

Nr 172.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om fortsatt tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit; given Stockholms slott den 14 mars 1952.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till förordning om fortsatt tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit.

GUSTAF ADOLF.

Per Edvin Sköld.

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.

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

² Jfr 1950:659.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 14 mars
1952.*

N ä r v a r a n d e :

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sköld, anmäler *fråga om fortsatt tillfälligt upphävande av skatten å 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. 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 jag 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 syntes behövliga ur beredskapssynpunkt. 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 försäljas på öppna marknaden.

Beträffande de åtgärder som i dåvarande läge borde vidtagas i fråga om motorspriten tillstyrkte jag i enlighet med kontrollstyrelsen 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.

I skrivelsen har till en början erinrats om den tidigare behandlingen av frågan om beskattningen av motorsprit. Beträffande prisutvecklingen för motorsprit efter den 1 januari 1951 har kontrollstyrelsen upplyst att oljebolagen efter den 30 december 1951 minskat anspråken på ersättning för sina blandningskostnader från 4,5 till 3 öre per liter motorsprit. Spritcentralen å sin sida hade räknat med viss reducering av sina försäljningskostnader samt åtagit sig att till en början leverera motorsprit till ett lägre pris än det som skulle ha uttagits på grundval av spritfabrikernas kalkylpris, varvid uppkommande förlust skulle regleras på visst sätt. I enlighet härmed levererade spritcentralen motorsprit till oljebolagen under tiden den 1 januari —den 15 april 1951 till ett pris, som var 3 öre lägre per liter än den av priskontrollnämnden fastställda inköpskostnaden för bensen med tillägg av tull, skatt och hamnavgift. Emellertid steg spritfabrikernas kalkylpris på motorsprit avsevärt, framförallt på grund av ökade kolpriser och arbetslöner. Till följd härav nödgades spritcentralen höja priset på motorsprit med något mer än 3 öre per liter från och med den 16 april 1951. Därefter kunde således oljebolagen icke längre tillgodoräkna sig någon ersättning för blandningskostnaderna, men lättbentyl tillhandahölls dock som förut. Spritfabrikernas kalkylpris på motorsprit fortsatte att stiga. För att likväl möjliggöra avsättning av motorsprit till lättbentyl lämnade spritfabrikanterna spritcentralen en betydande rabatt på spritens kalkylpris. Spritcentralens försäljningspris på motorsprit hade emellertid senare på grund av ökat kalkylpris och minskad rabatt stigit ytterligare och vore, sedan rabatt från och med den 1 januari 1952 icke vidare lämnades, för närvarande 51,7 öre per liter vid 7° (medeltemperaturen i landet) fritt oljedepå i tankvagn.

Därefter har kontrollstyrelsen anfört.

Spritcentralens försäljning av motorsprit, som under år 1950 utgjorde 40,4 miljoner liter, har för år 1951 stannat vid 21,8 miljoner liter. Den förlust för spritcentralen som genom det ovan berörda prisutjämningsförfarandet uppkommit under år 1951 utgör enligt under hand lämnad uppgift 196 400 kronor. Förlusten beräknas av spritcentralen vara reglerad vid årsskiftet 1952/53 under förutsättning av en till 18 miljoner liter beräknad försäljning av motorsprit under år 1952. Beräkningen av nämnda kvantitet baserar sig på en uppskattning av hela sulfitspritproduktionen under innevarande år till 77 miljoner liter, varav — sedan behovet för förtäring- och andra skattelagda ändamål täckts med 15 miljoner liter, för kemisk-tekniska och hushållsändamål med 29 miljoner liter och för användning i tillverka-

res egen rörelse med 15 miljoner liter — en kvantitet av 18 miljoner liter skulle återstå för användning såsom motorsprit.

Till grund för nu gällande bensinpris ligger ett medelpris för oljebolagen cif svensk oceanhamn av 18,53 öre per liter vid 7°. Vid beräkning av oljebolagens anskaffningskostnad för bensin bör till detta pris läggas tull och skatt samt hamnavgift. Dessutom tillkommer ett skattebelopp, som motsvarar bensinens volymökning från 7° till 20°, eftersom skatten utgår efter bensinens volym vid sistnämnda temperatur. Oljebolagens nuvarande anskaffningskostnader för bensin torde kunna beräknas till 44,33 öre per liter, i vilket belopp ingår inköpspris med 18,53 öre, skatt och tull med 25,1 öre samt volymkorrigering och hamnavgift med 0,7 öre.

