

**Nr 110.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit m. m.; given Stockholms slott den 15 februari 1929.*

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

1:o förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit,

2:o förordning om ändrad lydelse av 1 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar,

*dels ock* bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen därjämte hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Nils Wohlin.*

**Förslag**  
till  
**förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit.**

Häri genom förordnas som följer:

1 §.

För bensin, som till riket införes eller här tillverkas, ävensom för motorsprit skall i den ordning nedan stadgas erläggas särskild skatt av 6 öre för liter.

I denna förordning förstås med

*bensin* mineraloljor och skifferoljor, vilka vid en temperatur av + 15° Celsius hava en egentlig vikt av högst 0.760; samt med

*motorsprit* sådan sprit, som enligt gällande förordning angående handel med skattefri sprit är att anse såsom motorsprit.

2 §.

1. Då fråga är om till riket införd bensin, utgöres skatten till tullverket samtidigt med tullen.

Om betalningsanstånd, ställande av säkerhet samt påföljd för fördröjd eller utebliven betalning gäller beträffande skatt å dylik bensin vad rörande tull finnes stadgat.

2. Skatt utgår icke för bensin, för vilken åtnjutes tullfrihet; dock att skattskyldighet föreligger vid återinförelse av bensin, för vilken vid utförelsen erhållits restitution av skatt, som avses i denna förordning.

3 §.

1. Kontroll å beskattningen av inom riket tillverkad bensin utövas av kontrollstyrelsen.

2. Den, som ämnar inom riket tillverka bensin, skall, minst femton dagar innan tillverkning må äga rum, därom göra skriftlig anmälan till kontrollstyrelsen.

3. Bensin, som tillverkats inom riket, må icke utlämnas från tillverkningsstället annorledes än medelst fakturering, vid vilken skola användas särskilda av kontrollstyrelsen tillhandahållna blanketter. Kopior av samtliga under en månad utställda fakturor skola omedelbart efter månadens utgång insändas till kontrollstyrelsen.

För den under ett kvartal utlämnade myckenheten bensin skall skatten av tillverkaren inbetalas före utgången av månaden närmast därefter genom

insättning å statsverkets giroräkning i riksbanken för statskontorets räkning. Vidimerad avskrift av levereringsreversal skall av tillverkaren ofördröjligen insändas till kontrollstyrelsen.

Försummar tillverkare att inom den angivna tiden inbetala skatten, skall för uttagande därav omedelbart verkställas utmätning, varom kontrollstyrelsen äger föranstalta.

4. Tillverkare skall hålla sina handelsböcker med tillhörande verifikationer tillgängliga för kontrollstyrelsen eller av styrelsen utsedd kontrollant. Tillverkaren vare ock skyldig att lämna kontrollanten tillträde till tillverkningsstället och där befintliga lokaler samt att på anmodan kostnadsfritt tillhandahålla kontrollstyrelsen prov å mineraloljor eller skifferoljor, som finnas å tillverkningsstället.

5. Utan hinder av bestämmelserna i denna förordning må under den kontroll och de villkor i övrigt, som Konungen prövar erforderliga, skattefrihet åtnjutas för bensin, som inom riket tillverkas för vetenskapligt eller försöksvis för tekniskt ändamål.

#### 4 §.

Skatt å motorsprit skall erläggas av den, för vilkens räkning denaturering sker. Inbetalning av skatten skall verkställas genom insättning å statsverkets giroräkning i riksbanken för statskontorets räkning.

#### 5 §.

Restitution av skatt, som i denna förordning avses, må åtnjutas:

a) för bensin eller motorsprit, som i oförändrat skick utföres till utrikes ort eller svensk frihamn;

b) för bensin eller motorsprit, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av tåg eller fordon å för allmän trafik upplåten järnväg eller av luftfartyg eller av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske; samt

c) för bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för annat tekniskt ändamål än motordrift.

Vid restitution enligt denna paragraf av skatt å bensin, som införts till riket, skall tillika restitueras den å bensinen belöpande tullen.

#### 6 §.

Restitution enligt 5 § a) må åtnjutas allenast för så vitt utförseln omfattar en myckenhet av minst femhundra liter bensin eller motorsprit på en gång.

Restitution enligt 5 § b) och c) må åtnjutas allenast i den omfattning och på de villkor Konungen bestämmer. Där beträffande förbrukning av bensin eller motorsprit inom viss näringsgren ur kontrollsynpunkt eller eljest på grund av särskilda omständigheter hinder möter mot restitution, äger Konungen föreskriva, att i stället återbäring skall ske sålunda, att visst

med hänsyn till beräknad förbrukning bestämt belopp skall efter förordnande av Konungen eller myndighet, som Konungen bestämmer, användas för näringsgrenens främjande.

## 7 §.

Fråga om restitution av erlagt skattebelopp prövas av myndighet, som Konungen därtill förordnar.

## 8 §.

1. Den, som utan att hava gjort anmälan, som avses i 3 § 2 mom., tillverkar bensin, böte från och med etthundra till och med femtusen kronor.

2. Den, som i syfte att undandraga statsverket skatt å bensin från tillverkningsstället utlämnar bensin i strid mot bestämmelserna i 3 § 3 mom. eller eljest svikligen förfar, böte högst fem gånger det skattebelopp, som genom förfarandet undandragits statsverket. Den sakfällde skall jämväl förpliktas att erlägga skatt, som undandragits.

## 9 §.

Begår tillverkare av bensin i andra fall än i 8 § sägs förseelse mot bestämmelserna i denna förordning eller på grund av densamma meddelade föreskrifter, straffes med böter från och med tjugo till och med femhundra kronor.

## 10 §.

Den, som har eller haft att taga befattning med kontrollen över beskattningen av inom riket tillverkad bensin, vare förbjudet att röja tillverkarens yrkeshemlighet, och må han ej heller, där det ej kan anses påkallat av tjänstens intresse, yppa tillverkarens affärsförhållanden. Gör han detta och framgår ej av omständigheterna, att han erhållit kännedom om hemligheten eller affärsförhållandena å tid, då han ej haft att taga befattning med nämnda kontroll, straffes med böter från och med femtio till och med ettusen kronor. Sker det för att göra skada eller begagnar han sig av sin kännedom till egen eller annans fördel, må till fängelse dömas.

## 11 §.

Förseelser, som omförmälas i 8 och 9 §§, skola åtalas av allmän åklagare. Förseelse, varom i 10 § sägs, må ej åtalas av allmän åklagare, där ej målsäganden angivit den till åtal.

## 12 §.

Böter, som utdömas enligt denna förordning, tillfalla kronan. Saknas tillgång till deras fulla gäldande, skola de förvandlas efter allmän strafflag.

Då jämte böter dömts till erläggande av skatt enligt denna förordning, må, där tillgång saknas till betalning av skatten eller någon del därav, böterna ej kunna gäldas med penningar, utan skall den sakfällde i stället undergå motsvarande förvandlingsstraff.

13 §.

De närmare bestämmelser, som erfordras för tillämpning av denna förordning, meddelas av Konungen.

14 §.

Angående fördelning av influten skatt är särskilt stadgat.

Denna förordning träder i kraft, i vad den avser skatt å bensin, den 1 juli 1929 samt, i vad den avser skatt å motorsprit, den 1 juli 1934.

Genom förordningen upphäves från och med förstnämnda dag förordningen den 23 maj 1924 (nr 126) om särskild skatt å bensin och motorsprit samt vad förordningen samma dag (nr 127) om ändrad lydelse av rubriken 1099 i den vid förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor fogade tulltaxa m. m. innehåller om restitution av tull.

Den, som idkar tillverkning av bensin och vill därmed fortsätta efter den 1 juli 1929, har att, minst femton dagar dessförinnan, göra sådan anmälan, varom i 3 § 2 mom. förmäles.

## Förslag

till

### **förordning om ändrad lydelse av 1 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar.**

Härigenom förordnas, att 1 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar skall erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

För följande arbeten av mjuk kautschuk, som införas till eller tillverkas inom riket, nämligen massiva hjulringar (även i längder) samt yttergummi eller delar därtill för ringar till automobiler eller motorcyklar, skall i den ordning nedan stadgas erläggas skatt av två kronor för kilogram.

I första stycket oförmälda varuslag benämnas i denna förordning automobilgummiringar.

För automobilgummiringar, som införas till riket, utgår icke skatt, därest för desamma åtnjutes tullfrihet; dock att skattskyldighet föreligger vid återinförsel av automobilgummiringar, för vilka vid utförseln erhållits restitution av skatt, som avses i denna förordning.

