

Nr 215.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit, m. m.; given Stockholms slott den 10 april 1931.

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

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.

Felix Hamrin.

Förslag

till

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

Häri genom förordnas, att 1 § förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit skall i nedan angiven del erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

För bensin — — — för liter.

I denna förordning förstås med

bensin mineraloljor och skifferoljor, vilka vid en temperatur av + 15° Celsius hava en egentlig vikt av högst 0.770; samt med *motorsprit* sådan — — — såsom motorsprit.

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

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 10 april 1931.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Hamrin, anför:

Enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit skall i sagda förordning med bensin förstås mineraloljor och skifferoljor, vilka vid en temperatur av + 15° Celsius hava en egentlig vikt av högst 0.760. Enahanda definition å bensin är given i anmärkning 1 till tulltaxenummer 174 i den vid tulltaxeförordningen den 4 oktober 1929 (nr 316) fogade tulltaxan.

I skrivelse till chefen för finansdepartementet den 4 mars 1931 anmälde generaltullstyrelsen, att föreståndaren för tullverkets huvudlaboratorium i en till styrelsen avgiven promemoria framhållit, hurusom den stegrade förbrukningen av bensin medfört, att till motorbensin börjat tagas i anspråk förut för ändamålet icke använda, tyngre mineraloljefraktioner, med påföljd att den specifika vikten å motorbensin allt mera tenderade att närma sig det i nyssnämnda författningar angivna talet 0.760. På grund härav funnes viss anledning befara, att den specifika vikten å motorbensin inom en snar framtid kunde komma att överskrida nämnda siffra, vilket skulle medgiva införsel av tyngre motorbensin utan erläggande av tull eller skatt.

Med överlämnande av omförmälda promemoria hemställde styrelsen, att det måtte tagas under övertvägande, huruvida icke utredning borde verkställas angående möjligheten av en sådan ändring i nämnda författningar, att definitionen å bensin erhöles en mot författningarnas syfte bättre svarande avfattning.

Sedan Kungl. Maj:t i anledning härav anbefallt generaltullstyrelsen att föranstalta om utredning i det i skrivelsen angivna syftet samt, så snart ske kunde, inkomma med det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning, har styrelsen i skrivelse den 18 mars 1931 framlagt utredning och förslag i ämnet. Härvid har styrelsen meddelat, att styrelsen vid den företagna undersökningen angående möjligheten att fastställa en definition å bensin, som bättre än den nuvarande säkerställde skatten och tullen å

bensin, såsom sakkunniga i frågan samrått med sprängämnesinspektören samt med professorn vid tekniska högskolan C. E. L. Hubendick. Tillika har generaltullstyrelsen anmält, att styrelsen under hand inhämtat kontrollstyrelsens åsikt i ärendet.

Vid sin ifrågavarande skrivelse har styrelsen bifogat *dels* en av professor Hubendick upprättad promemoria i ämnet, *dels* utdrag ur analysattester å bensin från sprängämnesinspektionens laboratorium jämte yttrande av sprängämnesinspektören, *dels* ock uppgift angående specifika vikten hos bensinprover, som undersökts å tullverkets huvudlaboratorium under tiden 21 augusti 1924—27 februari 1931. Tillika har styrelsen till finansdepartementet överlämnat en sammanställning rörande vissa å tullverkets huvudlaboratorium under åren 1924—1929 utförda undersökningar av bensiner m. m.

Professor
Hubendicks
promemoria.

I den av professor Hubendick upprättade promemorian anföres följande:

»Veterligen har motorbensin med högre specifik vikt än 0.760 importerats till vårt land. Det är då tydligt, att den i skatteförordningen givna definitionen ej är tillfredsställande.

Härtill kan möjligen anföras, att endast ringa kvantiteter bensin med högre specifik vikt än 0.760 hittills inkommit i landet och att till dessa bensinsorter varit tillblandade ämnen, framför allt troligen bensolkolväten, varför det varit möjligt att trots den högre specifika vikten uttaga tull och skatt, mot vilken åtgärd importörerna hittills ej opponerat sig.

Emellertid torde ett dylikt resonemang ej sakna vanskligheter.

I nedanstående tabell återgivas kokpunkter och specifika vikter för några av den mångfald kolväten, som ingå i bensin, ävensom för en del ämnen, vilka stundom tillblandas bensin.