Oljebolagens anskaffningskostnader för motorsprit och bensin utgöra alltså för närvarande respektive cirka 52 och cirka 44 öre per liter. Anskaffningskostnaden för lättbentyl (75 viktprocent bensin + 25 viktprocent motorsprit) är alltså cirka 46 öre per liter. Skillnaden i anskaffningskostnad mellan lättbentyl och bensin har i enlighet med beslut av priskontrollnämnden den 17 januari 1952 tillåtits att från och med den 21 i samma månad slå igenom i detaljhandelspriset, vilket alltså nu är 2 öre per liter högre på lättbentyl än på bensin.

I anslutning härtill har i skrivelsen framhållits att enligt vad som under hand erfarits vid förfrågan hos ett flertal oljebolag syntes efterfrågan på lättbentyl i stort sett icke ha rönt någon inverkan av prishöjningen. Detta förhållande torde främst få tillskrivas de fördelar ur driftssynpunkt som lättbentyl visat sig ha framför bensin. I viss mån syntes den efter prishöjningen i stort sett oförändrade försäljningen av lättbentyl sammanhånga med den rådande bristen på motorsprit och därmed på lättbentyl. Motorspriten måste på grund härav ransoneras. I första hand torde de tre största städerna erhålla leveranser av lättbentyl, vilka leveranser för närvarande torde omfatta den helt övervägande delen av tillgängliga kvantiteter motorsprit. Icke ens i dessa städer kunde emellertid efterfrågan fullt tillgodoses. Med hänsyn till att antalet fordon med motorer tillverkade för bränsle med högre oktantal successivt ökade och lättbentylen för dessa motorer utgjorde ett mera högvärdigt bränsle, syntes behovet av lättbentyl komma att öka ytterligare.

Rörande den nuvarande omfattningen av spritcentralens avsättningsgaranti har kontrollstyrelsen upplyst, att av de nio kvarvarande avtalen mellan spritcentralen och de under krisåren nytillkomna spritfabrikerna utlöppte under innevarande år åtta, av vilka sju under senare halvåret, samt ett under år 1954. Av den genom avtalen avsättningsgaranterade kvantiteten sprit, som den 1 januari 1952 utgjorde cirka 14 miljoner liter, beräknades den 1 juli 1952 återstå cirka 6 miljoner liter belöpande sig med cirka 5 miljoner liter på andra halvåret 1952 och med cirka 1 miljon liter på tiden den 1 januari 1953 — den 30 april 1954. Då kostnaderna för amortering och ränta å nu ifrågavarande fabrikers anläggningsskapital i fabrikernas pris till spritcentralen inginge med i medeltal cirka 8 öre per liter beroende av fabriker-

nas storlek och därav betingade variationer i tillverkningskostnaderna, innebure den den 1 juli 1952 kvarstående avsättningsgarantien en merkostnad för spritcentralen av cirka 480 000 kronor, varav cirka 400 000 kronor belöpa på andra halvåret 1952 och cirka 80 000 kronor på tiden den 1 januari 1953—den 30 april 1954.

Med hänsyn till att staten icke längre ansåges av beredskapsskäl behöva stödja produktionen av sulfitsprit och då den statliga avsättningsgarantien den 1 juli 1952 omfattade allenast en ringa kvantitet sulfitsprit, funnes enligt kontrollstyrelsens mening icke skäl att i fortsättningen medgiva skattefrihet för motorsprit. Genom en avsättning av exempelvis 18 miljoner liter motorsprit utan skatt under tiden den 1 juli 1952—den 30 juni 1953 skulle staten för nämnda tid förlora en skatteinkomst motsvarande den på samma mängd bensin belöpande skatten eller ($25 \text{ öre} \times 18 \text{ miljoner} =$) 4,5 miljoner kronor, vilket ur statsfinansiell synpunkt nu icke kunde vara försvarligt.

Slutligen har kontrollstyrelsen i fråga om skattesatsens avvägning anfört följande.

