

Nr 83.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, m. m.; given Stockholms slott den 20 februari 1953.

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

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

2) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1953; samt

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

GUSTAF ADOLF.

Per Edvin Sköld.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen föreslås att skatterna på bensin och brännolja höjes med 3 öre för liter från och med den 1 juli 1953. Vidare föreslås att skatten å motorsprit sättes i kraft nämnda dag och att därvid skall tillämpas en skattesats av 3 öre för liter.

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

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

Gällande lydelse:

1 §.

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

I denna — — — såsom motorsprit.

Föreslagen lydelse:

1 §.

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

I denna — — — såsom motorsprit.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1953.

¹ Senaste lydelse se 1950: 414.

Förslag
till
förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket
den 1 juli 1953.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

För bensin, som den 1 juli 1953 klockan 6 f. m. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt med 3 öre för liter.

Är bensin blandad med annan vara, skall vid skattskyldighetens bestämmande hänsyn tagas till den myckenhet, varmed bensin ingår i blandningen.

2 §.

1 mom. Skyldighet att erlägga skatt enligt denna förordning åligger, där ej annat föranledes av vad nedan i 2 mom. eller 9 § stadgas, den som vid den i 1 § angivna tidpunkten innehar bensin till myckenhet överstigande 1 500 liter.

2 mom. Från skattskyldighet enligt denna förordning är kronan befriad.

Skatt enligt denna förordning utgår icke för bensin, som tillverkats inom riket och som vid den i 1 § angivna tidpunkten ännu icke utlämnats från tillverkningsstället.

3 §.

Envar enligt denna förordning skattskyldig skall senast den 1 augusti 1953 på heder och samvete avgiva deklARATION rörande den myckenhet bensin, han vid den i 1 § angivna tidpunkten innehade, varvid tillika skall angivas den plats, där bensinen då förvarades.

Deklaration skall avgivas till länsstyrelsen i det län, där den skattskyldige författningsenligt är eller bör vara mantalsskriven, eller, om han avlidit, senast varit eller bort vara mantalsskriven,

eller där vederbörande styrelse eller förvaltning har sitt säte eller sysselman eller ombud är bosatt,

eller i fall, då nämnda regler ej äro tillämpliga, i det län, där huvuddelen av den med deklARATIONEN avsedda bensinen finnes vid den tidpunkt, som anges i 1 §.

4 §.

1 mom. Det åligger länsstyrelse att övervaka, att deklARATIONER inkomma från alla uppgiftsskyldiga och att angivna deklARATIONER äro fullständiga och riktiga, därvid särskilt bör tillses, att envar, som idkar handel med eldfarliga oljor av första klassen, fullgjort honom åliggande deklARATIONSSKYLDIGHET. Den, som icke avgivit deklARATION men kan antagas vara deklARATIONSPLIKTIG eller som avgivit ofullständig deklARATION, må föreläggas att inom viss tid inkomma med deklARATION eller med erforderliga uppgifter.

2 mom. Finner länsstyrelse för behörig påföring av skatt nödigt, att granskning av den skattskyldiges bokföring eller undersökning av dennes inneliggande lager av bensin verkställes, bör länsstyrelsen föranstalta om

sådan granskning eller undersökning; och äger länsstyrelsen därvid, i mån av behov, anlita biträde av sakkunnig.

Det åligger skattskyldig att för sådan undersökning bereda länsstyrelse eller av länsstyrelse förordnad person tillträde till handels-, fabriks- eller annan upplagslokal samt att för granskning tillhandahålla sin bokföring och därtill hörande handlingar.

Arvode till sakkunnig bestämmes av länsstyrelse och skall jämte annan kostnad för undersökning eller granskning, som i detta mom. sägs, bestridas av medel, som enligt denna förordning inflyta till statsverket.

3 mom. Kungl. Maj:t må ock förordna om granskning av deklarationer och eljest inhämtade uppgifter. Av Kungl. Maj:t förordnad granskningsman äger jämväl taga del av skattskyldigs bokföring och verkställa undersökning av dennes inneliggande lager av bensin på sätt i 2 mom. stadgas.

Kostnad för granskning, varom Kungl. Maj:t förordnat, bestrides av medel, som i 2 mom. sägs.

5 §.

Länsstyrelse åligger att på grundval av inkomna deklarationer och eljest inhämtade uppgifter i särskild längd förteckna dem, som avgivit deklaration, samt fastställa den myckenhet bensin, för vilken skatt skall erläggas enligt denna förordning, ävensom därå belöpande skatt.

6 §.

Så snart ske kan skall till envar skattskyldig i rekommenderat brev med allmänna posten översändas utdrag av längden, såvitt honom angår, tillika med underrättelse om tid och sätt för skattens erläggande samt vad den skattskyldige har att iakttaga, om han vill överklaga länsstyrelsens beslut eller eljest söka befrielse från påförd skatt.

7 §.

Har någon i deklaration eller annan uppgift, som enligt denna förordning avgivits, lämnat oriktigt meddelande, eller har uppgiftspliktig underlåtit avlämna deklaration eller inforordad upplysning, och har därav föranletts, att skatt icke blivit honom påförd eller blivit påförd till för lågt belopp, skall skatt påföras den skattskyldige till belopp, som genom berörda förfarande eller underlåtenhet undandragits.

Efterbeskattning må ej ske senare än år 1958.

8 §.

1 mom. Förmenas länsstyrelse hava vid påförande av skatt förfarit oriktigt, må besvär anföras hos kammarrätten.

Besvären skola hava inkommit till länsstyrelsen i det län, där skatten påförts, inom natt och år efter det skatten blivit klaganden avfordrad, vid påföljd, om den tid försittes, att besvären icke upptagas till prövning. Den omständigheten att besvären ingivits eller insänts till kammarrätten i stället för till länsstyrelsen skall icke utgöra hinder för prövning av klagandens talan, därest besvären inkommit till kammarrätten inom besvärstiden. I sådant fall skola besvären av kammarrätten omedelbart överlämnas till länsstyrelsen för vidare behandling på sätt i 2 mom. sägs.