		Kokpunkt	Specifik vikt
Paraffinkolväten	Pentan	36.3	0.627
	Hexan	68.9	0.658
	Heptan	98.4	0.688
	Oktan	125.6	0.702
	Nonan	149.5	0.718
	Decan	173	0.730
	Dodekan	214.5	0.778
	Tetradekan	252.5	0.776
Olefinkolväten	Hexylen	69	0.682
	Heptylen	95	0.703
	Oktylen	122.5	0.722
	Butylen	172	0.7512
Naftenkolväten	Cyklopentan	50.5	0.7506
	Cyklohexan	80.8	0.7788
	Cykloheptan	117.8	0.8253
Aromatiska kolväten	Bensol	80.4	0.8785
	Tohuol	110	0.869
	Xylol	139	0.881
	Mäsitylen	164	0.865
Andra ämnen	Etylalkohol	79	0.794

Förr betecknades med bensin de npp till omkring 150° Celsius kokande fraktionerna från bergolja, bestående av kolväten så gott som uteslutande tillhörande paraffingruppen. Under sådana förhållanden förefanns ingen risk för att bensinens specifika vikt skulle komma att överstiga 0.760.

Nu mera har kokpunkten för bensinfraktionerna höjts till 220° Celsius och däröver. Då medkomma kolväten med en specifik vikt, som överstiger 0.770, men då dessa blott utgöra en mindre del av blandningen tillsammans med mera lättkokande och specifikt lättare kolväten, förefinnes ringa fara för att blandningens specifika vikt skall överstiga 0.760.

Det är emellertid huvudsakligen den nordamerikanska bensinen, som är sammansatt av enbart paraffinkolväten. Andra bergoljor finnas, vilka innehålla rätt betydande mängder naftenkolväten och aromatiska kolväten. Dessa kolvätens flyktigaste homologer hava en specifik vikt, som är över 0.760. Det är sålunda möjligt att erhålla en lättflyktig bensin med rätt hög specifik vikt. Dylig bensin, som numera införes till vårt land, kommer från helt olika delar av världen. För samma flyktighet kan bensinens specifika vikt därför variera inom vida gränser. Jag vill därmed ej hava påstått, att en naturlig bensins specifika vikt i allmänhet kan komma att ligga över 0.760. Detta är en sak, som först måste undersökas, innan man kan säga något bestämt därom. Såsom exempel må dock anföras, att i Österrike en bensin med specifik vikt 0.760 till 0.765 kallas 'medelbensin'.

Om emellertid till en naturlig bensin sätts bensolkolväten, kan specifika vikten utan svårighet komma att överstiga 0.760. Antas, att vi hava en naturlig bensin med specifika vikten 0.730. Genom tillsättning av så mycket bensol, att blandningen kommer att innehålla 20 procent därav, stiger dess specifika vikt till 0.760. Detta skulle leda till att bensinen måste analyseras i och för eventuell beskattning, då en bensin av högre specifik vikt än 0.760 införes — ett rätt besvärligt förfarande, vartill kräves tillämpandet av andra bestämmelser än de i skatteförordningen för tullens och skattens uttagande angivna. Det kan väl även befaras, att vederbörande tjänsteman låter varan passera tull- och skattefri.

Den bensin, som numera framställes, är emellertid blott i mindre utsträckning naturlig, även då den är outspädd med andra ämnen. Den mesta är framställd genom sönderdelning av tyngre kolväten. Nya sönderdelningsmetoder äro under utarbetande, vilka i stort sett gå ut på att i bensinen bland annat skola bildas aromatiska kolväten. Det är därför att vänta, att bensin med goda egenskaper såsom motorbränsle men med förhållandevis hög specifik vikt och framställd uteslutande ur bergolja allt mer skall komma i handeln.