På Kungl. Maj:ts prövning må ankomma, huruvida beträffande automobilgummiring av visst slag vid ringen fastsittande järnskena må avräknas vid fastställande av den vikt, för vilken skatt skall erläggas.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1929.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 15 februari 1929.*

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, WOHLIN, BESKOW, LUNDAVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Wohlin, anför:

Jag ber härmed att få underställa Kungl. Maj:ts prövning spörsmålet om beskattningen av motorsprit.

*Beskattningen  
av motorsprit.*

Historik och  
nuvarande  
bestämmelser.

Sedan riksdagen i skrivelse nr 205 år 1923 anhållit, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning och förslag till sulfitspřitens utnyttjande som motorbränsle, framlade Kungl. Maj:t i proposition nr 193 till 1924 års riksdag den begärda utredningen jämte förslag till vissa författningsändringar, innebärande lättnader i de dittillsvarande villkoren för försäljning av motorsprit. Riksdagen biföll propositionen. Efter de i enlighet härmed vidtagna författningsändringarna blev det möjligt för sulfitspřitindustrien att fritt försälja dubbeldenaturerad sprit till motordrift.

Sistnämnda år framlade Kungl. Maj:t i proposition nr 206 bland annat förslag till förordning om särskild skatt å bensin. Enligt det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet anförde chefen för finansdepartementet, att den av honom samtidigt föreslagna höjningen av skatten på automobiler ej i önskvärd utsträckning lämnade medel för vägväsendet. Vid sitt ställningstagande till frågan, huruvida vid en utökning av beskattningen å automobilväsendet jämte skatten å själva fordonen borde uttagas skatt jämväl å bensin, hade ett skäl, som för departementschefen haft betydelse — om ock ej i och för sig avgörande — varit hänsyn till sulfitspřittillverkningen i landet. Enligt hans mening talade starka skäl för att existensmöjligheter bereddes sulfitspřitindustrien, då denna kunde väntas i framtiden få en stor betydelse för landet. Med den ställning, som statsmakterna intagit till sulfitspřitfrågan, syntes det honom knappast kunna ifrågakomma att med skatt belägga även sulfitspřiten, vars användning för motordrift än så länge förekomme i endast obetydlig utsträckning. Om ock den föreslagna differentieringen i beskattningshänseende knappast kunde väntas medföra något verkligt uppsving för

sulfitspritindustrien, så hade dock genom densamma statsmakternas intresse för sulfitspritfrågan än en gång betonats.

Med godkännande av bevillningsutskottets betänkande nr 41 anförde emellertid riksdagen i sin skrivelse nr 167 bland annat följande:

Enligt propositionen har icke annat slag av motorbränsle än bensin gjorts till föremål för beskattning. För närvarande torde bensinen vara det enda slag av bränsle, som i större omfattning användes för automobildrift. På grund av de lättnader i de hittillsvarande villkoren för försäljning av motorsprit, som riksdagen numera, med bifall till propositionen nr 193 (riksdagens skrivelse nr 166), beslutat, har emellertid större möjlighet vunnits för, att motorspriten skall komma att mera allmänt vinna avsättning för motordrift. I den mån så bleve förhållandet, komme en skatt, som drabbade enbart bensinen, icke längre att utgöra en rättvis grund för skattefördelningen. Riksdagen har därför funnit den särskilda skatten böra omfatta jämväl motorsprit samt antagit det i enlighet härmed omarbetade författningsförslaget.

Ehuru på ovan anförda grunder jämväl motorspriten bör drabbas av den särskilda skatten, synas dock flera skäl tala för att till en början befria spriten från skattens utgörande. På grund av den kraftiga utveckling, automobilismen tagit och säkerligen alltfort kommer att taga, är det givetvis av stor vikt att erhålla ett inhemskt motorbränsle. Betydelsen härav ökas därigenom, att det torde kunna ifrågasättas, om tillgången på bensin kan för en mera avsevärd framtid täcka den år från år stegrade efterfrågan. Man måste följaktligen räkna med, att bensinen skall komma att fördyras. Det får därför anses förenligt med en klok ekonomi att, i den mån så kan ske utan större uppoffringar från det allmännas sida, de redan förefintliga sulfittfabrikerna beredas möjlighet att i större utsträckning än hittills framställa sprit för automobildrift. Genom att denna produktion upprätthålles och utvecklas böra ökade erfarenheter kunna vinnas rörande spritens användbarhet för berörda ändamål, vare sig densamma användes i förening med bensin eller enbart, samt tillfälle erhållas att åstadkomma tekniska förbättringar beträffande spritens framställning och denaturering.

Oaktat motorspriten torde kunna tillhandahållas till ett pris icke överstigande bensinens, synas vissa svårigheter förefinnas för denna sprit att upptaga tävlan med bensinen. En övergång från bensin- till spritförbrukning kan knappast väntas äga rum, för såvitt ej priset å spriten sättes avsevärt lägre än bensinpriset. Under den tid motorspriten, ej minst på grund av försäljningsrestriktioner, varit så gott som utestängd från marknaden har vidare försäljningen av bensin organiserats genom ett väl utvecklat distributionsnät. En nödvändig förutsättning för att motorspriten skall kunna med framgång konkurrera med bensinen synes därför vara, att ett stöd gives åt sulfitspritindustrien under den tid, som motorspriten inarbetas å marknaden. Riksdagen har ansett, att ett sådant stöd lämpligen bör lämnas i form av tillfällig befrielse från den särskilda skatten. Av det nu anförda följer därför, att, i den mån berörda syfte vinnes och förty förutsättningarna för den medgivna skattebefrielsen icke längre förefinnas, densamma bör upphöra. Därest det åter skulle framgå, att motorspriten trots dessa lättnader saknade möjlighet att upptaga tävlan med det utländska bränslet, skulle jämväl anledning saknas att bibehålla nämnda undantagsbestämmelse. Riksdagen har på grund av det nu anförda beslutat, att

den särskilda skatteförordningen, i vad den avser motorsprit, skall träda i tillämpning först fem år efter det bensinskatten införts.

I överensstämmelse med riksdagens beslut utfärdade Kungl. Maj:t den 23 maj 1924 förordning (nr 126) om särskild skatt å bensin och motorsprit. Enligt denna skulle för bensin, som till riket infördes och för vilken icke enligt särskilda bestämmelser tullfrihet åtnjötes, samt för motorsprit erläggas särskild skatt av 5 öre för liter. Förordningen skulle träda i kraft, i vad densamma avsåge särskild skatt å bensin, den 1 juni 1924 samt, i vad den avsåge särskild skatt å motorsprit, den 1 juli 1929. Den 23 maj 1924 utfärdades även kungörelse (nr 127) om ändrad lydelse av rubriken 1099 i tulltaxan, varigenom bensin (petroleumbensin och gasolin) belades med tull av 1 öre för 10 liter. Avsikten härmed var allenast, att bensinen skulle komma att behandlas såsom tullpliktig vara och alltså olovlig införsel av bensin bliva straffbar.

I proposition nr 173 till 1927 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t riksdagen höjning av skatten å bensin och motorsprit från 5 till 6 öre för liter. Chefen för finansdepartementet yttrade därvid till det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet, att han icke hade anledning att då ingå på frågan om beskattning av motorsprit i vidare mån än som föranleddes av den utav honom föreslagna höjningen av skatten å bensin med 1 öre per liter. Enahanda skattehöjning syntes böra ske beträffande motorspriten. Med hänsyn emellertid till de skäl, som legat till grund för statsmakternas ställning till frågan om motorsprits beskattning och då det tillfälliga stöd, som avsetts böra lämnas sulfitspritindustrien, alltjämt syntes erforderligt, syntes höjningen av bensinskatten icke utgöra tillräcklig grund för en begränsning av gällande skattefrihet för motorsprit. Departementschefen föreslog således härutinnan icke någon ändring.

Sedan riksdagen antagit Kungl. Maj:ts förslag, utfärdades den 3 juni 1927 förordning (nr 190) om ändring i vissa delar av 1924 års förordning avseende bland annat höjning av skatten å bensin och, från och med den 1 juli 1929, å motorsprit till 6 öre för liter.

I en till Kungl. Maj:t ställd, den 26 juni 1928 dagtecknad skrift har Aktiebolaget Svensk sprit, som i egenskap av försäljningsbolag för sulfitspritfabrikerna omhänderhaft och allt fortfarande omhänderhar försäljningen av motorsprit inom landet, hemställt, att Kungl. Maj:t måtte i proposition till 1929 års riksdag föreslå, att den beslutade skatten å motorsprit ej skall utgå.