Beträffande frågan om storleken av den skatt som bör påläggas motorspriten får styrelsen erinra om att skatten på motorsprit och på bensin ursprungligen bestämdes till samma belopp. Sålunda utgjorde skatten för bensin och för motorsprit 5 öre för liter enligt 1924 års förordning och 6 öre för liter enligt 1929 års förordning. Den omständigheten att skatten på motorsprit suspenderades under lång tid som ett led i statsmakternas strävanden att stödja sulfitsprittillverkningen och att skattesatsen vid detta förhållande ej ändrades i samband med de sedermera beslutade höjningarna av bensinskatten torde nu icke böra föranleda någon differentiering av skattesatserna.

Fastställes skatten på motorsprit till 25 öre för liter, motsvarar detta en ökning av priset på lättbentyl med cirka 6 öre per liter om hela merkostnaden för skatten uttages, varigenom detaljhandelspriset alltså skulle komma att ligga 8 öre för liter högre på lättbentyl än på bensin. Denna prisskillnad torde emellertid komma att reduceras från och med den 1 januari 1953 på grund av bortfallet under innevarande år av kostnaderna för amortering och ränta å anläggningskapitalet för åtta av de nio kvarvarande avtalsbundna fabrikerne ävensom till följd av att spritcentralen då icke behöver i sitt pris på motorsprit inkludera kompensation för den genom förenämnda prisutjämningsförfarande uppkomna förlusten eller eventuellt kan slå ut återstoden av denna på en längre tidsperiod. En ytterligare anpassning av priset på lättbentyl till bensinpriset synes vidare så småningom möjlig genom att tillverkningskostnaderna för sulfitsprit, som för närvarande basera sig på höga skogs- och kolpriser, bli lägre. Emellertid får det antagas att efterfrågan på lättbentyl, även vid en reduktion av prisskillnaden, under första tiden kommer att avtaga. Ur skattesynpunkt skulle storleken av den såsom motorsprit avsatta kvantiteten sprit dock sakna betydelse, då statsverket erhåller 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, kommer vid minskad försäljning av sådan sprit att av spritcentralen avsättas inom andra användningsområden.

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 riksorganisation, 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.

Riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap har sålunda framhållit att nämnden även nu omfattade sin tidigare uttalade uppfattning, att några stödåtgärder för produktionen av motorsprit icke syntes behövliga ur beredskapssynpunkt. Verkställda utredningar hade visat, att motorspriten med den nuvarande produktionskapaciteten icke i större utsträckning kunde ersätta importerade drivmedel. I en framtida avspärningssituation vore man i stället hänvisad till i fredstid lagrad bensin, inhemsk tillverkning av bensin och till gengas som huvudsakligt ersättningsbränsle. Tillgodoseende av drivmedelsbehovet enligt dessa riktlinjer bleve billigare än sprittillverkning i erforderlig omfattning.

Aktiebolaget Vin- & spritcentralen har ansett det osannolikt att lättbentyl, med en prisskillnad gentemot oblandad bensin på 8 öre per liter — vilket skulle bli fallet om skatten å motorsprit bestämdes till 25 öre för liter — skulle kunna finna nämnvärd avsättning. Spritcentralen har vidare framhållit att de av spritcentralen lämnade avsättningsgarantierna för de s. k. nya sulfitsprittfabriker, som av beredskapsskäl byggdes under åren 1940—1944, upphörde med 1952 års utgång med undantag för en fabrik med en måttlig produktionskapacitet. De kvantiteter, som skulle övertagas från de nya fabrikena under senare delen av år 1952, kunde emellertid förväntas finna avsättning till andra ändamål än till motorsprit, därest denna på förslaget sätt skattebelades. Ur dessa synpunkter hade spritcentralen således icke något att erinra mot förslaget. Spritcentralen har emellertid samtidigt erinrat om att spritcentralen enligt avtalet med staten icke utan Kungl. Maj:ts tillstånd finge försälja sulfitsprit till förtäringssändamål, med mindre i stort sett motsvarande mängd sprit, framställd av potatis och spannmål, avsattes för s. k. skattefria ändamål. Tillverkningen av potatissprit hade emellertid icke under något år sedan 1941 varit tillräcklig för att täcka behovet av förtäringssprit och bolaget hade sedan år 1942 haft tillstånd att inköpa vissa fastställda kvantiteter sulfitsprit utan skyldighet att för skat-

tefria ändamål avsätta motsvarande kvantiteter potatissprit. Den från kampanjen 1951/52 disponibla mängden potatissprit beräknades komma att uppgå till knappt hälften av den kvantitet som erfordrades för förtäringssändamål. Den reserv, som spritcentralen haft att anlita vid de stora fluktuationerna i tillförseln av potatissprit under det senaste årtiondet, hade utgjorts av råvaran för motorsprit. Under sådana förhållanden kunde bolaget tillstyrka den föreslagna skattebeläggningen av motorsprit endast under förutsättning att tillräckliga garantier skapades för tillgång på sulfitsprit för förtäringssändamål.