Ordet bensin har därför allt mer övergått till att bliva en handelsterm för en lättflyktig vätska, likgiltigt vilken, men till större delen bestående av kolväten, vars egenskaper äro sådana, att den lämpar sig för drift av förgasaremotorer. Detta har haft till följd, att man frångått alla äldre kännetecken på bensin, såsom äldre fraktionsgränser vid framställningen, färg, specifik vikt, äldre åsikter om kokkurvans form m. m. Man har i stället ställt upp till besvarande frågan, vilka fordringar som skola ställas på en lättflyktig vätskeblandning för att den på bästa sätt skall tillfredsställa kraven vid motordrift. Denna vätska kallar man i regel bensin. Ett energiskt och omfattande forskningsarbete under en följd av år har visat, att färg och specifik vikt äro utan all objektiv betydelse. Även kokkurvans form visade sig som sådan vara en icke rationell bestämning. Förutom fordringar på renhet, såsom frånvaro av vatten, fasta föroreningar,

svavel, hartser o. d., är det 'flyktigheten' och 'knackningsvärdet', som äro de allt avgörande faktorerna. 'Flyktigheten' är emellertid ett mycket komplicerat begrepp. Mot förmodan har detta senare kunnat ånyo överföras till kokkurvan på rationella termodynamiska grunder. Medan man tidigare ansåg, att bensinens godhet bestämdes därav, att den överdestillerade inom så trånga temperaturgränser som möjligt med en relativt låg övre gräns, d. v. s. bestod av så få och närliggande kolväten som möjligt, vilka hade låg kokpunkt, hava åsikterna nu på grund av ingående undersökningar blivit helt andra. Man kräver i stora drag, att de första 5 till 20 procenten av bensinen skola överdestillera vid viss låg temperatur, vilken bestämmas av den temperatur, vid vilken motorn skall igångsättas. Denna destillationstemperatur får å andra sidan ej vara så låg, att fara för ångblåsebildning förefinnes i den driftvarma motorns bränslesystem. Man kräver vidare, att följande 20 till 50 procent av bränslet skall avdestillera vid en temperatur, som bestämmas av de förhållanden, under vilka motorn skall accelereras. Slutligen kräves, att 90 procent skola hava avdestillerat vid en temperatur, som bestämmas av motorns normala driftförhållanden. Detta har till följd, att från 10-till 90-procentpunkten destillationskurvans temperatur kan få variera från 30 å 120° Celsius till 200 å 220° Celsius. Det synes mig sannolikt, att den sistnämnda temperaturen så småningom kommer att höjas, emedan denna i rätt hög grad är beroende av konstruktiva åtgärder, vilka ännu ej äro fullt utnyttjade. 'Knackningsvärdet' bestämmas av förekomsten av vissa ämnen i bensinen, särskilt naften- och bensolkolväten samt alkoholer och andra ämnen. Genom de moderna tillverkningsmetoder, som hålla på att utveckla sig, ligger det i tillverkarens hand att genom sönderdelning, hydrering m. m. kunna förvandla de i bergoljan ursprungligen förefintliga kolvätena till helt andra samt att genom lämplig fraktionering av dessa produkter och deras efterföljande blandning på lämpligt sätt kunna framställa bensinsorter med sådana egenskaper, som han önskar. Bensintillverkningen håller på att övergå från en ganska enkel destillationsprocess till ganska raffinerad kemiskt-teknisk fabrikation. De moderna strävandena ej blott göra det önskvärdt, att i bensinen förefinnas i betydande mängder kolväten med hög specifik vikt, de göra det även möjligt att framställa bensiner med förstklassiga egenskaper såsom motorbränsle med en inom vissa gränser godtycklig specifik vikt. Bensiner innehållande alkoholer torde ännu ej vara att förvänta såsom importvara, men alldeles uteslutet är ej, att i en framtid även sådana kunna komma att uppträda.

Tvenne möjligheter ligga nära till hands att med hänsyn till denna utveckling säkra tull och skatt. Den ena är en högre bestämning av specifik vikten, den andra är en högsta bestämning av temperaturen för kokkurvans 90-procentpunkt. Den förra bestämningen är mycket enkel att utföra. Varje tulltjänsteman kan hava tillgång till en aerometer, vilken han har att efter nedsättning i ett prov avläsa. Den andra metoden är vida mer komplicerad. Den kräver insändandet av ett prov till ett laboratorium för undersökning. En sådan komplikation för varans bestämning är naturligtvis ej önskvärd. Även andra förslag skulle möjligen kunna göras, men dessa bliva ännu mera komplicerade.

