Å andra sidan föreläge mellan 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, avsåge produktionen av sulfitsprit under en tid av 10 år och vore icke uppsägbara. Med hänsyn till dessa avtal vore det tydligt, att statsmakterna borde medverka till en sådan prissättning på motorsprit att de av avsättningsgarantien omfattade kvantiteterna kunde försälgas på öppna marknaden.

Beträffande de åtgärder som i dåvarande läge borde vidtagas i fråga om motorspriten tillstyrkte departementschefen i enlighet med kontrollstyrelsens förslag, att tilläggsskatt å motorsprit icke skulle uttagas efter utgången av december 1950 och att den enligt 1929 års förordning utgående skatten å motorsprit, 6 öre för liter, sattes ur kraft under tiden den 1 januari 1951—den 30 juni 1952.

Propositionen hänvisades till bevillningsutskottet, som i sitt betänkande nr 67 tillstyrkte ifrågavarande förslag. Bevillningsutskottets betänkande godkändes av riksdagen (skrivelse nr 419).

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 13 februari 1952 har *kontrollstyrelsen* föreslagit att beskattningen av motorsprit skall sättas i kraft den 1 juli 1952 samt att skattesatsen därvid skall höjas från 6 öre till 25 öre.

Rörande innehållet i kontrollstyrelsens skrivelse tillåter sig utskottet hänvisa till propositionen (s. 5—7).

Över kontrollstyrelsens förevarande framställning ha, efter remiss, yttranden avgivits av riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap, 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken, Aktiebolaget Vin- & spritcentralen, Aktiebolaget Svensk sprit, Svenska petroleum institutet, Bilverkstädernas riksförbund, Kungl. automobil klubben, KAK:s landsförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Svenska vägföreningen samt Sveriges automobilimportörförbund.

Kontrollstyrelsens framställning har tillstyrkts av riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap samt, under förutsättning att tillräckliga garantier skapades för tillgång på sulfitsprit för förtäringssändamål, av Aktiebolaget Vin- & spritcentralen.

I övriga remissyttranden har i huvudsak givits uttryck åt den uppfattningen att kontrollstyrelsens förslag icke borde genomföras samt att suspenderingen av skatten å motorsprit borde utsträckas under ytterligare viss tid, så att beskattningsfrågan kunde prövas i ett större sammanhang.

Beträffande det närmare innehållet i remissyttrandena får utskottet hänvisa till propositionen (s. 8—13).

Departementschefen har som motivering för det i propositionen framlagda förslaget anfört 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. Beskattningen av motorsprit, vilken ursprungligen beslutades vid 1924 års riksdag, har hittills vunnit tillämpning allenast under en kortare tid, nämligen från och med juli 1948 till och med december 1950. Under denna tid uttogs därjämte en särskild tilläggsskatt av 9 öre för liter, varför den sammanlagda skatten å motorsprit under nämnda tid utgjorde 15 öre för liter. Då beskattningen av motorsprit 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. Beskattningen av motorsprit borde, framhölls det, avvägas så att försäljningspriset på motorsprit komme att i stort sett motsvara försäljningspriset på bensin.

Nedsättningen av bensinbeskattningen från 45 öre till 25 öre för liter från och med den 1 januari 1951 nödvändiggjorde en omprövning jämväl av frågan om beskattningen av motorsprit. Genom beslut vid 1950 års riksdag upphävdes tilläggsskatten å motorsprit samt förordnades, att den enligt 1929 års förordning utgående skatten å motorsprit, 6 öre för liter, skulle sättas ur kraft under tiden den 1 januari 1951—den 30 juni 1952 (jfr SFS 1950:659).

Kontrollstyrelsens nu föreliggande förslag innebär att motorspritbeskattningen skall sättas i kraft den 1 juli i år samt att skattesatsen samtidigt skall höjas från 6 öre till 25 öre för liter eller sålunda till samma belopp som för närvarande gäller vid bensinbeskattningen. Enligt kontrollstyrelsens mening föreläge icke längre de skäl, som tidigare kunnat åberopas för skattefrihet för motorsprit. I detta hänseende har kontrollstyrelsen erinrat om att riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap uttalat att några stödåtgärder för produktionen av motorsprit icke syntes behövligen ur beredskapssynpunkt. Vidare har kontrollstyrelsen framhållit att den statliga avsättningsgarantien efter den 1 juli 1952 endast komme att omfatta en mindre kvantitet sulfitsprit.