Bolaget meddelar, att omedelbart efter 1924 års riksdagsbeslut utbyggts tvenne sulfitspritfabriker, nämligen vid Bergvik och Skoghall, för framställning av absolut alkohol, vilket är den form, vari spriten lämpligast användes till motorbränsle. Sedan dessa fabriker upptagit tillverkningsen i slutet av 1924 och början av 1925 samt det visat sig att den s. k.



kalkmetoden vore den fördelaktigaste metoden för framställning av alkoholen, hava anläggningar för denna metod utbyggts vid spritfabrikerna i Kvarnsveden, Vivstavarv, Billerud, Kramfors, Karskär och Vallvik. Motoralkoholförsäljningen har upptagits den 15 januari 1925.

Efter att hava erinrat om att alkoholen distribueras i blandning med bensin i förhållandet  $\frac{1}{4}$  alkohol och  $\frac{3}{4}$  bensin samt att bränslet föres i marknaden under namn av lättbentyl, framhåller bolaget under hänvisning till intyg, att denna blandning visat sig besitta betydande fördelar i jämförelse med oblandad bensin: motorns effekt ökas, vagnens backtagningsförmåga förbättras, varigenom nedväxling ej så ofta behöver förekomma, förtändningarna i motorn upphöra, sotbildningen bliver mindre, vattenstopp förhindras. Motoralkoholen kan alltså sägas vara ett förbättringsmedel till bensinen.

Bolaget har vidare åberopat en tabell över försäljningen av motoralkohol under tioårsperioden 1918—1927, i vilken även medtagits nuvarande fabrikers kapacitet och tillverkning samt försäljning till andra ändamål än motorsprit. Sammanställningen ter sig — i miljoner liter 50 procent — på följande sätt:

Å r	Fabri- kernas kapacitet c:a	Fabri- kernas tillverk- ning	F ö r s ä l j n i n g t i l l			
			Den. sprit	Motor- sprit	Export	Renings- verken
1918 .....	12.0	6.8	2.6	3.3	—	—
1919 .....	28.0	10.8	3.8	1.0	0.8	0.6
1920 .....	38.0	15.5	1.2	—	8.6	9.6
1921 .....	40.0	14.0	0.9	—	12.2	0.1
1922 .....	40.0	11.9	1.1	0.06	6.4	0.8
1923 .....	40.0	3.3	1.4	0.2	2.6	1.0
1924 .....	40.0	6.4	4.0	0.3	2.3	1.7
1925 .....	40.0	13.1	4.2	1.9	2.1	1.7
1926 .....	40.0	13.9	5.4	4.8	1.9	1.3
1927 .....	40.0	16.8	4.8	7.0	2.8	1.2

Bolaget hänvisar till att, sedan motorspriten från och med den 1 juli 1924 kunnat försälas utan hindrande kontrollbestämmelser, försäljningen av motorsprit från år till år uppvisar avsevärt stigande siffror och att ökningen uppgår till 151 procent från 1925 till 1926 och 45.5 procent från 1926 till 1927. Bolaget uppger vidare, att lättbentyl nu finnes att tillgå över hela landet hos omkring 1,000 återförsäljare.

Härefter övergår bolaget till en redogörelse för det ekonomiska utbytet vid motoralkoholförsäljningen och framhåller, att detta varit högst otillfredsställande. Kostnaderna för motoralkoholens inarbetande i marknaden hava varit avsevärda, och ehuru lättbentyl utan gensägelse är överlägsen

oblandad bensin, kan man icke räkna med att för densamma erhålla något högre pris, då förbrukaren framhölle, att bensinen vore ett fullgott bränsle.

Bolaget anför vidare att, när motorspriftförsäljningen upptagits, det hade varit en allmän uppfattning, att bensinpriserna skulle stiga på grund av knappheten å råolja och att man därför antagit, att industrien efter utgången av femårsperioden skulle vara i stånd att bestå, även om skatten komme att uttagas å spriten. Bolaget hänvisar till hurusom i en vid förutnämnda proposition nr 193 till 1924 års riksdag fogad promemoria rörande världsproduktionen och förbrukningen av flytande bränsle framvisats otillräckligheten av förefintliga bensintillgångar och förespåts en kraftig stegring av bensinprisen ävensom antagits, att i Amerikas förenta stater befintliga oljetillgångar komme att vara uttömda inom 10 år. Utvecklingen å oljemarknaden har emellertid blivit den motsatta. Visserligen har konsumtionen av råolja under de senaste åren betydligt ökats, men produktionen har mer än väl uppvägt konsumtionen och för närvarande föreligger överproduktion av råolja på världsmarknaden. Överproduktionen har i Amerikas förenta stater redan år 1926 beräknats till omkring 13 procent. Produktionsökningen är resultatet av en livlig forskning efter nya oljeförekomster och av användandet av moderna produktionsmetoder. Till förhindrande av att priset å olja nedginge till belopp, understigande framställningskostnaden, hava å vissa håll överenskommelser träffats om minskning av produktionen. Genom överproduktionen har emellertid genomsnittspriset å bensin fallit avsevärt. Från att i juli 1926 hava uppgått till 13.063 cents per U. S. gallon fob Golf, hade priset i december 1927 sjunkit till 8.156 cents. För Stockholms vidkommande hade priset, som den 1 juli 1926 uppgick till 38 öre per liter, till den 5 mars 1928 hunnit sjunka till 24 öre trots den under år 1927 inträffade stegringen av bensinskatten. Omedelbart före införandet av bensinskatten år 1924 var priset 36 öre per liter. Efter en granskning av dessa siffror är det icke svårt att förstå orsaken till att försäljningen av motorsprit blivit ekonomiskt ogynnsam för sulfitspritindustrien. Enligt bolagets böcker har förlusten år 1926 uppgått till 1 öre per liter och år 1927 till 4 öre. Med gällande bensinpriser är motorspriftförsäljningen även utan skatt förlustbringande. Industrien är emellertid villig att tillsvidare bära denna förlust under förutsättning, att skatten bortfaller. Sulfitspritindustrien kan i gynnsammaste fall räkna med att försäljningen av motorsprit framdeles kan ske till pris, som täcker framställningskostnaden och giver skälig vinst. Bensinskatten, som av Kungl. Maj:t ursprungligen beräknats till 5 miljoner kronor om året, har genom den stegrade konsumtionen ökats avsevärt och beräknas för närvarande uppgå till 13 1/2 miljoner kronor om året. Om den kvantitet motorsprit, som kan komma att levereras, beräknas till 15 miljoner volymliter, kommer skatten härför att uppgå till allenast 900,000 kronor, motsvarande 6 2/3 procent av nuvarande bensinskatt. Efter 1927 års försäljnings-siffror bliver skatten å motorsprit allenast 1.5 procent av bensinskatten.

Under hänsyftning å en av riksdagen i skrivelse nr 190 år 1928 till Kungl. Maj:t gjord anhållan, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för åstadkommande av ökad användning vid statens verk och inrättningar av inhemskt motorbränsle, framhåller bolaget slutligen, att det icke är möjligt att upprätthålla och utvidga tillverkningen av motorsprit, därest den av riksdagen beslutade skatten å motorsprit kommer att utgå från och med den 1 juli 1929.

I en till Kungl. Maj:t ställd, den 23 juli 1928 dagtecknad skrift har sedermera Wifstavarvs aktiebolag gjort framställning i enahanda syfte som Aktiebolaget Svensk sprit samt därvid meddelat, att, i händelse skatten å motorsprit komme att utgå, bolaget måste nedlägga sin tillverkning av sådan sprit.

Framställning  
av Wifstavarvs  
aktiebolag.

Efter remiss hava *kommerskollegium* och *kontrollstyrelsen* den 5 november 1928 gemensamt avgivit utlåtande över de båda framställningarna samt därvid även överlämnat yttranden av Ingenjörsvetenskapsakademien, Sveriges kemiska industrikontor och Svenska cellulosaforeningen.

Kommers-  
kollegium och  
kontroll-  
styrelsen.

Efter en erinran om vad i ämnet tidigare förekommit anför ämbetsverken följande:

Betydelsen för landet av att genom vidmakthållande och utveckling av sulfitspritindustrien erhålla tillgång till ett inhemskt motorbränsle har upprepade gånger av statsmakterna framhållits och har även understrukits i bevillningsutskottets ovanberörda betänkande (nr 41) vid 1924 års riksdag, som låg till grund för riksdagens beslut om temporär befrielse från skatten å motorbränsle för motorspritsens vidkommande. Det må i detta samband endast ytterligare erinras, att denna betydelse — på sätt närmare utvecklats i yttrandet från Sveriges kemiska industrikontor — har avseende å flere olika områden, såsom det nationalekonomiska (nyttiggörandet av en eljest värdelös avfallsprodukt för den nationella hushållningen), det tekniskt sanitära (möjligheten att ersätta eljest använda giftiga tillsatser till bensin, varigenom kompressionen och motorns effektivitet kan ökas, med den helt ofarliga motorspriten) och den industriella försvarsberedskapen (säkrandet av tillgången till en viss, om ock begränsad mängd motorbränsle inom landet i händelse av avspärrning). Även starka billighetsskäl tala för beredande av visst fortsatt stöd för sulfitspritindustrien genom underlättande av sulfitspritsens avsättning till motorbränsle såsom någon compensation för den mindre gynnsamma ställning, denna industri intager i fråga om möjligheterna att finna avsättning för densamma till förtäringssändamål. Alla dessa omständigheter torde hava beaktats och medverkat till beslutet vid 1924 års riksdag om befrielse under fem år från skyldigheten att erlägga skatt för motorsprit.