2 mom. Sedan vid besvären fogats de handlingar, på vilka överklagade beslutet grundats, ävensom utdrag av längden, i vad den klagande angår, har länsstyrelsen att skyndsamt till kammarrätten översända samtliga handlingar med de upplysningar och erinringar besvären anses påkalla.

9 §.

Visar skattskyldig, att bensen, som han innehaft vid den i 1 § angivna tidpunkten, levererats till annan, och grundar sig leveransen på försäljningsavtal, som slutits före denna förordnings ikraftträdande, äger Kungl. Maj:t, där den skattskyldige icke på grund av förbehåll i försäljningsavtalet eller eljest är berättigad att hos köparen uttaga skatten, bestämma att skattskyldigheten skall åligga köparen eller, då skäl därtill äro, medgiva befrielse från eller återbäring av skatten.

Ansökan om sådan befrielse eller återbäring skall ingivas inom en månad efter det skatt avfordrats vederbörande.

10 §.

Angående restitution av skatt, som i denna förordning avses, skola bestämmelserna i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensen och motorsprit äga motsvarande tillämpning.

11 §.

Granskning av deklARATIONER, som enligt denna förordning avgivits, må ej verkställas av annan än länsstyrelse eller jämlikt 4 § 3 mom. förordnad person.

Deklarationerna skola tillhandahållas de ämbets- och tjänstemän, som i och för sin befattning böra därav erhålla del. I övrigt må deklARATIONER icke vara för någon tillgänglig, utan att den, som avgivit deklARATIONEN, medgivit dess offentliggörande; dock må deklARATIONER, på sätt Kungl. Maj:t förordnar, för statistisk bearbetning utlämnas till ämbetsmyndighet eller tjänsteman, åt vilken Kungl. Maj:t uppdrager utförandet av sådan bearbetning.

Deklarationerna skola med de undantag, vartill stadgandena i nästföregående stycke föranleda, hos länsstyrelsen förvaras intill utgången av år 1958, varefter deklARATIONERNA skola förstöras.

12 §.

Den, som underlåter att inom föreskriven tid avlämna deklARATION, straffes med dagsböter; och må länsstyrelsen förelägga den uppgiftspliktige lämpligt vite.

13 §.

Om ansvar i vissa fall för den, som i deklARATION lämnat oriktig uppgift, stadgas i skattestrafflagen.

14 §.

1 mom. Tjänsteman, vilken på grund av sin befattning med ärende, som i denna förordning avses, erhållit del av deklARATION eller skattskyldigs bokföring, må ej i vidare mån än hans tjänsteutövning fordrar yppa vare sig innehållet i sådan deklARATION eller skattskyldigs affärsförhållande, varom han därvid erhållit kännedom. Den häremot bryter vare underkastad ansvar såsom för tjänstefel. Gör annan än tjänsteman sig skyldig till förseelse, som nu sagts, straffes med dagsböter.

2 mom. Den, som på grund av sådant förordnande om statistisk bearbetning av deklARATIONER, som i 11 § sägs, erhållit del av deklARATION, må ej utom tjänsten yppa något av deklARATIONENS innehåll. Vid överträdelse härav vare den skyldige förfallen till ansvar, som i 1 mom. stadgas.

15 §.

Länsstyrelse äger utdöma vite, som förelagts enligt 12 §.

16 §.

Bestämmelser rörande uppörd av skatt, som i denna förordning avses, så ock de närmare föreskrifter, som eljest erfordras för tillämpning av denna förordning, meddelas av Kungl. Maj:t.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

F ö r s l a g

till

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

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1935 angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

Gällande lydelse:

1 §.

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

Med automobil — — — såsom automobil.

Föreslagen lydelse:

1 §.

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

Med automobil — — — såsom automobil.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1953.

¹ Senaste lydelse se 1950: 415.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 20 februari 1953.

Närvarande:

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

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sköld, anmäler efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet fråga om *vissa ändringar i beskattningen av drivmedel till motorfordon* samt anför därvid följande.

Inledning.

Såsom framgår av statsverkspropositionen till innevarande års riksdag (se Inkomster å driftbudgeten s. 51) omnämnde jag vid behandling av frågan om beräkningen av statsverkets inkomster för budgetåret 1953/54, att jag hade för avsikt att senare göra hemställan om att, i avvaktan på resultatet av den pågående utredningen angående beskattningen av motorfordonstrafiken, provisoriskt förslag om höjning med 5 öre av skatten på bensin och brännolja framlades för riksdagen. Som skäl härför anförde jag, att de utgifter för vägväsendet m. m. som skulle täckas av automobilskattemedel uppginge till sammanlagt 639,8 miljoner kronor. Detta belopp, som i stort sett motsvarade utgifterna för den nuvarande omfattningen av verksamheten inom vägväsendet enligt rådande kostnadsnivå, översteg de beräknade automobilskattemedlen med i runt tal 75 miljoner.

Jag anhåller nu att få anmäla frågan om en höjning av skatten å bensin och brännolja. I detta sammanhang torde jag jämväl få behandla en av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken med skrivelse den 5 februari 1953 överlämnad promemoria angående beskattningen av motorsprit. Över nämnda promemoria har, efter remiss, *yttranden* avgivits av kontrollstyrelsen, Aktiebolaget Vin- & spritcentralen, Aktiebolaget Svensk sprit, Svenska petroleum institutet, Bilverkstädernas riksförbund, Kungl. Automobil klubben, KAK:s landsförbund, Motorförarnas helykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Sveriges automobilhandlareför-

bund, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Svenska vägföreningen samt Sveriges automobilimportörförbund.

Skatten å bensin och brännolja.

Beskattningen av motorfordonstrafiken är anordnad dels såsom en skatt på själva fordonet och dels såsom en drivmedelsskatt.

Fordonsbeskattningen infördes genom förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt. Genom beslut av 1952 års riksdag höjdes fordons-skatten med ca 40 procent i förhållande till då gällande skattesatser. Höjningarna trädde i kraft den 1 januari 1953. I följande tablå är sammanställda de skattesatser som gällt under åren 1946—1952 respektive gäller från och med år 1953.

