

Nr 93.

Av herr **Anderson, Axel Ivar**, *angående vidgad rätt till restitution av tull och skatt å bensin, som användes för segelflygändamål.*

I skrivelse till Konungen den 23 januari 1942 med besvär över kungl. generaltullstyrelsens beslut beträffande begärd restitution för bensin för segelflygändamål har Svenska aeroklubben (KSAK) anförts, att kungl. generaltullstyrelsen funnit av KSAK gjord ansökan endast i så måtto kunna bifallas, att styrelsen restituerat å 600 liter bensin belöpande tull, bensinskatt och bensintillägsskatt, tillhoppa kr. 222: 60. Bifall har däremot icke kunnat lämnas för restitution av skatt och tull för de vid vinschstart av segelflygplan åtgångna 411,25 literna bensin.

Aeroklubben anhöll med anledning därav i underdånighet att få andraga följande:

”1. *I Kungl. Maj:ts förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit*, given Stockholms slott den 3 maj 1929 (nr 62) stadgas jämlikt § 5 mom. b, att restitution av skatt, som i förordningen avses, må åtnjutas bl. a. för bensin eller motorsprit, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för *framdrivande av luftfartyg*. Denna formulering synes KSAK direkt vara tillämplig på den start av segelflygplan, där bensinen brukas till drivande av den motorvinsch eller annan på marken befintlig bogseranordning, som erfordras för att *framdriva luftfartyget* (segelflygplanet) från startplatsen till den plats i luften, där urkoppling från vinschlinan sker och den egentliga seglingen vidtager. Denna sträcka uppgår till 400—800 m. KSAK anser sig så mycket mer kunna hävda den uppfattningen, att denna förflyttning i luften från start till segelflyghöjd utgör 'ett framdrivande av luftfartyg', som detta första flygmoment efter starten direkt motsvaras av motorflygplanens startflygperiod (flygplanens förflyttning i luften från startplatsen till den punkt, där normal flyghöjd vunnits och den egentliga flygningen kan börja) för vilken bensinrestitution utgår. Härtill torde kunna anmärkas, att vid motorflygplan restitution jämväl erhålles för all den bensin, som åtgår till med starten förenade körningar, d. v. s. varmkörning och uppkörning av motorn på stället.

En granskning av vad ovan anförts måste giva vid handen, att segelflyget i hög grad missgynnats i jämförelse med motorflyget.

2. *Jämlikt Kungl. Maj:ts förordning om fördelning av automobilskattemedel*, given Stockholms slott den 30 juni 1936 (nr 452) skall den skatt, för vilken restitution i förevarande fall begärts, företrädesvis användas till bestridande av kostnaderna för vägunderhåll och kommer för den skull i första hand biltrafiken till godo. Att skatt för vägunderhåll skall uttagas för ändamål, som i intet avseende har med nämnda underhåll att göra, samt tillföras automobilskattemedelsfonden (underhåll av landsvägar, viktiga gator och vägar i städerna), synes KSAK stridande mot förordningens andemening.

3. *Svenska staten har under åren 1939—1941 understött det svenska segelflyget med betydande belopp*, utvisande en uppskattande inställning till segel-

flygets värde ur fosterländsk, enkannerligen försvarssynpunkt. Vad staten sålunda givit för att understödja segelflyget synes KSAK icke rätteligen böra nedskäras i form av icke beviljad restitution av tull och skatt för den segelflyget tilldelade bensinen.”

I ett senare insänt tillägg till ovanstående skrivelse har aeroklubben ytterligare utvecklat sin åsikt i frågan enligt nedan:

”Kungl. generaltullstyrelsen anger i sitt ovan omnämnda utlåtande, att den bensinkvantitet, varom nu är fråga, förbrukats för drift av en motor, som antingen drivit en på en automobil monterad startvinsch eller framdrivit nämnda bil för utförande av den för segelflygplans start erforderliga bogseringen. Med anledning av detta fasthållande vid tanken på att bildrift föreligger, har Kungl. generaltullstyrelsen synbarligen ansett, att restitution ej kan åtnjutas för nämnda bensinkvantitet.

Senare har styrelsen varit inne på samma tankegång. Den yttrar härvid som följer. ”Därest den automobil, som uppbär startvinschen eller som direkt bogserar vederbörande segelflygplan, går för egen maskin till och från startplatsen, möjligen med begagnande av allmänna vägar, är det uppenbart, att man i räkenskaperna ej kan särhålla den bensin, som förbrukats direkt för segelflygplanens startande och den, som eljest åtgår för automobilens framförande.”