Som lysolja vanligen har en specifik vikt av mer än 0.800 och knappast under 0.790, vore, om hänsyn endast toges till motorbensin, en enkel åtgärd att höja skatteförordningens bestämmelse för bensin till 0.800 eller 0.790. Emellertid tillkomma andra i hög grad komplicerade faktorer.

Riksdagens avsikt har tydligen ej varit, att endast bensin skall beskattas och andra för förgasaremotorer (automobildrift) använda bränslen skulle vara skattefria. Avsikten har väl varit att beskatta alla för förgasaremotorer (automobildrift) avsedda bränslen. Detta framgår även därav, att motorsprit blivit skattebelagd, ehuru verkställandet av denna skattebeläggning tills vidare uppskjutits. Sälunda böra väl även bensol och liknande ämnen, vilka användas för drift av förgasaremotorer, beskattas, varemot bensin eller bensinliknande ämnen, vilka användas för kemiskt-tekniska ändamål såsom färgframställning, extraktion, tvättning o. d., ej skola beskattas. Bensol och liknande ämnen ej använda för motordrift skola väl även vara skattefria.

Bensin och bensinliknande ämnen ej använda för motordrift torde blott undantagsvis hava en specifik vikt understigande 0.770, varemot 90-procentpunkten på kokkurvan ofta understigande 250° Celsius.

Bensol och liknande ämnen eller blandningar erhålla en allt större användning för motordrift. Man har grundad anledning förmoda, att dylika motorbränslen skola komma att i kanske rätt betydande utsträckning införas i vårt land. Det är sannolikt, att redan nu importerad beskattad bensin och obeskattad bensol inom landet blandas till vissa särskilt benämnda motorbränslen. För bensolprodukter gälla följande specifika vikter och 90-procentpunkter:

	Specifik vikt	90 %-punkt
90-bensol	0.880	100° C
Renad toluol	0.870	120
Ren Xylol.....	0.860	145
Lösningsbensol I	0.870	160
» II	0.870	180
Tungbensol	—	200

Dessa ämnens specifika vikt ligger över lysoljans men deras kokpunkter under motorbensinens. En kokpunktbestämning kan därför även innefatta bensolpreparat, under det att bestämning på specifika vikten ej kan göra detta. Lämpligast torde vid eventuell skattebeläggning av bensolpreparat vara att uppställa en särskild definition härtör. Dock kompliceras denna fråga i hög grad därav, att dessa preparat kunna användas för såväl motordrift som andra ändamål. Börja bensolpreparat införas för motordrift, vilket sannolikt inom kort torde komma att inträffa, är det påtagligen en orättvis favorisering av dessa bränslen gentemot bensin och med tiden även sprit, om de skola vara skattefria, men å andra sidan även en orättvisa, om bensolpreparat för andra ändamål än motordrift skulle skattebeläggas.

Från frågan om bensolpreparat torde jag emellertid i det följande kunna bortse, ehuru jag ej velat underlåta att påpeka dessas ställning såsom motorbränslen.

Såsom av det föregående framgår är redan frågan om motorbensinens definiering ganska svår och kräver ytterligare sakkunnigt bedömande utöver det jag ur motorteknisk synpunkt kan prestera, närmast på grund av vissa bensinsorters användning för andra ändamål än för motordrift.

Från motorteknisk synpunkt ser jag för närvarande blott två möjligheter att säkerställa bensinskatten, nämligen att antingen i den nuvarande bestämmelsen höja bestämmelsen på specifika vikten eller ock att

angiva en bestämmelse för destillationskurvans 90-procentpunkt, exempelvis 250° Celsius.

Den senare bestämmelsen skulle möjligen kunna utsträckas till att även innefatta andra ämnen än mineraloljor, vilket vore en fördel, men den något besvärliga bestämningsmetoden är å andra sidan en nackdel. Huruvida en dylik bestämmelse är användbar, kräver även ur andra synpunkter, exempelvis med hänsyn till annan bensin än motorbensin, en närmare undersökning, varför jag ej är beredd att förordna en sådan.

Den förra bestämmelsen, specielika vikten, har redan visat sig användbar, ehuru värdet 0.760 visat sig väl lågt. Väsentligt kan emellertid värdet ej höjas, ty redan med specifika vikten omkring 0.770 och däröver förekomma bensinsorter och liknande ämnen, vilka användas för andra ändamål än motordrift. Helt uteslutet är väl ej heller, att motorbensinsorter med specifik vikt av 0.770 eller däröver kunna komma att komponeras.