	1946—1952	Fr. o. m. 1953
Personbilar ¹	70: — + 20: —	100: — + 28: —
Lastbilar	70: — + 25: —	100: — + 37: —
Omnibussar	70: — + 22: —	100: — + 33: —
	21: —	30: —
Motorecyklar	28: —	40: —
	42: —	60: —

Härjämte uttages fordonsskatt å släpvagnar med belopp från 80 till 560 kronor beroende på släpvagnens vikt.

I fråga om beskattningen av drivmedel gäller förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit samt förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja. Sedan den 1 januari 1951 (SFS 1950: 414 och 415) har bensinskatten utgått med 25 öre för liter och brännoljeskatten med 20 öre för liter. Bensinskattens storlek under olika tidsperioder framgår av följande uppställning.

Tidsperiod	Skatt (öre per liter)
1/7 1929—3/6 1931	6
4/6 1931—30/4 1932	(6 + 2 =) 8
1/5 1932—30/6 1938	10
1/7 1938—31/12 1939	12
1/1 1940—30/6 1940	(12 + 4 =) 16
1/7 1940—31/12 1945	(12 + 25 =) 37
1/1 1946—31/3 1948	18
1/4 1948—31/12 1950	(18 + 27 =) 45
1/1 1951—	25

Beträffande skatten å motorsprit återkommer jag i ett senare avsnitt.

¹ Den första siffran rörande skatten på personbilar, lastbilar och omnibussar anger grundavgiften per fordon och den andra siffran tillägsavgiften för varje 100 kg av fordonets tjänstevikt minskad med 900 kg.

Såsom redan inledningsvis nämnts har automobilskattemedlen för budgetåret 1953/54 — med utgångspunkt från de skattesatser vilka gäller från och med den 1 januari 1953 — av riksräkenskapsverket beräknats till 565 miljoner kronor. Av detta belopp belöper 200 miljoner kronor på fordonskatten och 365 miljoner kronor på drivmedelsskatten, huvudsakligen bensinskatten.

Sedan statsverkspropositionen framlades har vid sammanträde inom finansdepartementet representanter för de olika organisationerna på bilens område beretts tillfälle att framlägga sina synpunkter på den uppkomna frågan om en höjning av bilbeskattningen i syfte att täcka den i statsverkspropositionen angivna bristen å 75 miljoner kronor. Från organisationernas sida har därvid uttalats önskemål om att vissa jämkningar måtte vidtagas å utgifts- och inkomstsidorna i automobilskattemedlens specialbudget för att nedbringa differensen mellan de löpande utgifterna och inkomsterna. Sålunda har ifrågasatts huruvida icke anslaget till Förstärkning och förbättring av vägar, vilket anslag på grund av omläggning till kalenderårsredovisning i statsverkspropositionen beräknats med utgångspunkt från den antagna medelförbrukningen under ett och ett halvt budgetår, borde kunna omräknas till att allenast avse budgetåret 1953/54. En omläggning till kalenderårsberäkning med åtföljande ökat anslagsbehov för det budgetår omläggningen vore avsedd att äga rum, borde enligt organisationernas mening få anstå ytterligare något år. Toges hänsyn endast till medelförbrukningen under nästkommande budgetår kunde, menade organisationerna, berörda anslag minskas med ca 30 miljoner kronor. Organisationerna har vidare ifrågasatt huruvida icke de beräknade inkomsterna av bilbeskattningen under nästa budgetår kunde uppräknas med 10 miljoner kronor. Erfarenheten gäve vid handen att de i riksstaten för en rad tidigare år upptagna inkomstbeloppen varit avsevärt lägre än de sedermera influtna verkliga inkomsterna. Enligt organisationernas mening borde den härefter kvarstående differensen, alltså ca 35 miljoner kronor, i första hand täckas med tidigare inbetalade bilskattemedel, uppförda å budgetutjämningsfonden. Om denna väg icke skulle stå öppen återstode möjligheten att justera skatterna å motorfordonstrafiken så att löpande inkomster för budgetåret 1953/54 bleve tillräckliga. En sådan uppjustering borde emellertid ske med utgångspunkt från att behovet av tillskottsmedel vore i runt tal 35 miljoner kronor.

Departementschefen. Innan jag närmare berör frågan om den nu aktuella höjningen av bilbeskattningen, vill jag erinra om att enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens år 1949 framlagda normalbudget för vägväsendet de under en 20-årsperiod behövligen, genomsnittliga statliga vägutgifterna uppskattades till 525 miljoner kronor om året i 1948 års priser, vilket omräknat till 1952 års pris- och lönenivå kan beräknas till ca 760 miljoner kronor. Målsättningen för normalbudgetens kostnadskalkyler var, att vägnätet under 20-årsperioden skulle upprustas till att överlag tåla ett axeltryck av 6 ton.

Sedan länge har tillämpats den principen att motorfordonstrafiken skall genom särskild beskattning gälda kostnaderna för vägväsendets behov. Utan att i detta sammanhang närmare ingå på en bedömning av vägkostnadernas storlek på längre sikt, är det likväl uppenbart, att det under de närmaste åren icke kommer att finnas utrymme för en sänkning av de nuvarande utgiftsbeloppen utan att tvärtom en höjning är att emotse. Såsom tidigare nämnts har i årets statsverksproposition utgifterna för vägväsendet i avseende på budgetåret 1953/54 beräknats till sammanlagt omkring 640 miljoner kronor. Samtidigt har intäkterna av automobilbeskattningen — med utgångspunkt från nu gällande skattesatser — uppskattats till 565 miljoner kronor. Den brist som sålunda föreligger för nästa budgetår kan, mot bakgrunden av den tidigare antydda väntade utvecklingen av vägkostnaderna, icke betraktas som en tillfällig företeelse utan är fastmera ett uttryck för att det finns ett varaktigt behov av ökade intäkter för vägväsendet.