1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken har uttalat att kontrollstyrelsens förslag om uttagande av skatt på motorsprit med 25 öre per liter icke borde genomföras; vad kontrollstyrelsen anfört hade å andra sidan utvisat, att tillräckliga skäl icke längre föreläge att suspendera den ordinarie skatten på motorsprit — d. v. s. sex öre per liter — för tiden efter den 30 juni 1952. Utredningen har sålunda framhållit att den möjligheten icke kunde lämnas ur räkningen, att utredningen framgent kunde komma att föreslå en viss sänkning av skatten på bensin. Därest skatten på motorsprit höjdes till 25 öre för liter från och med den 1 juli 1952, skulle — i samband med en sänkning av skatten på bensin — en ny ändring i skattesatsen på motorsprit bliva erforderlig ganska snart därefter. Då alltför ofta återkommande ändringar i skattesatserna på motorsprit vore förenade med vissa nackdelar, borde skatten icke nu bestämmas till högre belopp än som kunde antagas motsvara den framtida skattebelastningen på bensin. Det kunde vidare göras gällande att avgörandet av frågan om storleken av en eventuell skatt på motorsprit lämpligen borde anstå till dess den statliga avsättningsgarantien avvecklats, d. v. s. till den 30 april 1954, eller i varje fall till hösten 1952, då den kvantitet som omfattades av garantien sjunkit till allenast omkring en miljon liter.

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.

Bilverkstädernas riksförbund, Kungl. automobil klubben, KAK:s landsförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilindustrieförening, Sveriges trafikbilägares riksorganisation samt Svenska vägföreningen ha sålunda i ett gemensamt yttrande hemställt att 1950 års förordning om tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit under tiden från och med den 1 januari 1951 till och med den 30 juni 1952 måtte givas förlängd giltighet under sådan tidsperiod, att frågan om motorsprits ställning i beskattningshänseende kunde hänskjutas till den allmänna utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken.

Organisationerna ha uttalat att, med hänsyn till att motorspriten under praktiskt taget hela den tid drivmedelsbeskattningen existerat varit befriad från skatt och att den nu vanliga motorspritsblandningen (lättbentyl) därigenom kunnat tillföras marknaden till i huvudsak samma pris som bensinen, starka betänkligheter måste resas mot att nu utan närmare studium av konsekvenserna införa en skatt på detta motorbränsle, så att utförsäljningspriset för konsumenterna bleve mycket betungande och betydligt — enligt kontrollstyrelsens beräkningar 8 öre per liter — högre än för bensinen. Det faktum att automobilbeskattningen för närvarande vore under utredning samt att en rad andra för den nu aktuella frågan väsentliga bedömningsgrunder i dagens läge icke kunde preciseras medförde jämväl, att det föreliggande skatteförslagets konsekvenser vore svårbedömbara. Organisationerna ha härom anfört följande.

Hur prisskillnaden kommer att gestalta sig när resultaten av den allmänna utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken föreligger, kan för närvarande icke bedömas. De prissänkningar på motorsprit, som enligt kontrollstyrelsen kunna bli möjliga, när de under kristiden tillkomna spritfabrikerna under innevarande år i huvudsak slutamorterats, kunna icke heller nu överblickas. Ej heller kan bedömas i vad mån en eventuell »normalisering» av bränslekostnaderna kan återverka på kostnaderna för motorsprittillverkningen och på längre sikt medföra en anpassning av priset på lättbentyl till bensinpriset. En ytterligare, ännu osäker faktor av betydelse för bedömningen av frågan om motorsprits ställning i beskattningshänseende är den framtida tillgången av sulfitsprit för motorsprittillverkning. Denna fråga kommer sannolikt att kunna belysas bättre, när den 1948 inom jordbruksdepartementet tillsatta potatisindustriutredningen framlagt sina förslag rörande bl. a. grunderna för avsättningsskyddet åt fabrikspotatisodlingen.