Vid bestämmandet av tidsfristen för skattefrihet till fem år har man, såsom framgår av bevillningsutskottets uttalande, uppenbarligen utgått från att denna tid skulle visa sig tillräcklig för att möjliggöra ett inarbetande av motorspritsens användning i största möjliga utsträckning, d. v. s. till att nära motsvara de befintliga fabrikernas tillverkningskapacitet. Vidare har man räknat med sannolikheten av att den alltjämt ökade förbrukningen av motorbränsle i förening med begränsningen i de kända tillgångarna på rå-

petroleum skulle medföra en successiv stegring av bensinpriset, vilken skulle komma även motorspriten tillgodo och öka dess konkurrensförmåga.

Intetdera av dessa antaganden har visat sig hålla streck i verkligheten. Användningen av motorspriten har visserligen, såsom framgår av ansökningshandlingen, successivt ökats från cirka 1.9 miljoner liter 50-procentig (motsvarande cirka 1 milj. liter 99-procentig) 1925 till cirka 7 miljoner (resp. 3.5 miljoner) liter 1927. Men den motsvarar fortfarande endast omkring  $\frac{1}{4}$ , av de förefintliga fabrikenas kapacitet (efter avdrag för den del av densamma, som tages i anspråk för framställning av s. k. teknisk sprit och förtäringssprit), och endast 8 av de förefintliga 22 sulfitsprittfabrikerna hava med hänsyn till de ovissa framtidsutsikterna hittills över huvud ansett sig kunna upptaga tillverkningen av sådan högkoncentrerad sprit, som erfordras för beredning av det aktuella spritmotorbränslet, s. k. lättbentyl, vilket består av  $\frac{1}{4}$  99-procentig alkohol och  $\frac{3}{4}$  bensin. Anledningen härtill torde få sökas dels i de kapitalutlägg, som erfordras för sådan komplettering av de befintliga fabriksanläggningarna, att sprit av 99-procent alkoholhalt kan framställas, dels i prisförhållandena på bensinmarknaden, som utvecklats sig i motsatt riktning mot vad man tidigare antagit. Under det att bensinpriset i minut i Stockholm närmast före bensinskattens införande 1924 stod i 33—36 öre per liter och den 1 juni 1927, inklusive skatt av 5 öre per liter, i 41 öre, utgjorde motsvarande pris, inklusive skatt av 6 öre, den 5 mars 1928 endast 24 öre och är för dagen 30 öre per liter. Å dessa priser tillämpas, enligt vad som uppgives i ansökningshandlingarna, för större förbrukare intill 5 öres rabatt per liter.

Vad angår tillverkningspriset å sulfitsprit hänvisa ämbetsverken till en början till de utredningar härom, som på uppdrag av den av Kungl. Maj:t jämlikt resolution den 14 december 1923 tillsatta prissättningsnämnden för skattefri sprit årligen verkställts genom av nämnden utsedda sakkunniga. Enligt utlåtanden av nämnda sakkunniga har tillverkningspriset beräknats utgöra vid nedan angivna tidpunkter:

den 20 juni 1924	30	öre per liter å 95 procent
» 11 nov. 1925	30.5	» » » » » »
» 30 » 1926	32.25	» » » » » »
» 25 » 1927	27.25	» » » » » »
» 20 okt. 1928	27.25	» » » » » »

(Ändringarna i tillverkningspriset bero i huvudsak på variationer i kolprisen)

Prisberäkningen avser tillverkningspriset vid sulfitsprittfabrik i full drift med cirka 1 miljon liters årlig tillverkningskapacitet för vara, lagrad vid fabriken, alltså exklusive distributionskostnader och handelsvinst.

Härtill kommer för den sprit, som skall användas till lättbentylblandning, koncentrationskostnaden, vilken torde kunna uppskattas till omkring 2 öre per liter. Räknar man vidare för denatureringskostnaden 1 öre per liter samt för fraktkostnader och emballage m. m. cirka 3 öre per liter, kommer man för närvarande upp till en totalkostnad för 99—100-procentig sulfitsprit av över 33 öre per liter, även utan skatt.

Påtagligt är, att de utsikter att med framgång kunna konkurrera med bensinen, som markeras av detta tillverkningspris, icke kunna vara ägnade att motivera nyinvesteringar inom sulfitsprittindustrien för igångsättning av nedlagda fabriker eller komplettering av bestående anläggningar med anordningar för framställning av högkoncentrerad sprit. För möjliggörande

av en dylik utveckling under nuvarande prisläge skulle uppenbarligen erfordras ett kraftigare skydd för den inhemska tillverkningen.

Enligt den standpunkt statsmakterna tidigare intagit till frågan torde emellertid beredande av ett dylikt skydd anses innebära en alltför betungande belastning å motortrafiken. Det kunde å andra sidan möjligen förefalla, som om den mindre långt gående åtgärd, vilken skulle ligga i ett bibehållande tills vidare av den skattefrihet, motorspriten intill den 1 juli 1929 åtnjuter, skulle bliva verkningslös även för bibehållande av nu befintliga och i gång varande sulfitsprittfabriker och för en eventuell utökning av deras tillverkning till full kapacitet.

Enligt ämbetsverkens uppfattning torde emellertid så icke bliva fallet. En fortsatt skattefrihet kan fastmer förväntas innebära ett effektivt stöd till vidmakthållande och utveckling av den fabrikation, som redan kommit i gång. Härvid medverka flera omständigheter. Till en början må erinras, att i de ovan anförda beräkningarna av fabrikspriset för sulfitsprit ingå beräknad kapitalränta och avskrivning å anläggningskostnaden vid nu gällande priser för en sulfitsprittfabrik. För flertalet äldre fabriker behöver denna kostnad, som beräknats motsvara omkring 9 öre per liter tillverkad 95-procentig sprit, icke ingå med så högt belopp i kalkylerna, därest fråga är om uppehållande eller nedläggande av driften. Vidare utgör motorspriten, såsom framgår av de siffror över fabrikeras tillverkningskapacitet, tillverkning och försäljning till olika förbrukningsändamål, vilka anföras i Aktiebolaget Svensk sprits ansökning, hittills endast en mindre del (under 1927 cirka 41.6 procent) av hela tillverkningen. Den övriga avsättningen — det vill säga såsom denaturerad sprit för hushållsbruk, till export och framför allt till framställning av förtäringssprit — torde i genomsnitt inbringa avsevärt högre pris och sålunda även kunna bära en proportionsvis större andel av vissa fasta kostnader. Då de nuvarande låga bensinprisen åtminstone delvis torde bero på en för tillfället starkt skärpt konkurrens mellan de skilda stora oljeproducentgrupperna, vars varaktighet och vidare utveckling det lär vara svårt att nu förutsäga, torde utsikter alltjämt förefinnas för en framtida höjning i dessa priser, varigenom även prisläget för motorspriten skulle förbättras. Slutligen kan förväntas, att lättbentylens ovanberörda tekniska företräden komma att alltmera uppskattas av konsumenterna, i den mån dessa fördelar hinna bliva mera kända, så att efterfrågan å motorspriten även därigenom ökas. — Med hänsyn till alla dessa omständigheter synes man kunna räkna med att åtminstone de nu i gång varande sulfitsprittfabrikerna skola komma att finna med sin fördel förenligt att, även om tillverkningen av motorsprit i och för sig kan anses såsom föga lönande, uppehålla denna tillverkning, därest skattefriheten för motorsprit bibehålles.