Å andra sidan är jag väl medveten om angelägenheten av att i nuvarande läge, då en allmän översyn av hela automobilbeskattningsfrågan pågår vars resultat kan väntas föreligga i sådan tid att ett förslag kan underställas nästa år riksdag, icke större ändringar göres i nu gällande skattesatser än som bedömes vara absolut nödvändiga.

Vid de tidigare omnämnda överläggningarna med organisationerna på bilismens område har övervägts olika möjligheter att nedbringa den konstaterade skillnaden för nästa budgetår mellan vägväsendets utgifter och inkomsterna på automobilskattemedlen. Därvid har diskuterats det förhållandet att anslaget till Förstärkning och förbättring av vägar avser medelsförbrukningen under ett och ett halvt år eller sålunda från den 1 juli 1953 till den 31 december 1954. Anledningen härtill är att anslaget föreslås bli kalenderårsberäknat i likhet med övriga byggnadsanslag. Av anslaget, som uppförts med 86 miljoner kronor, beräknas ca 30 miljoner kronor motsvara medelsförbrukningen under andra halvåret 1954. Från organisationernas sida har ifrågasatts, huruvida icke omläggningen till kalenderårsberäkning av nämnda anslag borde anstå till ett senare år och anslaget i enlighet härmed nedskrivs med 30 miljoner kronor. Av olika skäl anser jag att ett uppskjutande av kalenderårsräkningen av förstärknings- och förbättringsanslaget icke bör ifrågakomma. Med hänsyn till de nyss antydda speciella förhållanden, som nu påverkar bedömningen, torde det dock böra övervägas att — såvitt avser uttagandet av skatter från motorfordonstrafiken under nästa budgetår — endast taga hänsyn till medelsförbrukningen under samma budgetår. Härigenom skulle visserligen automobilskattemedlens specialbudget för nästa budgetår bli formellt underbalanserad med 30 miljoner kronor. Då emellertid underskottet endast uppkommit genom en bokföringsmässig omläggning av anslagsberäkningen och sålunda någon kassamässig underbalansering i verklig mening icke skulle föreligga, anser jag att denna utväg bör väljas för att i möjligaste mån begränsa behovet av en höjning av bilbeskattningen under den tid som kvarstår innan en mera långsiktig lösning hunnit genomföras.

Från organisationernas sida har vidare ifrågasatts att upptaga inkomster-
na av automobilskattemedlen till 575 miljoner kronor i stället för det av
riksräkenskapsverket beräknade beloppet 565 miljoner kronor. Tillräckligt
underlag för att frånga den av riksräkenskapsverket gjorda beräkningen sy-
nes emellertid icke föreligga.

Med beaktande av det nu anförda torde det belopp, som ytterligare er-
fordras för att täcka utgifterna för vägväsendet under nästa budgetår, kun-
na beräknas till $(75 - 30 =)$ 45 miljoner kronor. Då vid överläggningarna
med organisationerna förslag framkommit om att täcka bristen med medel
ur automobilskattemedelsfonden, vill jag först nämna, att såvitt nu kan be-
dömas denna fond vid utgången av innevarande budgetår torde vara prak-
tiskt taget helt förbrukad. Bortsett härifrån skulle emellertid förfarandet
medföra att automobilskattemedlens specialbudget och därmed driftbud-
geten bleve i verklig mening underbalanserad. Då detta skulle innebära en
avvikelse från den allmänna målsättning för budgetpolitiken, som uppställts
i finansplanen, anser jag mig icke kunna biträda ett sådant förslag.

För täckande av nyssnämnda brist å 45 miljoner kronor kan olika alter-
nativ diskuteras. I fråga om fordonsskatten må framhållas att denna skatt
höjdes med ca 40 procent så sent som vid 1952 års vårriksdag och att höj-
ningarna trätt i kraft den 1 januari 1953. Beträffande beskattningen av driv-
medel har dessa skatter utgått oförändrade sedan den 1 januari 1951. Med
beaktande härav torde den lämpligaste utvägen vara att anskaffa de ytterli-
gare automobilskattemedel, vilka nu är erforderliga, genom en höjning av
skatterna på drivmedel. Såsom tidigare nämnts har jag också i statsverks-
propositionen räknat med en höjning av skatterna på bensin och bränn-
olja, nämligen med 5 öre för liter. Godtages det av mig framlagda förslaget
att beräkna det erforderliga medelstillskottet för nästa budgetår till endast
45 miljoner kronor kan emellertid höjningen begränsas till 3 öre för liter.
Härigenom har också skälen för att uttaga hela beloppet i form av höjda
drivmedelsskatter vunnit i styrka. Skulle en viss del läggas på fordonsskatten
bleve nämligen höjningarna av de olika skattesatserna så obetydliga att in-
vändningar av rent praktisk art skulle kunna riktas mot en sådan skatte-
omläggning. I detta sammanhang må också erinras om att minutpriset på
bensin sänkts med 2 öre per liter den 1 oktober 1952, varför någon upp-
justering av taxorna i yrkesmässiga trafiken ej såvitt kan bedömas torde
behöva ifrågakomma.

Jag förordar sålunda att skatterna å drivmedel skall höjas med 3 öre för
liter från och med den 1 juli 1953. Detta innebär en höjning av skatten å
bensin från 25 till 28 öre och av skatten å vissa för drivande av automobil
använda brännolja från 20 till 23 öre, allt för liter räknat. Jag är emeller-
tid angelägen understryka att skattehöjningen endast är ett provisorium i
avvaktan på resultatet av den nu pågående automobilskatteutredningen. Jag
har sålunda i detta sammanhang icke på något sätt tagit ställning till frå-
gan om den slutliga fördelningen mellan fordonsskatt och drivmedelsskatter.

I samband med skärpningen av drivmedelsbeskattningen bör en särskild
lager-skatt genomföras.

Slutligen vill jag nämna, att vid framläggandet tidigare i år (jfr prop. 20) av förslaget om restitution av skatt för bensin till jordbrukets bensindrivna traktorer räknats med att bensinskatten skulle komma att höjas med 5 öre för liter. Även om höjningen kommer att begränsas till 3 öre torde det emellertid vara befogat att låta restitution åtnjutas med de i proposition nr 20 föreslagna beloppen 275 kronor för år 1953 och 300 kronor för år 1954.