Organisationerna ha vidare uttalat att antalet fordon med motorer tillverkade för högoktanigt bränsle (80 oktan) under senare år undergått en betydande stegring. Enligt preliminära uppgifter vore ungefär en fjärdedel av den nuvarande svenska bilparken — ett andelstal som enligt utvecklingstendenserna måste bedömas vara i starkt stigande — beroende av tillgången på sådant högvärdigt bränsle. Detta behov hade så långt tillgängliga kvantiteter medgivit hittills tillgodosetts med lättbentyl, vars driftsegenskaper av sakkunskapen betecknades såsom högklassiga. Den nu vanliga etylbensinen hölle ett oktantal av omkring 75, medan lättbentylens oktantal vore ca 80. På den svenska marknaden tillhandahölles för närvarande utöver spritblandad bensin inget annat drivmedel med motsvarande oktantal, medan man i flera andra europeiska länder saluförde bensin med olika oktanvärden. En så betydande prisskillnad mellan lättbentyl och oblandad bensin, som skulle föränledas av kontrollstyrelsens förslag, komme otvivelaktigt att mycket starkt begränsa avsättningsmöjligheterna för lättbentyl. Minskade avsättningsmöjligheter för lättbentylen komme emellertid i sin tur att medföra

ökade svårigheter för oljedistributörerna att tillhandahålla detta motorbränsle, varför risk kunde uppstå att varan i fortsättningen icke salufördes och alltså försvunne ur marknaden. Det vore emellertid ett oavvisligt konsumentintresse att även högoktanigt motorbränsle funnes tillgängligt i marknaden. Behovet av ett sådant kvalitetsbränsle kunde måhända efter en viss omställningsperiod för distributionsföretagen tänkas tillgodosett genom import av högoktanig bensin. Detta medförde dock högre importkostnader för bensinen och vore därför i viss utsträckning ett valutaproblem. Enligt organisationernas mening hade kontrollstyrelsen i sin skrivelse icke beaktat denna ur motortrafikens synpunkt betydelsefulla fråga om behovet av och tillgången på högklassigt motorbränsle. Utan att detta problem varit föremål för mer ingående utredning borde ett ställningstagande till förslagen om beskattning av motorspriten emellertid icke komma ifråga.

Beträffande betydelsen ur beredskapssynpunkt av en inhemsk produktion av motorbränsle ha organisationerna slutligen uttalat, att det förefölle dem vara önskvärt att landet i händelse av en avspärrning hade största tänkbara produktionskapacitet för tillverkning av inhemskt motorbränsle.

Aktiebolaget Svensk sprit har förordat att suspenderingen av skatten å motorsprit måtte utsträckas under ytterligare 1 år från och med den 1 juli 1952; alternativt har yrkats att skatten icke borde utgå med högre belopp än det av riksdagen redan fastställda, nämligen 6 öre per liter motorsprit. Bolaget har framhållit, att sulfitspritindustrien under normala tider icke kunde räkna med exporten för avsättning av sulfitspriten; för närvarande vore export icke möjlig. Industrien vore i behov av den inhemska bentylmarknaden för att trygga avsättningen av hela spritproduktionen. Bolaget hade därför med ekonomiska uppoffringar och med avstående från export, även när sådan varit möjlig till goda överpriser, i flera år understött bentylmarknaden för att söka trygga dess fortbestånd.

Bolaget har vidare uttalat att lättbentylen fyllde ett viktigt ändamål i den moderna motortrafiken. Cirka 30 % av landets motorfordon tarvade ett motorbränsle med minst cirka 80 oktan. Lättbentylen hölle 80—83 oktan, medan den etyliserade bensinen endast hölle cirka 74 oktan. För ett ständigt ökande antal motorfordon vore lättbentylen därför ett mera värdefullt bränsle än bensinen. Nuvarande bentylpris, som fastställts till 2 öre per liter högre än priset på bensin, syntes försäljningsmässigt sett så gott som precis motsvara lättbentylens högre värde under nuvarande ordning för allokering av motorsprit till bentylmarknaden. Kontrollstyrelsens förslag, som i nu rådande prisläge skulle föra med sig att utförsäljningspriset å lättbentyl komme att ligga 8 öre per liter högre än priset å bensin, skulle därför komma att innebära ett fullständigt stopp för hela bentylmarknaden. Säkerhetsregulatorn för avsättning av hela sulfitspritproduktionen skulle därmed försvinna. Detta skulle innebära att en del sulfitsprittfabriker måste läggas