Ämbetsverken tillåta sig även påpeka ett förhållande, som är av vikt vid ett bedömande av den ställning, spriten numera intar såsom motorbränsle. Ursprungligen utgjorde i de spritbensinblandningar, som användes för motorändamål, sprittillsatsen omkring 80 procent av blandningen, under det att bensin eller bensol förekom i en myckenhet av omkring 20 procent. Spriten ingick alltså såsom den väsentligaste beståndsdelen i sagda motorbränsle. I samband med den år 1924 framlagda utredningen i sulfitsprittfrågan hade nyssnämnda blandningsförhållande ägnats stor uppmärksamhet från sulfitsprittfabrikanternas sida, ehuru någon slutgiltig standpunkt i frågan då ännu icke intagits. De fortsatta undersökningarna gävo emellertid till definitivt resultat, att den fördelaktigaste verkningsgraden av ett sprit-bensinbränsle ernåddes med en blandning, bestående av 75 procent bensin och allenast 25

procent sprit, vilket blandningsförhållande, på sätt i det föregående nämnts, med ett gynnsamt resultat kommit till användning för motorbränslet lättbentyl. Då blandningen numera till så övervägande del utgöres av bensin, är motorspriten alltså näppeligen längre att betrakta såsom ett självständigt motorbränsle på samma sätt som tidigare. Med hänsyn till de i det föregående berörda tekniska företräden, som lättbentylen erbjuder framför bensin, torde spriten i viss mån vara att betrakta som ett förbättringsmedel för bensin. På sätt Sveriges kemiska industrikontor närmare utvecklats, kan spriten alltså anses tråda i stället för de tillsatser av skilda slag, som i sådant hänseende förekomma och för vilka någon beskattning icke ifrågasättes. Denna förändring av spritens betydelse vid användning för motorändamål, varutinnan erfarenheter ännu icke förelågo vid bensinskattens införande, förtjänar enligt ämbetsverkens mening att vid sidan av övriga anförda skäl nu tagas i betraktande vid prövning av frågan om den fortsatta skattebefrielsen.

Efter att hava redogjort för hurusom i åtskilliga främmande länder åtgärder vidtagits i syfte att främja avsättningen för sprit för motorändamål, anföra ämbetsverken slutligen, att det måhända kan ifrågasättas, sedan numera förut förefintlig tveksamhet beträffande bensin-spritblandningens tekniska lämplighet och användbarhet under härvarande klimatiska m. fl. förhållanden kan anses genom den vunna erfarenheten undanröjd, att för framtiden definitivt medgiva fortsatt skattefrihet för motorspriten. Emellertid kvarstår allttjämt möjligheten för en så stark höjning av bensinpriset, att det genom en sådan skattefrihet beredda skyddet kommer att framdeles befinnas onödigt och olämpligt. Med hänsyn härtill torde för närvarande endast böra lämnas skattefrihet under ytterligare en femårsperiod. Därest vid utgången av nämnda tid sådana prisförhållanden å motorbränsle fortfarande föreligga, att för vidmakthållande av den inhemska motorsprittillverkningen befrielse från skatt allttjämt måste anses erforderlig, förutsätta ämbetsverken, att ett dylikt stöd jämväl i fortsättningen kommer att av statsmakterna beviljas ifrågavarande viktiga industri. Kommerskollegium och kontrollstyrelsen hemställa alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva, att tidpunkten för ikraftträdandet av förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit med däri gjorda ändringar skall, i vad angår särskild skatt å motorsprit, framflyttas från den 1 juli 1929 till den 1 juli 1934.

Övriga  
yttranden.

*Ingenjörsvetenskapsakademien* förordar i sitt yttrande fortsatt skattefrihet under förslagsvis ytterligare tio år. *Sveriges kemiska industrikontor*, som framhåller lättbentylens fördelar och anser, att skatt å motoralkohol icke bör utgå, samt *Svenska cellulosa-föreningen* tillstyrka bifall till framställningarna.

Ny framställning från Aktiebolaget Svensk sprit.

Under hänvisning till att kommerskollegium och kontrollstyrelsen föreslagit, att för närvarande endast borde lämnas skattefrihet under ytterligare en femårsperiod, har Aktiebolaget Svensk sprit sedermera i en till Kungl. Maj:t ställd skrift — med framhållande, bland annat, att det komme att

bliva synnerligen svårt för industriföretagen att nu investera erforderligt nytt kapital i sulfitspritindustrien, därest skattefrågan även i fortsättningen skulle hållas svävande — förnyat sin hemställan om proposition till riksdagen med förslag till definitivt borttagande av skatten å motorsprit.

Någon tvekan torde knappast föreligga därom, att det i olika avseenden är av stor betydelse för landet att äga tillgång till ett inhemskt motorbränsle. 1924 års riksdag fann också, ehuru den ansåg att även motorspriten borde drabbas av den utav Kungl. Maj:t föreslagna skatten å bensin, att motorspriten till en början borde befrias från skattens utgörande. Riksdagen torde vid bestämmandet av tidpunkten för skattskyldighetens inträde till den 1 juli 1929 hava utgått från att motorspriten dessförinnan skulle hinna bli inarbetad å marknaden samt från att bensinen skulle komma att fördyras. Utvecklingen har emellertid blivit en annan. Användningen av motorsprit har visserligen ökat men motsvarar fortfarande endast omkring  $\frac{1}{4}$  av de befintliga fabrikenas kapacitet, och endast 8 av landets 22 sulfitspritsfabriker hava — som det synes med hänsyn till de ovissa framtidsutsikterna — ansett sig böra göra de kapitalutlägg, som erfordrats för upptagande av tillverkning av sprit, lämplig för beredning av lättbentyl. I fråga om bensinpriset framgår av ämbetsverkens yttrande, att detta, som närmast före bensinskattens införande år 1924 utgjorde 33—36 öre för liter och den 1 juni 1927, inklusive skatt av 5 öre för liter, 41 öre för liter, den 5 mars 1928 sjunkit till endast 24 öre för liter och att priset den 5 november 1928 uppgick till 30 öre för liter. Enligt vad jag inhämtat gäller alltså sistnämnda pris.

Vad angår tillverkningspriset å sulfitsprit har prissättningsnämnden för skattefri sprit beräknat, att detsamma den 20 oktober 1928 utgjorde 27.25 öre för liter å 95 procent. Med tillägg av kostnaden för koncentreringspriset till 99—100 procent, denaturering, frakt och emballage m. m. torde man kunna beräkna en total kostnad av över 33 öre för liter 99—100-procentig sulfitsprit. Med hänsyn till det nu anförda kunde det visserligen synas som om man genom att endast tills vidare bibehålla skattefriheten för motorsprit icke skulle giva sulfitspritindustrien tillräckligt stöd för uppehållet av tillverkningen härav och att följaktligen, med hänsyn till värdet för landet att äga tillgång till inhemskt motorbränsle, möjligen skulle kunna ifrågasättas att upphäva bestämmelsen om skatt å motorsprit. Emellertid må härtill erinras om vad ämbetsverken anför, nämligen att i beräkningarna av fabrikspriset för sulfitsprit ingå kapitalränta och avskrivning å anläggningskostnaden vid nu gällande priser för en sulfitspritsfabrik och att för flertalet äldre fabriker denna kostnad — som beräknats motsvara omkring 9 öre för liter tillverkad 95-procentig sprit — icke behöver ingå med så högt belopp i kalkylerna, därest fråga är om uppehållande eller nedläggande av driften. Vidare är att märka, att för närvarande endast en mindre del av hela tillverkningen säljes såsom motorsprit och att den övriga avsätt-

Departements-  
chefen.

ningen i genomsnitt torde inbringa avsevärt högre pris och i följd härav kunna bära en proportionsvis större andel av vissa fasta kostnader. Man synes också vara berättigad hysa den förhoppningen, att med hänsyn till lättbentylens företrädare framför enbart bensin som motorbränsle efterfrågan å motorspriten skall komma att ökas. Vid angivna förhållanden och då dessutom icke är uteslutet, att bensinpriset kan komma att framdeles ånyo stiga, synes det mig böra antagas att sulfittfabrikerna skola komma att uppehålla tillverkningen av motorsprit, därest tidpunkten för inträde av skattskyldighet för motorsprit framflyttas ytterligare 5 år. Jag har därför i ett inom departementet utarbetat förslag till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit infört bestämmelse att förordningen, i vad den avser skatt å motorsprit, skall träda i kraft den 1 juli 1934.

I detta sammanhang ber jag även få till behandling upptaga uppkommen fråga om beskattning av inom riket tillverkad bensin.