Då frågan sålunda är i hög grad komplicerad, särskilt om även bensol och andra ur stenkol framställda ämnen, för att ej tala om solaroljas användning för automobildrift, tagas i betraktande, skulle jag vilja tills vidare förordna:

1) att i den nuvarande skatteförordningen definitionen på bensin provisoriskt bibehålles men att värdet på specifika vikten 0.760 ersättes med en mera betryggande bestämmelse; samt

2) att en ingående utredning över tillhörande frågor företages i och för uppställandet av betryggande definitioner på de motorbränslen, som skola vara belagda med skatt.»

Sprängämnesinspektören.

Sprängämnesinspektören har under hänvisning till de förut omnämnda utdragen ur analysattester beträffande bensin från sprängämnesinspektionens laboratorium såsom sin uppfattning uttalat, att den specifika vikten å bensin ej tenderade att höjas.

Generaltullstyrelsen.

Generaltullstyrelsen har anfört följande:

»Enligt sprängämnesinspektörens åsikt skulle tillräckliga skäl för närvarande icke föreligga att vidtaga ändring i definitionen å bensin. Professor Hubendick, som i sin avgivna promemoria underkastat frågan en undersökning från motorteknisk synpunkt, har uttalat en motsatt uppfattning och anvisat huvudsakligen tvenne utvägar för fastställandet av en mot förfatningarnas syfte bättre svarande definition, nämligen att antingen höja den specifika viktgränsen eller ock att införa en bestämmelse rörande destillationskurvans 90 procentpunkt. Då sistnämnda bestämmelse skulle medföra ett besvärligt undersökningsförfarande, finner styrelsen, att den förstnämnda utvägen är att föredraga. Med bibehållande i övrigt av definitionen å bensin skulle enligt professor Hubendicks förslag den specifika vikten böra höjas och fastställas till 0.770, vilket tal av honom ansetts erbjuda tillräckliga garantier ur statsverkets synpunkt. Till denna uppfattning har även kontrollstyrelsen, vars åsikt generaltullstyrelsen under hand inhämtat, anslutit sig.

Såsom framgår av promemorian, har professor Hubendick förordnat en ytterligare utredning i och för uppställandet av betryggande definitioner på de motorbränslen, som skola vara belagda med skatt. Styrelsen anser en dylik utredning för närvarande icke erforderlig men kommer givetvis i fortsättningen att ägna frågan all uppmärksamhet och till Kungl. Maj:t ingiva de förslag i ämnet, som kunna befinnas påkallade.»

Under återopande av vad sålunda anförts, har generaltullstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte för riksdagen framlägga förslag,

dels att 1 § förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit (nr 62) erhöles följande ändrade lydelse:

»För bensin — — — liter.

I denna förordning förstås med

bensin mineraloljor och skifferoljor, vilka vid en temperatur av $+ 15^{\circ}$ Celsius hava en egentlig vikt av högst 0.770; samt med motorsprit — — — motorsprit.»

dels att den till nr 174 i tulltaxan fogade anm. 1 ändrades sålunda:

»Med bensin avses mineraloljor och skifferoljor, vilka vid $+ 15^{\circ}$ Celsius hava en egentlig vikt av högst 0.77.»

I anledning av vad generaltullstyrelsen anført och föreslagit har kommerskollegium den 4 april 1931 avgivit infortrat utlåtande, varvid kollegium överlämnat dels yttrande i ärendet av Sveriges kemiska industrikontor, dels ock promemoria i ämnet av sprängämnesinspektören.

Kemiska industrikontoret har anført följande:

Förslaget innebure, att den i bensinskatteförordningen och tulltaxan angivna maximigränsen för specifika vikten å bensin vid $+ 15^{\circ}$ C. skulle höjas från 0.76 till 0.77, detta huvudsakligen för att förhindra, att bensin med inblandningar av tyngre kolväten skulle kunna importeras eller tillverkas under kringgående av tull- och skatteförordningarna. Import av dylika tyngre bensiner hade redan förekommit, och det kunde icke förnekas, att en viss tendens att höja specifika vikten å bensin gjort sig gällande under de senare åren.