ned. Så skulle i första hand bli fallet med anläggningarna för absolutering av sulfitsprit, och därmed skulle hela den framtida produktionen av motorsprit få avskrivras. Motorsprit vore nämligen absoluterad sulfitsprit. Trots riksnämndens negativa inställning framstode det i dessa tider som ett oeftergivligt krav att Sverige icke gjorde sig av med några produktionsenheter för framställning av inhemskt motorbränsle. Detta skulle uppenbarligen betyda försämrad krigsberedskap. I ett så bränslefattigt land som Sverige borde statsmakterna därför icke, i dagens läge, vidtaga några åtgärder som skulle medföra en minskning av sulfitspritproduktionen i landet.

Bolaget har slutligen framhållit att tvenne utredningar, potatisindustriutredningen samt 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordons- trafik, för närvarande påginge, vilkas resultat kunde påräknas få utomordentligt stort inflytande på statsmakternas slutliga inställning dels till hela frågan om sulfitspritproduktionens omfattning och dels till frågan om beskattningen av motorbränsle. Medan dessa utredningar påginge borde icke några sådana drastiska åtgärder vidtagas som innebure att hela den betydelsefulla och under många år uppbyggda marknaden för lättbentyl brötes sönder.

Svenska petroleum institutet har hemställt att kontrollstyrelsens förenämnda skrivelse icke måtte föranleda förslag om beskattning av motorsprit från och med den 1 juli 1952 utan att frågan måtte upptagas i ett vidare sammanhang under beaktande av de synpunkter institutet anfört. Institutet har framhållit att redan genom den prishöjning som skedde i januari 1952, innebärande att priset för bentyl numera överstege bensinpriset med 2 öre, efterfrågan på bentyl tydligt hade minskats. Särskilt vore detta fallet beträffande den yrkesmässiga trafiken, som av naturliga skäl vore mest priskänslig. En prisdifferens av 8 öre mellan bensin och bentyl skulle sannolikt inom kort medföra, att bentylförsäljningen nedginge, så att den i fortsättningen skulle sakna praktisk betydelse. Institutet har vidare anfört att enligt en inom institutets oljetekniska kommitté pågående utredning den svenska fordonsparkens nuvarande sammansättning vore sådan, att en avsevärd del av — särskilt de nyare — bilarna ekonomiskt kunde utnyttja ett bränsle med högre oktantal än 75 enligt ASTM-motormetoden. Detta oktantal vore normalt för vanlig etylbensin. Sådan bilbensin, som icke tillsatts med tetraetylbly (vit bensin), hade ett oktantal, som knappt uppginge till 70 enligt samma bestämningsmetod. För de moderna motorkonstruktionerna med hög kompression i cylindrarna föreskrevs i allmänhet ett bränsle med ett oktantal av cirka 80. Sådant bränsle hade hittills — förutom genom försäljning av högklassigare bensin — kunnat tillhandahållas i form av bentyl. Den svenska oljebranschen hade under det senaste kvartsseklet upparbetat en marknad för bentyl, och avsevärda kostnader hade nedlagts för att sätta servicestationerna runt landet i stånd att servera bensin och lättbentyl jämsides. Om i nuvarande läge bentylförsälj-

ningen skulle upphöra, skulle detta innebära en försämrad service för motortrafiken och krav skulle med säkerhet framkomma på import av bensin med högre oktannvärde. Avslutningsvis har institutet uttalat att för närvarande ett omfattande utredningsarbete påginge såväl om den svenska spritens användningsområden som i fråga om motortrafikens beskattning. Viss risk syntes föreligga, att ett beslut i enlighet med det av kontrollstyrelsen framlagda förslaget skulle komma att föregripa dessa utredningars resultat.

Sveriges automobilimportörförbund har avstyrkt kontrollstyrelsens förslag samt tillika förordat, att förslaget måtte vila i avvaktan på den allmänna utredningen rörande beskattningen av motorfordonstrafiken.

Departementschefen. 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 motorspritsbeskattningen 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 behövliga 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 fabrikerna. 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 skattesympunkt 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 motorspritbeskattningen 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.

Föredragande departementschefen hemställer härefter, att ett inom finansdepartementet upprättat förslag till *förordning om fortsatt tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit* måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

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

Ur protokollet:

Nils Fjellander.