*Bensin-  
skattens till-  
lämpning å  
inhemsk ben-  
sin.*

*Gällande för-  
fattning.*

Enligt gällande bestämmelser angående skatt å bensin, vilka återfinnas i förordningen den 23 maj 1924 (nr 126) om särskild skatt å bensin och motorsprit med ändrad lydelse enligt förordningen den 3 juni 1927 (nr 190), utgår, såsom förut nämnts, skatt å bensin, som till riket införes och för vilken icke enligt särskilda bestämmelser tullfrihet åtnjutes, med 6 öre för liter. Bensin av inhemsk tillverkning är i enlighet härmed för närvarande fritagen från dylik beskattning. Någon avsikt från statsmakternas sida att medgiva skattefrihet för dylik bensin torde dock icke hava förelegat. Av motiveringen till det förslag om införande av bensinskatt, som av Kungl. Maj:t framlades i propositionen nr 206 till 1924 års riksdag, framgår, att ifrågasvarande skatt införts för åstadkommande av medel i önskvärd utsträckning för vägväsendets behov och att den närmast vore att anse såsom en form av automobilskatt. Ärendets behandling i riksdagen utvisar också, att bensinskatten principiellt avsetts att drabba alla slag av motorbränslen. Detta har kommit till uttryck i bevillningsutskottets betänkande nr 41 i anledning av berörda proposition, i vilket utskottet föreslog, att ifrågasvarande beskattning borde gälla även motorsprit, ehuru en tillfällig skattebefrielse under fem år ansågs böra ifrågakomma med hänsyn till nödvändigheten av att stödja sulfitspriten under den tid, motorspriten inarbetades i marknaden. Att icke den särskilda skatten å bensin i förordningen angivits skola gälla även sådan vara, som tillverkats inom landet, torde hava föranletts därav, att inhemsk tillverkning av bensin icke förekom vid tidpunkten för införandet av nämnda skatt och att förutsättningar för igångsättande av dylik tillverkning över huvud taget då icke heller ansetts förefinnas.

Med skrivelse den 6 december 1928 till chefen för finansdepartementet har emellertid generaltulldirektören överlämnat en promemoria, i vilken meddelas, att numera i närheten av Nynäshamn utförts en anläggning för destillation av råolja, varvid såsom produkt erhålles jämväl bensin.



Efter remiss hava *kommerskollegium* och *kontrollstyrelsen* gemensamt inkommit med ett den 29 december 1928 dagtecknat utlåtande i ämnet jämte förslag till en ny förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit. I utlåtandet anföres bland annat följande:

Kommerskollegium och kontrollstyrelsen.

Det torde icke kunna bestridas, att en inhemsk industri för förädling av råolja är ägnad att medföra nationalekonomiska fördelar för landet och även, särskilt om inhemsk råvara kommer till användning därvid, i någon mån bidra till att i händelse av ett avstängande av tillförseln från utlandet trygga tillgången av motorbränsle och brännolja för försvarsändamål. Det skulle därför kunna ifrågasättas, huruvida icke denna industri borde lämnas stöd från statsmakternas sida genom befrielse helt eller delvis under längre eller kortare tid från erläggande av bensinskatt, ehuru väl skäl här till icke kan anses vara för handen i lika grad som i fråga om motorspriten, som framställs ur en inhemsk, eljest värdelös avfallsprodukt och vars inarbetande på marknaden dessutom kräver särskilda åtgärder i fråga om distribution. Någon åtgärd i riktning mot ett särskiljande i beskattningshänseende av importerat och inom landet framställt motorbränsle av *samma slag* torde emellertid icke vara möjlig att vidtaga med hänsyn till bestämmelserna i vissa gällande handelsavtal.

Vad angår sättet för bensinskattens uttagande och kontrollen däröver skulle den rationella utvägen givetvis vara, att skatten uttoges å de vid fabrikationen utvunna myckenheterna och att en sluten produktionskontroll med ett exakt fastställande av den tillverkade varan -- såsom fallet är exempelvis vid brännvins- och maltdrycksbeskattningen -- anordnades. Med hänsyn till beskaffenheten av nu ifrågavarande tillverkning skulle emellertid en sådan kontroll över bensinutvinningen bliva besvärlig att genomföra och kräva anställandet å tillverkningsstället av en stadigvarande kontrollpersonal. De kontrollkostnader, som härigenom komme att åsamkas statsverket, skulle bliva ganska betydande i förhållande till skatteintäkten. I jämförelse med den kontroll, statsmakterna ansett tillfyllest i fråga om den särskilda skatten å automobilgummiringar, vilken jämlikt föreskrifterna i förordningen i ämnet den 2 juni 1922 (nr 261) upptages enligt tillverkarens på heder och samvete avgivna deklaration rörande tillverkningens omfattning, kontrollerad allenast genom bokföringsgranskning, synes en sluten produktionskontroll över den inhemska bensintillverkningen alltför omständlig och icke särskilt motiverad. Att på samma sätt som i fråga om tillverkningen av automobilgummiringar helt undandraga den inhemska bensintillverkningen varje annan kontroll än genom bokföringsgranskning, torde dock icke vara lämpligt, då i allt fall någon uppsikt måste åvägbringas därå, att å tillverkningsstället framställda varor bliva, där så skall ske, behandlade såsom skattepliktig produkt. Kontrollen bör därför knytas till en myndighet, hos vilken finnes anställd i tekniska frågor sakkunnig personal och som är utrustad med undersökningslaboratorium. Ämbetsverken föreslå, att överinseendet å kontrollen över beskattningen av inhemsk bensin förläggas till kontrollstyrelsen, som redan för närvarande handhar kontrollen över erläggandet av vissa tillverkningsavgifter, nämligen sockerskatt, brännvinstillverkningsskatt och maltskatt samt den särskilda avgiften, som skall erläggas, då majs, maniokarot m. fl. stärkelsrika utländska ämnen användas vid tillverkning av brännvin eller stärkelse. De möjligheter, som ett förläggande av kontrollen till nämnda styrelse erbjuder med hänsyn till förefintligheten inom ämbetsverket av personal med erfarenhet å kontrollområdet samt av nödig orga-

nisation för tillverkningsavgifternas debitering och kontrollen över inbetalningen, böra därvid icke lämnas outnyttjade.

En tillräckligt betryggande kontroll över erläggandet av skatt för bensen, som tillverkats inom landet, torde enligt ämbetsverkens mening kunna ernås genom att lägga uppgifterna å fakturorna om från tillverkningsstället utlämnade kvantiteter bensen till grund för beskattningen. En förebild härtill utgör det förfarande, som enligt IV kap. i förordningen den 19 maj 1922 (nr 210) gäller för debitering av skatt för socker, som tillverkats inom landet, i vilket fall skatten påföres tillverkaren för de enligt fakturorna för varje dag utlämnade sockerpartierna. Vid varje sockerraffinaderi äro anställda tvenne kontrolltjänstemän med uppgift att stickprovsvis kontrollera, att de utlastade partierna överensstämma med motsvarande fakturor samt eljest övervaka, att socker icke utlämnas från fabriksområdet annorledes än medelst fakturering. Kontrollen kompletteras med granskning av sockertillverkarnas bokföring, vilken granskning med längre mellantider sker på föranstaltande av kontrollstyrelsen.

För bensinskattens vidkommande skulle en debitering av skatten enligt fakturorna samt skatteinbetalningen genomföras på följande sätt. Utlämnning av bensen från fabriksområdet får ske allenast i samband med att den utlämnade myckenheten upptages å faktura. Fakturering skall alltså äga rum även i det fall, då bensen utföres från fabriksområdet till tillverkarens eget, utom området belägna upplag eller försäljningsställe eller ock för användning i hans egna motorer. För faktureringen tillhandahåller kontrollstyrelsen för utskrift i tre exemplar anordnade blanketter, nummerade och sammanförda i häften, försedda med seriebeteckning. Omedelbart efter utgången av varje månad har tillverkaren att till kontrollstyrelsen insända ett exemplar av samtliga under månaden utställda fakturor, enligt vilka tillverkaren hos styrelsen debiteras skatt för den under den gångna månaden utlämnade bensen. De övriga fakturaexemplaren disponeras av tillverkaren. Skatten skall sedermera — med tillämpning av enahanda regler, som härutinnan gälla för tillverkare av automobilgummiringar — av tillverkaren erläggas kvartalsvis sålunda, att skatten för den under ett kvartal utlämnade myckenheten bensen skall inbetalas före utgången av månaden närmast därefter. Inbetalningen sker genom insättning å statsverkets giroräkning i riksbanken för statskontorets räkning. Vidimerad avskrift av levereringsreversal insändes av tillverkaren ofördröjligen till kontrollstyrelsen, som granskar riktigheten av det erlagda beloppet. För närmare kontroll över bensinskattens behöriga utgörande skall kontrollstyrelsen äga genomgå tillverkarens handelsböcker. Med lämpliga mellantider bör anläggning, där bensen tillverkas, besökas av tjänsteman hos kontrollstyrelsen för utövande av tillsyn å ort och ställe av efterlevnaden av bestämmelserna om bensenbeskattningen.