Kontoret hade redan år 1925 i en tidskriftsartikel rörande bensinproduktionen (Meddelanden från Sveriges kemiska industrikontor, häftet nr 6 år 1925), som bilagts yttrandet, fäst uppmärksamheten på det förhållandet, att den enormt stegrade efterfrågan och den otillräckliga tillgången å naturbensin sänkt bensinens kvalitet. Genom förbättrade krackningsförfaranden och exempelvis hydrering av olika mineraloljefraktioner borde emellertid kvaliteten säkerligen åter kunna höjas. Men kontoret hade också i den nämnda uppsatsen framhållit, att den specifika vikten icke såsom förr kunde anses vara avgörande för bedömandet av bensinens kvalitet, utan att härför destillationskurvorna vore av största betydelse.

För avgörande av bensinens behandling enligt tull- och skatteförordningarna vore emellertid destillationsprov alldeles för omständliga och tidsödande, varför säkerligen, åtminstone tillsvidare, fastställandet av specifika vikten måste anses vara i de flesta fall tillfyllest.

På grund av vad sålunda anförts har kontoret för sin del tillstyrkt den föreslagna ändringen rörande definitionen å bensin.

Sprängämnesinspektören har med sin nyssnämnda promemoria i ämnet överlämnat skrivelser från fem bensinimportfirmor. I dessa skrivelser har i allmänhet uttalats den uppfattningen, att behov för närvarande icke föreläge av den föreslagna ändringen, då specifika vikten av

Sveriges
kemiska in-
dustrikontor.

Sprängämnes-
inspektören.

den bensin, som av firmorna importerades för motordrift, understege den i nu gällande bestämmelser föreskrivna viktgränsen. Under återopande av sitt förut omnämnda yttrande till generaltulldirektören jämte därvid i utdrag fogade analysattester har sprängämnesinspektören meddelat, att de under årens lopp å sprängämnesinspektionens laboratorium utförda analyserna givit vid handen, att bensinens specifika vikt icke syntes ha en tendens att stiga, varför den ifrågasatta höjningen enligt inspektionens förmenande vore opåkallad.

Kommerskollegium.

Kommerskollegium har i sitt utlåtande sammanställt de båda högsta under varje år funna specifika vikterna hos bensinprover, som enligt den av generaltullstyrelsen överlämnade uppgiften under åren 1924—1931 undersökts å tullverkets huvudlaboratorium. Därvid har erhållits följande tablå:

	Högsta	Näst högsta
1924 specifika vikten	0.743	0.727
1925 » »	0.738	0.733
1926 » »	0.739	0.730
1927 » »	0.7498	0.748
1928 » »	0.7469	0.7388
1929 » »	0.7452	0.7411
1930 » »	0.7525	0.7482
1931 » »	0.7866	0.7325

Härefter har ämbetsverket anförut följande:

»Den högsta anförda bestämningen för år 1930 är den enda, som överstiger 0.75 jämväl sagda år, och torde den kunna betraktas som onormalt hög. Någon mera utpräglad tendens till höjning av specifika vikten å under detta tidsavsnitt importerad bensin torde man icke kunna utläsa ur de anförda siffrorna. Det synes därför knappast vara någon trängande nödvändighet att nu vidtaga ändring av definitionen på bensin i avsedda författningar vad beträffar destillat av mineraloljor. Detta förhållande synes även bestyrkas av de från oljeimportörerna inkomna yttrandena.

I den mån åter för drivande av motorfordon avsedd bensin uppblandas med bensol, stiger specifika vikten lätt över nu fastställda maximum av 0.76, vilket även framgår av tullverkets bestämmningar å 'rödbensin'. Då den i handeln förekommande bensolen icke är mineralolja utan en vid destillation av stenkol erhållen produkt, är den för närvarande fri från såväl tull som skatt. Professor Hubendick anser det sannolikt att bensolpreparat inom kort komma att införas för motordrift. Kollegium vill i detta sammanhang erinra därom, att i Tyskland redan den 1 maj 1930 i samband med höjning av bensintullen införts såväl tull på bensol som skatt på inom landet tillverkad sådan. Bensol synes av tillgängliga uppgifter att döma därstädes i stor utsträckning användas till motorbränsle i blandning med bensin.