Skatten å motorsprit.

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.

Dessa bestämmelser om särskild skatt å motorsprit trädde i kraft först den 1 juli 1948. Under tiden från och med sistnämnda dag till och med den 31 december 1950 utgick skatt å motorsprit dels med det i 1929 års förordning bestämda beloppet 6 öre för liter dels ock därutöver med 9 öre för liter i tillägsskatt eller alltså med tillhoppa 15 öre för liter.

I förordningen den 15 december 1950 (nr 659) om tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit föreskrevs att vad i 1929 års förordning stadgades angående skatt å motorsprit icke skulle äga tillämpning under tiden från och med den 1 januari 1951 — den 30 juni 1952.

I propositionen den 14 mars 1952 (nr 172) med förslag till förordning om fortsatt tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit föreslogs, att vad i 1929 års förordning stadgades angående skatt å motorsprit icke skulle äga tillämpning under tiden från och med den 1 juli 1952 till och med den 30 juni 1953. Detta förslag antogs av riksdagen, och författning i ämnet utfärdades den 15 maj 1952 (SFS nr 243).

I fråga om statsmakternas tidigare behandling av frågan om beskattningen av motorsprit torde i huvudsak få hänvisas till nyssnämnda proposition nr 172 till 1952 års riksdag och till däri gjorda hänvisningar. Emellertid må i detta avseende här erinras om följande.

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. Enligt vad då framhölls borde beskattningen av motorsprit avvägas på sådant sätt att försäljningspriset på motorsprit komme att i stort sett motsvara försäljningspriset på bensin. Skatten på bensin nedsattes därefter — från och med den 1 januari 1951 — till 25 öre för liter, och i samband därmed sattes beskattningen av motorsprit ånyo ur kraft.

Vad angår frågan om motorspritsens behandling i skattehänseende under tiden den 1 juli 1952—den 30 juni 1953 har i propositionen 1952: 172 vidare omnämnts, att kontrollstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 13 februari 1952 föreslagit, att beskattningen av motorsprit skulle sättas i kraft den 1 juli 1952 samt att skattesatsen därvid skulle höjas från 6 öre till 25 öre för liter. Såsom motivering härför anförde kontrollstyrelsen bl. a. att då

staten icke längre ansåges av beredskapsskäl behöva stödja produktionen av sulfitsprit, skäl icke funnes enligt kontrollstyrelsens mening att i fortsättningen medgiva skattefrihet för motorsprit.

I proposition 1952: 172 anförde jag bl. a.

Det är i och för sig önskvärt att frågan om motorspritsens beskattning snarast erhåller en definitiv reglering. Genom att den statliga avsättningsgarantien efter den 1 juli 1952 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 motorspritbeskattningens 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 tillrädligt 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.

Såsom förut nämnts antog 1952 års riksdag det i propositionen 1952: 172 framlagda förslaget om fortsatt uppskov med beskattningen av motorsprit, varför ej heller under tiden den 1 juli 1952 —den 30 juni 1953 uttages någon skatt å motorsprit.

I den tidigare omnämnda promemorian har *1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken* föreslagit att beskattningen av motorsprit skall sättas i kraft den 1 juli 1953 och att därvid skall tillämpas den i 1929 års förordning angivna skattesatsen om 6 öre för liter.

I promemorian har till en början omnämnts att kontrollstyrelsen i skrivelse till utredningen den 31 december 1952 anhållit att utredningen måtte till Kungl. Maj:t framföra förslag om att beskattningen av motorsprit skulle sättas i kraft den 1 juli 1953 och att skattesatsen skulle bestämmas till samma belopp som för bensin.

Enligt vad som meddelas i promemorian beräknar utredningen att framlägga ett slutligt förslag rörande beskattningen av motorfordonstrafiken under hösten 1953. De ändringar som då kunde komma att förordas i fråga om beskattningen av motorfordon och drivmedel till motorfordon torde

kunna träda i kraft tidigast den 1 januari 1955. Enligt vad från potatisindustriutredningens sida under hand upplysts komme denna utredning att avlämna sitt förslag under hösten 1953. Resultaten av dessa två utredningar kunde sålunda icke föreligga i så god tid att på utredningarna grundade resultat kunde föreläggas 1953 års riksdag.

I anslutning härtill anföres i promemorian att då de skäl som vid 1952 års riksdag åberopades till motivering för ett uppskov för tiden den 1 juli 1952—den 30 juni 1953 med motorspritbeskattningens ikraftträdande ägde giltighet även såvitt anginge tiden från och med den 1 juli 1953 till utgången av år 1954 eller i varje fall till och med den 30 juni 1954, torde kontrollstyrelsens i skrivelsen den 31 december 1952 framförda förslag därom att för motorsprit skulle från och med den 1 juli 1953 uttagas samma skatt som för bensin icke böra genomföras. Emellertid borde vid bedömandet av frågan, huruvida skatt skulle uttagas för motorsprit för tiden från och med den 1 juli 1953 eller icke, jämväl beaktas det nu aktuella spörsmålet om höjning av skatten på bensin i syfte att täcka utgifterna för vägväsendet under budgetåret 1953/54. En höjning av skatten på bensin med 3 eller 5 öre för liter komme givetvis att inverka på relationen mellan detaljhandelspriserna på de båda för motorfordonstrafiken betydelsefulla drivmedlen bensin och lättbentyl. Sistnämnda produkt innehölle enligt den i Sverige tillämpade blandningsmetoden bensin till normalt 75 viktprocent och i övrigt motorsprit.

Därefter redovisas i promemorian vissa från kontrollstyrelsens andra byrå under hand inhämtade uppgifter angående priserna på bensin och lättbentyl vid olika skatteuttag. Av nämnda uppgifter framgår bl. a. följande.