Det är Svenska aeroklubben obekant, varifrån Kungl. generaltullstyrelsen fått den uppgiften, att startvinscherna till segelflygplanens start alltid äro monterade på en automobil. I en del fall äro dessa startvinschar helt fristående, och förflyttningen av desamma sker för hand, efter häst eller ock bogseras desamma efter en bil. I andra fall äro vinscherna monterade på bilen, men upphör, då bilen fixeras på plats för start, dennas karaktär av motorfordon och övergår till användande som enbart stativ och underlag för vinschen. Ovannämnda vinschar förflyttas *aldrig* utanför flygplatserna, varför allmänna vägar icke begagnas.

Vinscherna, såväl de på bil monterade som de fristående, äro att anse som arbetsredskap inom ett visst slutet område, vilket förhållande kommer till uttryck i att för desamma ej betalas någon bilskatt.

Vad beträffar segelflygplanens startande genom direkt bogsering efter automobil ligger denna fråga till på ett ungefär likartat sätt. I detta fall utgör bilens framfart den kraftkälla, som driver flygplanet i höjden. Bilen är emellertid i sin tjänst på flygplatsen även den ett arbetsredskap i flygets tjänst och kan enligt KSAK:s förmenande därvid icke betraktas som ett motorfordon i egentlig mening. Någon svårighet att här särskilja den bensinkvantitet, som åtgår för framdrivande av luftfartyg, samt den, som åtgår för förflyttningskörningar till och från startplatsen, synes ej behöva uppstå med den organisation och den övervakning, som KSAK avser att upprätta.

I detta sammanhang kan nämnas, att bilar med gengas provats men befunnits olämpliga därigenom att någon kontinuerligt pågående körning icke kan försiggå på fältet utan endast korta förflyttningar med relativt långa uppehåll dem emellan.

Med anledning av ovanstående får KSAK härmed i underdånighet hemställa, att vad KSAK ovan anfört måtte vinna Kungl. Maj:ts beaktande vid bedömandet av frågan i dess helhet och att därvid särskilt KSAK:s hemställan om att vinscherna betraktas såsom arbetsredskap måtte vinna bifall.”

Kungl. Maj:ts utslag på ifrågavarande besvär, givet i regeringsrätten den 13 maj 1942, angav, att skäl till ändring av generaltullstyrelsens överklagade beslut ej ansågs föreligga.

Sedan ovanstående ärende varit före i regeringsrätten, har emellertid 1943 års riksdag beviljat ett högst betydligt ökat statsbidrag till modell- och segelflyget, inalles kr. 492 000: — för budgetåret 1943/44.

För budgetåret 1944/45 ha äskats kr. 490 000: — för samma ändamål.

De av staten beviljade bidragen avse givetvis att undanröja de största ekonomiska hindren för att segelflygrörelsen skall kunna nå en storleksordning och kvalitet, som gör den verkligt gagnande för landets flygorganisationer i övrigt, främst då flygvapnet. De enskilda klubbmedlemmarnas ekonomiska insatser bliva likväl trots den statliga hjälpen stora, särskilt med hänsyn till segelflygarnas ungdom samt att segelflygarna i stor utsträckning rekryteras ur de kretsar i samhället, vilka icke äro välsituerade. Den begärda skatte-restitutionen, som är ägnad att förbilliga utbildningen för den enskilde, synes därför vara ett rimligt önskemål, som borde kunna tillmötesgå på av aero-klubben anförda skäl, vilka synas övertygande.

För att emellertid utesluta varje sammanblandning av vinsch- och bildrift för segelflygstarter med bildrift för annat ändamål torde en viss bestämd bränslekvantitet per segelflygstart med vinsch eller bil böra bestämmas. Denna kan beräknas till i medeltal 1 liter per start.

Med återopande av vad som sålunda anförts hemställas,

att riksdagen ville besluta införande av sådana bestämmelser, att restitutionen för segelflyget av tull, bensinskatt och bensintilläggsskatt utvidgas till att omfatta jämväl restitution för vid vinsch- och bilstarter med glid- och segelflygplan erforderliga bensinkvantiteter, varvid för varje start beräknas i medeltal åtgå en bränslekvantitet av en liter.

Stockholm den 20 januari 1944.

Ivar Anderson.