En höjning av maximigränsen för specifika vikten från 0.76 till 0.77 för blandningar av bensin och bensol skulle emellertid icke vara tillfyllest, vilket redan framgår av de av tullverket anförda siffrorna. För dessa

måste nog även i framtiden den hittills tillämpade bestämmelsen om tulltaxering av blandningar komma till användning.

Skulle utom bensol och andra ur stenkol framställda flytande bränslen även, som professor Hubendick framhåller, solarolja, det vill säga tyngre mineraloljor, komma till större användning för drivande av automobilmotorer, torde det bliva nödvändigt att taga under övervägande, huruvida den nuvarande formen för beskattningen av automobiltrafiken längre kan anses vara den lämpligaste.

Då det emellertid, såsom framgår av kemiska industrikontorets yttrande, icke synes medföra några olägenheter för de industrier, som använda sådana mineraloljor, vilka genom den ifrågasatta ändringen skulle komma att bliva beskattade, saknar kollegium anledning att avstyrka det föreliggande förslaget.»

I gällande tulltaxa samt i förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit definieras bensin såsom mineraloljor och skifferoljor, vilka vid en temperatur av $+ 15^{\circ}$ Celsius hava en egentlig vikt av högst 0.760. Hava dylika oljor högre specifik vikt, äro de icke att anse som bensin i författningarnas mening och gå alltså fria från tull och skatt.

*Departements-
chefen.*

Till grund för det nu föreliggande förslaget om ändring i dessa bestämmelser ligger en av professorn Hubendick på föranstaltande av generaltullstyrelsen verkställd utredning angående den specifika vikten hos bensin, som användes för motordrift. För att förekomma att ifrågasvarande motorbränsle till följd av utvecklingen å bensinproduktionens område undandrages från beskattning har Hubendick ansett en ändring av den nuvarande definitionen erforderlig och i sådant syfte anvisat två utvägar, nämligen antingen att i definitionen höja den nu angivna maximigränsen för den specifika vikten från 0.760 till 0.770 eller ock att knyta definitionen till en bestämning av oljornas destillation vid viss temperatur. Då den senare bestämningsmetoden kräver ett besvärligt undersökningsförfarande, har generaltullstyrelsen, som lika med professor Hubendick funnit åtgärd i förevarande hänseende påkallad, därvid ansett en höjning av viktgränsen vara att föredraga.

Ändringsförslaget har tillstyrkts av kemiska industrikontoret. Kommerskollegium har visserligen, i anslutning till sprängämnesinspektörens ståndpunkt i frågan, funnit ändringen icke för närvarande vara erforderlig men likväl förklarar sig icke avstyrka förslaget.

På grund av den av generaltullstyrelsen i ärendet framlagda utredningen anser jag, i likhet med nämnda myndighet, försiktigheten bjuda, att till säkerställande av nu gällande beskattning av bensin, som användes för motordrift, en ändring vidtages i den i författningarna intagna definitionen å bensin. I fråga om sättet för denna ändring ansluter jag mig till generaltullstyrelsens förslag om höjning av maximigränsen för den specifika vikten. Enligt vad av kommerskollegii utlåtande framgår medför en dylik åtgärd icke några olägenheter för de industrier, som i sin verksamhet använda mineraloljor för andra ändamål än motordrift. Med hän-

syn till de allvarliga konsekvenser i budgetärt hänseende, som skulle uppstå, därest bensin, som icke faller under skatteförfattningarnas nuvarande definition, skulle komma att i mera betydande utsträckning användas såsom motorbränsle, finner jag icke försvarligt att till ett följande år uppskjuta framläggandet av förslag om den av mig förordade ändringen, utan torde frågan böra föreläggas redan den nu församlade riksdagen.

Föredragande departementschefen uppläser härefter förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit samt hemställer, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition föreslå riksdagen

dels antaga nämnda förslag,

dels besluta, att den till nr 174 i gällande tulltaxa fogade anm. 1 skall erhålla följande ändrade lydelse:

»Med bensin avses mineraloljor och skifferoljor, vilka vid + 15° C. hava en egentlig vikt av högst 0.77.»

dels ock förklara, att ändringen i tulltaxan skall träda i kraft å dag, som Konungen bestämmer.

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:

Hjalmar Ekengren.