För bensin är cif-priset för närvarande 18,26 öre, och priset på motorsprit är 52,10 öre, allt per liter. I lättbentyl ingående 75 viktprocent bensin beräknas till 76,5 volymprocent. I kalkylen rörande priset på lättbentyl ingår en post om 0,33 öre för liter avseende hamnavgift för bensin. Kostnaden för blandning av motorsprit och bensin till lättbentyl beräknas till 3 öre för liter motorsprit.

1. Gällande priser (jan. 1953) enligt priskontrollnämndens kalkyler (öre/liter), m. m.

Bensin		Lättbentyl	
Cif-pris	18,26	Bensin: 0,765 (18,26 + 0,33) =	14,22
Tull, skatt och volymkorr. . .	25,47	» 0,765 × 25,47 =	19,49
		Motorsprit: 0,235 × 52,10 =	12,24
		Blandningskostnad (0,705)	0,71
Grossistmarg.	6,80	Grossistmarg.	6,80
Detaljistmarg.	6,50	Detaljistmarg.	6,50
	<hr/>		<hr/>
	Summa 57,03		59,96
Stoppris i O-zon	57,00		60,00
Oljebolagens pris.	55,00		57,00

II. *Bensinskatten höjes med 3 öre; motorspriten blir fortfarande skattefri.*

Bensin		Lättbentyl	
Cif-pris	18,26	Bensin: (= alt. I)	14,22
Tull, skatt och volymkorr. ..	28,51	» 0,765 × 28,51 =	21,81
		Motorsprit: (= alt. I)	12,24
		Blandningskostnad	0,71
Grossistmarg.	6,80	Grossistmarg.	6,80
Detaljistmarg.	6,50	Detaljistmarg.	6,50
	<hr/>		<hr/>
Summa	60,07		62,28

III. *Bensinskatten höjes med 5 öre; motorspriten fortfarande skattefri.*

Bensin		Lättbentyl	
Cif-pris	18,26	Bensin: (= alt. I)	14,22
Tull, skatt och volymkorr. ..	30,54	» 0,765 × 30,54 =	23,36
		Motorsprit: (= alt. I)	12,24
		Blandningskostnad	0,71
Grossistmarg.	6,80	Grossistmarg.	6,80
Detaljistmarg.	6,50	Detaljistmarg.	6,50
	<hr/>		<hr/>
Summa	62,10		63,83

IV. *Bensinskatten höjes med 3 öre; skatt uttages på motorsprit med 6 öre.*

Bensin		Lättbentyl	
		Bensin: (= alt. I)	14,22
		» (= alt. II)	21,81
		Motorsprit: 0,235 × 58,18 =	13,67
		Blandningskostnad	0,71
		Grossistmarg.	6,80
		Detaljistmarg.	6,50
	<hr/>		<hr/>
Summa (= alt. II)	60,07		63,71

V. *Bensinskatten höjes med 5 öre; skatt uttages på motorsprit med 6 öre.*

Bensin		Lättbentyl	
		Bensin: (= alt. I)	14,22
		» (= alt. III)	23,36
		Motorsprit: (= alt. IV)	13,67
		Blandningskostnad	0,71
		Grossistmarg.	6,80
		Detaljistmarg.	6,50
	<hr/>		<hr/>
Summa (= alt. III)	62,10		65,26

VI. Bensinskatten höjes med 3 öre; skatt uttages på motorsprit med 5 öre.

Bensin	Lättbentyl	
	Bensin: (= alt. I)	14,22
	» (= alt. II)	21,81
	Motorsprit: $0,235 \times 57,17.. =$	13,43
	Blandningskostnad	0,71
	Grossistmarg.	6,80
	Detaljst marg.	6,50
	<hr/>	<hr/>
	Summa (= alt. II) 60,07	63,47

I promemorian har slutligen anförts.

Då vid tidigare tillfällen diskuterats frågan om höjningen i beskattningen av motorfordonstrafiken har från motororganisationernas sida framhållits såsom önskvärt, att vid provisoriska ändringar i beskattningen av motorfordonstrafiken i avvaktan på slutligt förslag i dessa frågor borde ske endast likformiga höjningar vilka icke rubbade förhållandet mellan nuvarande priser eller skatter. Om denna synpunkt tillmättes avgörande vikt, torde skatt böra uttagas på motorsprit — från och med den 1 juli 1953 — med 5 öre för liter om skatten på bensin höjes från 25 till 28 öre för liter (alt. VI) och med 6 öre för liter om bensinskatten höjes från 25 till 30 öre för liter (alt. V).

Det torde på nuvarande utredningsstadium finnas anledning räkna med, att i det slutliga förslaget rörande beskattningen av motorfordonstrafiken en särskild skatt kommer att förordas beträffande motorsprit som användes vid vägtrafik, och att denna skatt icke kommer att uppgå till lägre belopp än det i 1929 års förordning angivna beloppet 6 öre för liter. Ett uttagande av en skatt på motorsprit av denna storleksordning redan från och med den 1 juli 1953 skulle förmodligen bidra till att försök göres på ett tidigare stadium än eljest att genom rationaliseringar eller på annat sätt sänka detaljhandelspriset på lättbentyl till i närheten av priset på bensin.

Om skatten på motorsprit uttages från och med den 1 juli 1953 med 6 öre för liter uppkommer därjämte den fördelen att — då sagda skatt är endast suspenderad till utgången av juni 1953 — ingen annan åtgärd erfordras från statsmakternas sida än att frågan om skattens uttagande anmäles för 1953 års riksdag för dess godkännande.

På nu anförda skäl förordas att beskattningen av motorsprit, som användes i vägtrafik, sättes i kraft den 1 juli 1953 och att därvid skall tillämpas den i 1929 års förordning angivna skattesatsen om 6 öre för liter, oavsett huruvida höjningen av bensinskatten sker med 3 eller 5 öre för liter. Denna beskattning av motorspriten torde böra bestå tills vidare till och med den 31 december 1954.

Statsverkets inkomster av skatten på motorsprit torde — med förut angivna utgångspunkter — kunna för budgetåret 1953/54 beräknas till 1,2 miljoner kronor.

Av innehållet i de över promemorian avgivna remissyttrandena må här återgivas följande.