Enligt kontrollstyrelsens beräkningar skulle en skatt av 25 öre för liter på motorsprit medföra en ökning av priset på lättbentyl med ca 6 öre för liter. Härigenom skulle detaljhandelspriset, som för närvarande överstiger bensinpriset med 2 öre, komma att ligga 8 öre per liter högre på lättbentyl än på bensin. Denna prisskillnad har kontrollstyrelsen ansett komma att reduceras efter den 1 januari 1953 bl. a. på grund av bortfallet under innevarande år av kostnaderna för amortering och ränta å anläggningskapitalet för åtta av de nio kvarvarande avtalsbundna fabriker. En ytterligare anpassning av priset på lättbentyl till bensinpriset syntes vidare möjlig genom att tillverkningskostnaderna för sulfitsprit, som för närvarande baserade sig på höga skogs- och kolpriser, bleve lägre. Under första tiden efter beskattningens ikraftträdande finge det dock antagas att efterfrågan på lättbentyl komme att avtaga. Ur skattesynpunkt saknade detta betydelse, då statsverket skulle erhålla den på motorsprit uteblivna skatten från den i stället för lättbentyl försålda kvantiteten bensin. Den del av den avsättningsgaranterade kvantiteten sprit, som avsetts för användning såsom motorsprit, komme vid minskad försäljning av sådan sprit att av spritcentralen avsättas inom andra användningsområden.

Under remissbehandlingen har — såsom framgår av vad förut anförts — uttalats starka betänkligheter mot att nu genomföra kontrollstyrelsens förslag om lika beskattning av bensin och motorsprit. En prisskillnad av 8 öre per liter mellan bensin och lättbentyl skulle, har man menat, få till följd att lättbentylen icke skulle finna nämnvärd avsättning. Å andra sidan har framhållits att det vore ett oavvisligt konsumentintresse att även högoktanigt motorbränsle funnes tillgängligt i marknaden. De hörda motororganisationerna ha ansett att behovet av ett sådant kvalitetsbränsle måhända kunde, efter en viss omställningsperiod för distributionsföretagen, tänkas bli tillgodosett genom import av högoktanig bensin. Detta medförde dock högre importkostnader för bensinen, och vore därför i viss utsträckning ett valutaproblem. Utan att behovet av och tillgången på högklassigt motorbränsle varit föremål för mera ingående överväganden borde ett ställningstagande till förslagen om beskattning av motorspriten icke komma i fråga.

För egen del är jag av den uppfattningen att det i och för sig är önskvärt att frågan om motorsprits beskattning snarast erhåller en definitiv reglering. Genom att den statliga avsättningsgarantien efter den 1 juli i år endast kommer att omfatta en mindre kvantitet sulfitsprit ha uppenbarligen möjligheter skapats för ett mera obundet ståndpunktstagande från statens sida i fråga om prissättningen å motorsprit. Frågan om motorspritsbeskattningens anordnande utgör emellertid en del av det problemkomplex som 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken har att taga ställning till. Vid sådant förhållande och då frågan om skatt å motorsprit torde böra prövas under beaktande jämväl av det förslag, som den s. k. potatisindustriutredningen kan väntas avlämna vid årsskiftet 1952/53, är jag icke beredd att nu tillstyrka kontrollstyrelsens förslag om uttagandet av skatt på motorsprit med 25 öre för liter från och med den 1 juli 1952. Jag anser mig icke heller böra förorda att den ordinarie skatten på motorsprit — d. v. s. sex öre för liter — sättes i kraft från och med nämnda dag. Denna skattesats tillkom vid en tidpunkt då skatten å bensin utgjorde 6 öre för liter. Några sakliga skäl för att i dagens läge välja just denna skattesats ha icke anförts. Med hänsyn till den priskänslighet som ofta gör sig gällande i fråga om motorbränsle, särskilt för den yrkesmässiga biltrafiken, synes det icke tillrådligt att utan fastare hållpunkter för bedömningen av konsekvenserna nu sätta motorspritsbeskattningen i kraft, detta så mycket mindre som pågående utredningar i ämnet kunna förväntas bli slutförda inom en relativt snar framtid.

På grund av vad nu anförts förordar jag att förslag framläggas om fortsatt tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit, förslagsvis under ytterligare ett år eller till den 1 juli 1953.

Av innehållet i de likalydande motionerna I: 462 och II: 603 må här återgivas följande.