Ett kontrollsystem enligt nu angivna linjer kan, med det mycket begränsade antal anläggningar för bensintillverkning, varmed är att räkna här i landet, genomföras utan att några nämnvärda kostnader för statsverket behöva uppstå, då granskningen av de insända fakturorna och debiteringen av bensinskatten kunna ske med anlitande av den hos styrelsen befintliga personalen, som handhar arbetet med debitering och kontroll å inbetalning av andra i det föregående omförmälda tillverkningsavgifter. Förekommande kontrollbesök å tillverkningsstället behöva i allmänhet icke medföra särskilda kostnader för förrättningsresa, då de tjänstemän hos styrelsen, å vilka det skulle ankomma att företaga dylika besök, kunna verk-

ställa dessa i samband med tjänsteresor för utövande av kontroll avseende andra tillverkningsavgifters utgörande. Erforderliga undersökningar av prov för utrönande av huruvida viss petroleumprodukt är skattepliktig eller icke, kunna utföras å styrelsens laboratorium. Däremot kan i vissa fall någon utgift tänkas komma att uppstå för anlåtande av bokföringssakkunnig person för granskning av bensintillverkares handelsbokföring. Kostnaden härför torde icke bliva avsevärd och bör i allt fall kunna bestridas inom ramen av kontrollstyrelsens nuvarande anslag. En mindre kostnad är även att räkna med för anskaffande av de i det föregående omförmälda blanketterna till de för bensinutlämningen avsedda fakturorna. Denna kostnad bör bestridas av förslagsanslaget till kontroll å tillverkningsavgifter (VII C 5).

Över kommerskollegii och kontrollstyrelsens utlåtande har generaltullstyrelsen den 12 januari 1929 avgivit infortrat yttrande, i vad styrelsens verksamhetsområde rör. Vad generaltullstyrelsen därvid anfört kommer att i det följande upptagas i sammanhang med uppkommen fråga om ändring i gällande tulltaxa.

Generaltullstyrelsen.

En inhemsk industri för förädling av råolja är otvivelaktigt ur skilda synpunkter av betydelse för landet. Såsom ämbetsverken anfört, skulle det ock kunna sättas i fråga, huruvida icke en sådan industri borde lämnas stöd från statsmakternas sida genom befrielse helt eller delvis under längre eller kortare tid från erläggande av bensinskatt. Häremot kan dock invändas, att det skäl, som förestavat införandet av bensinskatten — nämligen att för vägväsendet en pålaga bör uttagas av den trafik, som hårdast belastar vägarna — talar mot att från skatten undantaga bensin, som beretts inom landet. Anledning torde icke heller finnas att antaga, att skattefrihet skulle vara en oundgänglig förutsättning för att den inhemska bensinframställningen skall kunna i fortsättningen bedrivas. På grund av vad nu anförts har jag funnit mig böra föreslå, att inom riket tillverkad bensin skall beläggas med skatt till samma belopp, som nu utgår för till riket införd bensin.

Departementschefen.

En utvidgning av bensinbeskattningen till att omfatta även inhemsk bensin har befunnits medföra så betydande tillägg till och ändringar i den nuvarande förordningen, att helt ny förordning i ämnet synes böra utfärdas.

Föredragande departementschefen uppläser härefter ett inom departementet utarbetat förslag till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit, vilket i allt väsentligt överensstämmer med kommerskollegii och kontrollstyrelsens förenämnda förslag i ämnet, samt anför därvid till en början.

Författningsförslag.

Såsom framgår av det upplästa förslaget hava de nu beträffande motorspriten gällande bestämmelserna upptagits oförändrade däri. Då i fråga om inom riket tillverkad bensin upptagits stadganden om beskattningsmetoden och kontrollen över skattens utgörande ävensom införts bestämmelser om straff för förseelser mot berörda stadganden m. m., kan det måhända göras gällande, att bestämmelser i dessa ämnen böra meddelas även be-

träffande motorspriten. Emellertid avses, såsom nyss nämnts, att den föreslagna förordningen, i vad den rör motorsprit, skall träda i kraft först den 1 juli 1934. Vid sådant förhållande har anledning icke synts föreligga att för närvarande till behandling upptaga spørsmålet, vilka bestämmelser i berörda avseenden kunna bli erforderliga.

I fråga om de särskilda paragraferna anför departementschefen följande.

1 §. I denna paragraf har införts en definition av begreppet bensin. För närvarande har frågan om vad i detta sammanhang menas med bensin lösts genom att i paragrafen hänvisa till i tulltaxan använda benämningar å de varor, som här avses. Det har emellertid — bland annat av det skäl, att även annan myndighet än tullverket enligt föreliggande förslag i fortsättningen skulle handhava bensinbeskattningen och därvid utöva kontroll å beskaffenheten av hithörande varor — synts lämpligt, att i denna paragraf angiva vad i författningen avses med bensin. I utlåtande, som kommerskollegium infordrat i ämnet från sprängämnesinspektionen, har denna föreslagit, att mineraloljor, vilka hava en egentlig vikt av högst 0.760 vid + 15° Celsius, skola i detta sammanhang anses utgöra bensin. Denna gräns har sprängämnesinspektionen tidigare för tillämpning inom tullverket tillstyrkt såsom i detta hänseende normerande i fråga om bensin, som importeras. Ämbetsverken hava funnit denna definition lämplig från skattesynpunkt, och har densamma nu införts i 1 §. Då införsel till riket av bensin, som framställts ur skifferoljor, någon enstaka gång läser förekomma och tillverkning av dylik bensin även kan tänkas bli upptagen här i landet, har det ansetts erforderligt att i detta sammanhang inbegripa skifferoljorna under definitionen.

2 och 4 §§. Då det ur redaktionell synpunkt ansetts lämpligt, att bestämmelserna om skattens uttagande å till riket införd bensin, inhemsk bensin och motorsprit behandlas i skilda paragrafer, hava bestämmelser, motsvarande de i 2 § 1 mom. i nu gällande förordning upptagna, intagits i 2 § i det föreliggande förslaget, under det att bestämmelserna i 2 § 2 mom. återfinnas i en ny 4 § i förslaget.

Enligt § 4 q) i gällande tulltaxeförordning åtnjutes tullfrihet för inom landet alstrade eller tillverkade eller här förut införtullade utländska varor, när de, efter att hava till utlandet utförts, inom 10 år från utförseln i oförändrat skick återinföras, dock under villkor, bland annat, att därest vid utförseln för varan eller för därtill använda materialier tullrestitution åtnjutits, det restituerade beloppet skall återbetalas till tullkassan.

I det förslag till förordning med tulltaxa, som den 12 september 1927 avgivits av inom finansdepartementet tillkallade sakkunniga, är till den bestämmelse, som motsvarar § 4 q) i den nuvarande tulltaxeförordningen, fogat ett tillägg, enligt vilket skyldigheten att vid tullfri återinförsel av vara, som här avses, återbetala vid varans tidigare utförsel eventuellt restituerad tull skulle gälla även annan restituerad avgift, som uppburits

av tullverket. Såsom exempel på avgifter, vilkas återbetalning enligt ett dylikt tillägg skulle komma att ifrågakomma, hava angivits bensinskatt, sockerskatt och automobilgummiringsskatt.

I samband med avlåtande av proposition nr 65 till innevarande års riksdag med förslag till tulltaxeförordning uttalade jag, att enär i tulltaxeförordningen inga andra bestämmelser syntes böra förekomma än sådana, som avsåge tull, och då föreskrifter av det slag, som åsyftades med berörda tillägg, syntes böra tillhöra de olika specialförfattningarna, jag i likhet med generaltullstyrelsen funnit mig icke kunna tillstyrka de sakkunnigas ifrågavarande förslag. I 5 § s) av det för riksdagen framlagda förslaget till tulltaxeförordning har i enlighet härmed upptagits i sak samma bestämmelse som i § 4 q) av nuvarande tulltaxeförordning.

Då enligt 1 § av nu gällande förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit sådan skatt ej skall utgå för bensin, för vilken vid införsel till riket *tullfrihet* åtnjutes, skulle en tolkning efter ordalydelsen av sistnämnda författningsrum komma att medföra, att vid återinförsel av inom riket tillverkad eller här förut förtullad bensin, skatt ej skulle utgå, även om vid utförseln restitution av bensinskatt erhållits. I dylikt fall skulle bensinen alltså bliva helt fri från skatt. Då detta uppenbarligen icke varit avsett, har i 2 § 2 mom. av förevarande förslag uttryckligen stadgats, att skatt skall utgå i sådant fall, som nyss nämnts.