Kontrollstyrelsen har uttalat att styrelsen icke funnit skäl att på grund av vad som anförts i promemorian frånga sin i tidigare sammanhang uttalade

principiella inställning att skatten på motorsprit borde utgå med samma belopp som skatten på bensin. Om likväl skattelättnad fortfarande ansåges vara påkallad, hade styrelsen ingenting att erinra mot utredningsmannens förslag att beskattningen av motorsprit, som användes i vägtrafik, sattes i kraft den 1 juli 1953 med en skattesats om 6 öre för liter.

Bilverkstädernas riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund, Kungl. Automobil klubben, KAK:s landsförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustrieförening, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Svenska vägföreningen har i ett gemensamt yttrande framhållit, att om det visade sig nödvändigt provisoriskt höja bensinskatten från och med den 1 juli 1953, kunde organisationerna i princip biträda utredningsmannens förslag att motorspriten då beskattades. Organisationerna ville emellertid framhålla önskvärdheten av att under provisorietiden relationen mellan priserna på lättbentyl och bensin icke förändrades.

Liknande synpunkter har anförts av *Svenska petroleum institutet*. Institutet har understrukit att då motorbensin med högt oktanvärde nu i ökad omfattning salufördes på den svenska marknaden, måste man räkna med att bentylen, som ej kunnat tillhandahållas i tillräckliga kvantiteter för att motsvara marknadsens behov, komme att få en allt hårdare konkurrens. En utbyggnad för detaljdistribution av tre kvaliteter bränslen för bensinfordon syntes av ekonomiska och praktiska skäl vara utesluten. Den nuvarande prisrelationen med en skillnad av 2 öre per liter mellan å ena sidan bentyl och högoktan-bensin och å andra sidan vanlig motorbensin syntes vara väl anpassad. Det torde, har institutet vidare uttalat, icke vara att vänta, att oljeföretagen skulle påtaga sig ytterligare utgifter för att uppehålla denna prisrelation, om kostnaden för spritkomponenten i bentyl skulle ytterligare ökas i förhållande till bensinkomponenten.

Det i promemorian framlagda förslaget har avstyrkts av Aktiebolaget Vin- & spritcentralen samt Aktiebolaget Svensk sprit.

Aktiebolaget Vin- & spritcentralen har anført i huvudsak följande.

Vid tidigare beslut om beskattningen av motorsprit har den principen tillämpats, att motorspritbeskattningen avvägdes på sådant sätt, att försäljningspriset på motorsprit i stort sett motsvarade försäljningspriset på bensin. Under tidigare år har också som regel samma försäljningspris uttagits för det spritblandade bränslet lättbentyl som för bensin, men under år 1952 medgav priskontrollnämnden, att ett högre pris fick åsättas lättbentylen. Spritpriset hade nämligen stigit på grund av höjda bränslekostnader och arbetslöner. Prisskillnaden mellan lättbentyl och bensin har uppgått till 2 öre för liter från och med den 21 januari 1952 till och med den 30 april samt 3 öre från och med den 1 maj till och med den 31 december. Från 1953 års ingång är prisskillnaden ånyo 2 öre.

Det har upplysts, att prishöjningen på lättbentyl medförde, att många förbrukare, speciellt inom den yrkesmässiga trafiken, övergingo från lättbentyl till bensin, men då de tillgängliga kvantiteterna motorsprit voro mycket begränsade, beroende på kända driftsinskränkningar inom cellulosaindustrien, kunde den beräknade försäljningen av motorsprit upprätthållas. Det sätt, på

vilket marknaden reagerade mot detta obetydliga pristillägg på lättbentyl, visar emellertid, hur känslig prissättningen är på detta område.

Situationen för motorspriten har försämrats mot slutet av föregående år, enär ett av bensinimportbolagen börjat tillhandahålla en bensin med högt oktantal till ett pris, som med 2 öre överstiger bensinpriset. För att ej förlora kunder blevo övriga bolag tvingade att sänka pristillägget för lättbentyl från 3 till 2 öre för liter. Såsom framgår av i promemorian lämnade kalkyler, utgör prisskillnaden mellan lättbentyl och bensin för närvarande 2,93 öre. Vid ett pristillägg av 2 öre för lättbentylen erhålla bensinbolagen således ej täckning för motorspriten's merkostnad.

Vid fastställandet av nu gällande försäljningspris för motorsprit har hänsyn tagits till de prissänkningar på kol och olja, som inträdde under senare delen av föregående år. Huruvida några mera betydande prissänkningar för bränsle, som skulle möjliggöra prissänkningar på motorsprit, kunna vara att förvänta är ovisst. Någon kostnad för amortering och förräntning av spritfabrikerna betungar ej heller kalkylen.

Om i detta läge motorspritskatten i samband med en höjning av bensinskatten uttages med 6 öre för liter, försämras relationen mellan lättbentyl- och bensinpriset. Vid en höjning av bensinskatten med 5 öre och ett uttag av motorspritskatten med 6 öre stiger skillnaden mellan priserna på lättbentyl och bensin till 3,16 öre, och om bensinskatten höjes till 3 öre och 6 öre i skatt uttages på motorspriten, blir skillnaden 3,64 öre. Om däremot motorspriten fortfarande blir skattefri, under det att bensinskatten höjes med 5 resp. 3 öre, minskas skillnaden till 1,73 resp. 2,21. Bensinbolagen skulle i sistnämnda fall erhålla täckning för nuvarande prisskillnad mellan bränslena av 2 öre. Försämrar relationen mellan lättbentylpriset och bensinpriset, förlora bensinbolagen intresset för lättbentylen, och bolagen komma att ersätta lättbentylen genom import av bensin med högt oktantal. Priset för denna bensin ställer sig endast 0,75—1 öre högre än för vanlig bensin. Då oljebolagen ej kunna hålla tre olika bränslen vid stationerna, skulle risk uppstå för att hela distributionssystemet för lättbentylen komme att försvinna.