I propositionen hade föreslagits, att gällande förordning om skattebefrielse för motorsprit skulle erhålla fortsatt giltighet till och med den 30 juni 1953. Då samtidigt för bensin använd som motorbränsle utginge en skatt av 25 öre för liter, vore skattebefrielsen för motorsprit närmast att uppfatta som en stödåtgärd åt produktionen av motorsprit. Riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap hade emellertid framhållit, att några stödåtgärder för produktionen av motorsprit icke syntes behövliga ur beredskapssynpunkt. Om särskilda skäl ur beredskapssynpunkt icke föreläge, torde det vara svårt att motivera en särbehandling i skattehänseende av olika drivmedel för motorfordon. Den av kontrollstyrelsen framförda uppfattningen (prop. s. 5) syntes vara befogad.

Den prishöjning av bentylen som skulle följa av en skatt på motorsprit kunde emellertid komma att kräva en viss omställningstid för bensin- och oljehandeln, varför ett omedelbart slopande av skattebefrielsen borde und-

vikas, och motionärerna föresloge därför som lämplig tidpunkt den 1 januari 1953 och att därefter samma skatt skulle uttagas för motorsprit som bensin.

Utskottet. I den föreliggande propositionen har framlagts förslag om fortsatt tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit under tiden från och med den 1 juli 1952 till och med den 30 juni 1953.

I propositionen har erinrats om att då beskattningen av motorsprit sattes ur kraft den 1 januari 1951 detta motiverades med att skattesatsen för bensin från och med sistnämnda dag nedsattes till alltså jämt gällande 25 öre för liter. Därvid framhölls, att beskattningen av motorsprit borde avvägas så, att försäljningspriset på motorsprit komme att i stort sett motsvara försäljningspriset på bensin. Rörande nuvarande prissättning å motorbränsle upplyses i propositionen, att detaljhandelspriset på lättbentyl är 2 öre högre för liter än på bensin.

Kontrollstyrelsen har förordat, att beskattningen av motorsprit skulle sättas i kraft den 1 juli innevarande år samt att skattesatsen i samband därmed skulle höjas från 6 öre till 25 öre för liter. Såsom skäl för en sådan skattebeläggning har kontrollstyrelsen anfört, att staten icke längre av beredskapsskäl kunde anses behöva stödja produktionen av motorsprit samt att den statliga avsättningsgarantien från och med den 1 juli 1952 omfattade allenast en ringa kvantitet sulfitsprit. Enligt av kontrollstyrelsen gjorda beräkningar skulle en skattesats av 25 öre för liter motorsprit medföra en ökning av detaljhandelspriset på lättbentyl med ca 6 öre för liter.

Departementschefen har i propositionen som sin uppfattning uttalat, att det i och för sig vore önskvärt att frågan om motorsprits beskattning snarast möjligt erhöles en definitiv reglering. Med hänsyn till att frågan om motorspritbeskattningens anordnande utgjorde en del av det problemkomplex, som 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken hade att taga ställning till, samt då frågan borde prövas under beaktande jämväl av det förslag, som den s. k. potatisindustriutredningen kunde väntas avlämna vid årsskiftet 1952/53, har departementschefen förklarat sig icke nu vara beredd att tillstyrka kontrollstyrelsens förslag om uttagande av skatt på motorsprit från och med den 1 juli 1952.

I de förevarande motionerna har hemställts, att riksdagen måtte besluta den ändringen i propositionsförslaget, att skatt å motorsprit uttages med 25 öre för liter från och med den 1 januari 1953.

Utskottet får för sin del uttala, att utskottet med hänsyn till de av departementschefen anförda skälen icke vill motsätta sig ett fortsatt upphävande av skatten å motorsprit under ytterligare ett år. Utskottet vill emellertid samtidigt starkt understryka angelägenheten av att spörsmålet om motorsprits beskattning snarast bringas till en slutgiltig lösning. Genom att 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken ävensom

den s. k. potatisindustriutredningen kunna förväntas bli slutförda inom en relativt snar framtid komma förutsättningar att skapas för en mera permanent reglering av beskattningen av motorbränsle. Utskottet finner sig med hänsyn till det nu anförda icke böra tillstyrka den av motionärerna förordade skattebeläggningen från och med den 1 januari 1953.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

1) att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 172, antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om fortsatt tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit; samt

2) att de likalydande motionerna I: 462 av herr Petrén och II: 603 av herr Sjölin icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 29 april 1952.

På bevillningsutskottets vägnar:

FILIP KRISTENSSON.

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Heüman*, Gustaf Elofsson, Petrén, Velander, Ramberg*, Niklasson, Wehtje, Damström och Rune Johansson; samt

från andra kammaren: herrar Kristensson i Osby, Björklund, Orgård, Persson i Svensköp, Hagberg i Malmö, Nilsson i Kristinehamn*, Sjölin, Vigelsbo, Allard* och Kärlander.

* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

Reservation

av herrar *Petrén* och *Sjölin*.