Motsvarande ändring synes böra vidtagas jämväl i 1 § av förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar, varom jag därför i detta sammanhang kommer att framlägga förslag. Enär, enligt ett i statsverkspropositionen till årets riksdag framlagt förslag, sockerbeskattningen skulle upphävas med utgången av innevarande budgetår, torde motsvarande ändring i förordningen angående beskattning av socker däremot icke vara erforderlig.

I denna paragraf hava bestämmelser meddelats om beskattningsmetoden i fråga om den inhemska bensinen på grundval av de av ämbetsverken förordade principerna. 2 mom. har avfattats i nära överensstämmelse med 3 § i förordningen om särskild skatt å automobilgummiringar, med stadgande om viss tid, inom vilken anmälan om tillämnad bensintillverkning skall göras, vilket är erforderligt särskilt med hänsyn till åliggandet för kontrollmyndigheten att åt tillverkaren tillhandahålla blanketter till fakturor. Föreskrifterna i 3 och 4 mom. hava till förebilder motsvarande stadganden i förordningen angående beskattning av socker, förordningen om särskild skatt å automobilgummiringar och förordningen den 11 juni 1926 (nr 207) angående tillverkning och beskattning av brännvin. För att icke onödigtvis försvåra förfogandet över bensin, framställd för vetenskapligt ändamål eller försöksvis för tekniskt ändamål, har i 5 mom. i denna paragraf stadgats, att för bensin, tillverkad för sådant ändamål, må utan hinder av bestämmelserna i förordningen åtnjutas skattefrihet under den kontroll och de villkor, som Kungl. Maj:t kan pröva erforderliga.

5—7 §§. Dessa paragrafer innehålla motsvarande stadganden som 3—5 §§ i nuvarande förordning.

Enligt av Kungl. Maj:t meddelade bestämmelser handläggas nu restitutionsärendena av generaltullstyrelsen. Kommerskollegium och kontrollstyrelsen hava, under förutsättning att denna skatt framdeles kommer att drabba även inhemsk bensin, föreslagit, att oaktat uppbörden av dylik skatt skulle ske genom kontrollstyrelsen, frågor om restitution därav skulle handläggas av tullverket, som i allt fall hade att taga befattning med restitutioner, avseende den utländska bensinen. En åtskillnad i förevarande hänseende skulle för övrigt näppeligen vara möjlig att genomföra i vissa fall, särskilt då det gällde blandningar av inhemsk och utländsk bensin.

Generaltullstyrelsen har förklarat sig icke hava funnit något att erinra mot ämbetsverkens förslag.

Enligt bestämmelse i kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 127) om ändrad lydelse av rubriken 1099 i den vid förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor fogade tulltaxa m. m. skall vid restitution av skatt å bensin tillika restitueras den å bensinen belöpande tullen. Denna bestämmelse torde böra bibehållas. Då emellertid vad kungörelsen i övrigt innehåller, nämligen stadganden dels om ändrad lydelse av rubriken 1099 i gällande tulltaxa dels ock om tullfrihet under vissa förhållanden för till nämnda rubrik hänförlig vara, enligt vad jag sedermera torde få anföra till statsrådsprotokollet, äro avsedda att upphöra att gälla respektive den 30 juni och den 31 december 1929, har jag ansett ifrågasvarande bestämmelse böra överflyttas till 5 § i förevarande förordning.

8 §. 1 mom. i denna paragraf innehåller straffbestämmelse för påbörjande av bensintillverkning utan avgivande av föreskriven anmälan och har sin motsvarighet i 14 § i förordningen om särskild skatt å automobilgummiringar.

I 2 mom. av denna paragraf är straffbestämmelse meddelad för det fall, att bensintillverkare i syfte att undandraga statsverket skatt utlämnar bensin i strid mot förordningens föreskrifter eller eljest svikligen förfar. Denna bestämmelse är likartad med vad för motsvarande fall är stadgat i 30 § sockerbeskattningsförordningen.

10 §. Denna paragraf är avfattad med ledning av 40 § brännvinstillverkningsförordningen. Vad i sistnämnda paragraf stadgas om skadeståndsskyldighet har, såsom följande av allmänna rättsgrundsatser, ansetts onödigt att upptaga.

12 §. Bestämmelsen att bötfälld, som jämväl dömts att erlægga skatt, vid bristande förmåga att gälda skatten eller del därav skall, även om han har tillgång till gäldande av böterna, undergå förvandlingsstraff, är hämtad från 38 § sockerbeskattningsförordningen.

Under hänvisning till vad som anförts vid 2 och 4 §§ i förslaget till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit får jag härmed underställa Kungl. Maj:ts prövning även ett inom departementet upprättat förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar. Innebörden av ändringsförslaget är, att skattskyldighet skall föreligga vid återinförsel av inom riket tillverkade eller här förut förtullade automobilgummiringar, för vilka vid utförseln erhållits restitution av skatt, som avses i förordningen.

*Ändring i förordningen om särskild skatt å automobilgummiringar.*

Slutligen ber jag få till behandling upptaga fråga om ändring i gällande tulltaxa.

*Ändring i tulltaxan m. m.*

Samtidigt med förordningen den 23 maj 1924 om särskild skatt å bensin och motorsprit utfärdades i överensstämmelse med riksdagens beslut den av mig förut omnämnda kungörelsen om ändrad lydelse av rubriken 1099 i den vid förordningen den 9 juni 1911 med tulltaxa för inkommande varor fogade tulltaxa m. m. Enligt denna kungörelse är i tulltaxan under huvudrubriken mineraloljor, nativa eller råa, ävensom renade, uppförd rubriken 1099 petroleumbensin och gasolin med en tullsats av 1 öre för 10 liter. Jämlikt 1924 års förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit förstås med bensin mineraloljor, vilka enligt gällande tulltaxa hänförs till petroleumbensin eller gasolin. Överensstämmelse råder alltså nu mellan tulltaxan och skatteförfattningen. Ifrågavarande mineraloljor äro enligt praxis sådana, vilkas egentliga vikt ej överstiger 0.760 vid + 15° Celsius. I förslaget till den nya förordningen har bensin definierats såsom mineraloljor och skifferoljor, vilka vid en temperatur av + 15° Celsius hava en egentlig vikt av högst 0.760. I denna definition inbegripas mineraloljorna petroleumbensin och gasolin. Definitionen omfattar emellertid härutöver även skifferoljor. Detta tillägg har motiverats med att införsel av bensin, som framställts ur skifferoljor, någon enstaka gång lärer förekomma och tillverkning av dylik bensin även kan tänkas bliva upptagen här i landet.

I förutnämnda utlåtande har *generaltullstyrelsen* anført, att, för vinnande av bättre överensstämmelse mellan tulltaxan och den föreslagna förordningen, tulltaxan syntes böra ändras därhän, att rubrik 1099 komme att omfatta icke blott petroleumbensin utan även skifferbensin. För detta ändamål syntes endast erfordras, att ordet petroleumbensin utbyttes mot bensin. Ändring av huvudrubriken syntes däremot ej vara av behovet påkallad, enär sedan lång tid tillbaka till mineralolja hänförts även ur vissa skiffer framställd skifferolja.

Jag ansluter mig till generaltullstyrelsens förslag. Då emellertid, på sätt förut anförts, förslag till ny tulltaxeförordning, avsedd att träda i kraft den 1 januari 1930, förelagts innevarande års riksdag, bör ifrågavarande ändring i gällande tulltaxa avse allenast tiden till 1929 års utgång och träda i kraft

den 1 juli 1929, eller samma dag, som förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit, i vad den rörer bensin, avses skola träda i kraft.

Vad som i nyssnämnda kungörelse den 23 maj 1924 finnes föreskrivet om tullfrihet för till tulltaxerubriken 1099 hänförlig vara, då den till riket medföres å fortskaffningsmedel såsom driftmateriel för detta, samt om därav påkallat undantag från § 4 h) i tulltaxeförordningen, torde böra gälla fortfarande och intill dess ny tulltaxeförordning med motsvarande bestämmelser träder i kraft.

Stadgandet i kungörelsen att vid restitution av skatt å bensin tillika skall restitueras den å bensinen belöpande tullen har, som jag tidigare omnämnt, överflyttats till 5 § i förslaget till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit.

Föredragande departementschefen hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte i proposition föreslå riksdagen att

*dels* antaga förslagen till

1:o förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit; och

2:o förordning om ändrad lydelse av 1 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar;

*dels ock* besluta, att rubriken 1099 i gällande tulltaxa skall under tiden från och med den 1 juli till och med den 31 december 1929 hava följande lydelse:

		Kvantitet för tullbe- räkningen	Tullsats
			Kronor öre
1099	Mineraloljor, nativa eller råa, ävensom renade: bensin och gasolin.....	10 lit.	— 01

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:  
*Gustaf Psilander.*