Men hänsyn till de avsättningssvårigheter, som torde komma att uppstå för sulfitspritindustrien, om skatten på motorsprit uttages, och de konsekvenser detta kan medföra i fråga om tillgången på sulfitsprit för förtäring- ändamål på något längre sikt får Aktiebolaget Vin- & spritcentralen föreslå, att i avvaktan på framläggandet av resultaten av nu pågående utredningar skattebefrielsen för motorsprit måtte utsträckas för tiden till och med den 31 december 1954.

Aktiebolaget Svensk sprit har understrukit att redan med nu gällande skatte- och prisförhållanden ställde sig försäljningen av lättbentyl ofördelaktigare för oljebolagen än försäljningen av bensin; medan de för bensin i utförsäljningspriset erhöle full medgiven vinstmarginal, vore denna för lättbentyl reducerad med 0,93 öre per liter. Redan i nuvarande läge vore det därför naturligt om oljebolagen ifrågasatte det affärsmässigt riktiga i att fortsätta med bentylförsäljningen, och så mycket mera bleve detta förhållandet om genom beskattning av motorspriten vinstmarginalen ytterligare försämrades. En sänkning av oljebolagens anskaffningskostnader för lättbentylen kunde icke påräknas genom naturliga kostnadsminskningar i tillverkningsledet för motorspriten med den produktionsprocess för sulfitspriten som hittills varit den vedertagna. En rationalisering av sulfitsprittillverkningen i avsikt att

nedbringa framställningskostnaderna låge bolaget synnerligen varmt om hjärtat men försvårades eller nära nog omöjliggjordes genom nu gällande prissättningsbestämmelser.

Bolaget har vidare anfört.

Om det är önskvärt att bibehålla sulfitspritproduktionen vid nuvarande omfattning, är det nödvändigt att säkerställa avsättningen. Såsom bolaget framhöll i sin remisskrivelse till Herr Statsrådet den 28 februari 1952 är export av sulfitsprit till lägst självkostnadspris icke möjlig i någon omfattning annat än under akuta krisperioder. För full avsättning är sulfitspritindustrin därför normalt hänvisad till andra avsättningsområden, och den inhemska motorbränslemarknaden utgör därvid en mycket betydande faktor.

Bolaget befarar att minsta höjning av den del av oljebolagens merkostnad för lättbentyl, som icke kan återhämtas i ett kompenserande högre utförsäljningspris, kan resultera i återhållsamhet från oljebolagens sida att lämna bentylmarknaden det stöd den erfordrar för full avsättning av motorspriten. Redan vid nuvarande skatte- och prisläge är storleken av denna icke kompenserade merkostnad av den storleksordning, 0,93 öre per liter, att den affärsmässigt sett måste inge betänkligheter och motivera fortsatt skattefrihet för motorspriten även med en ökning av bensinskatten. En bensin-skattehöjning med 3 eller 4 öre per liter och fortsatt skattefrihet för motorspriten skulle endast ungefärligen kompensera den förlust som lättbentylhanteringen för närvarande innebär. Vid beskattning av motorsprit enligt vilket som helst av de av utredningsmannen framlagda alternativen skulle däremot kostnadsspänningen mellan bensin och lättbentyl ytterligare försämrats till lättbentylförsäljningens nackdel.

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 har hittills vunnit tillämpning allenast under tiden från och med juli 1948 till och med december 1950, då skatt och tilläggsskatt uttogs med sammanlagt 15 öre för liter. Beskattningen av motorsprit under denna tid var föranledd av att skatt å bensin samtidigt uttogs med 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.

I proposition nr 172/1952 med förslag till förordning om fortsatt tillfälligt upphävande av skatten å motorsprit framhöll jag, att det i och för sig vore önskvärt att frågan om motorspriten beskattning snarast erhöles en definitiv reglering. Då denna fråga utgjorde en del av det problemkomplex som 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken hade att taga ställning till och då frågan om skatt å motorsprit borde prövas under beaktande jämväl av det förslag, som den s. k. potatisindustriutredningen komme att avlämna, var jag emellertid icke beredd att tillstyrka ett av kontrollstyrelsen framställt förslag om att beskattningen å motorsprit skulle sättas i kraft den 1 juli 1952. Jag förordade i stället ett fortsatt upphävande av skatten under ytterligare ett år eller till den 1 juli 1953. Detta förslag godkändes av riksdagen.

Såsom av den tidigare redogörelsen framgår kan resultatet av nyssnämnda båda utredningar icke förväntas föreligga i sådan tid att på utredningarna grundade förslag kan föreläggas innevarande års riksdag. En slutlig reglering av frågan om motorspritsens beskattning måste sålunda anstå ännu en tid. Genomföres förslaget om en höjning av skatten å bensin med 3 öre för liter från och med den 1 juli i år, kan det emellertid ifrågasättas, huruvida den nuvarande skattefriheten för motorsprit bör bestå även efter nämnda dag.

1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken har för sin del ansett att en höjning av bensinskatten från den 1 juli 1953 bör föranleda att skatten å motorsprit sättes i kraft nämnda dag och att därvid tillämpas den i 1929 års förordning angivna skattesatsen av 6 öre för liter. Ett flertal remissinstanser har påpekat att ett genomförande av detta förslag skulle medföra en olikformig höjning av priserna på bensin och lättbentyl, som i nuvarande läge borde undvikas. Även enligt min uppfattning är det av vikt att en provisorisk skatt å motorsprit avpassas så, att den nuvarande relationen mellan priserna på bensin och lättbentyl såvitt möjligt icke påverkas av skatteuttaget.

Från denna utgångspunkt har jag ansett mig böra förorda att beskattningen å motorsprit sättes i kraft den 1 juli 1953 och att skatt uttages med 3 öre för liter. Någon särskild beskattning av motorsprit som finnes i lager den 1 juli 1953 torde icke vara erforderlig.

Departementschefens hemställan.

I enlighet med det anförda har inom finansdepartementet upprättats förslag till

- 1) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit;
- 2) förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 juli 1953; samt
- 3) förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja.

Jag hemställer, att förenämnda författningsförslag måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

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

Ur protokollet:

Nils Fjellander.