

Nr 143.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning
angående skatt å vissa för drivande av automobil använda
brännoljor; given Stockholms slott den 15 februari 1935.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till förordning angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Ernst Wigforss.

Förslag

till

förordning angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

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

Med automobil förstås i denna förordning fordon, som enligt motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) är att anse såsom automobil.

2 §.

Envar, som har för avsikt att använda brännolja för drivande av automobil, vilken enligt vad stadgas i motorfordonsförordningen har sin hemort här i riket, åligger att, innan så sker, om förhållandet göra anmälan till länsstyrelsen i det län, där automobilen har sin hemort vid den tidpunkt, då förbrukningen är avsedd att äga rum. Är automobilen i automobilregister inskriven, skall anmälan tillika innehålla uppgift om automobilens registreringsnummer.

3 §.

Det åligger länsstyrelse att övervaka, att envar, som skall verkställa anmälan enligt 2 §, fullgör denna skyldighet.

Länsstyrelsen utfärdar bevis om verkställd anmälan. Sådant bevis bör medföras under färd med automobilen för att på tillsägelse av polisman för denne uppvisas.

4 §.

Envar, som använder brännolja för drivande av automobil, åligger att inom åtta dagar efter utgången av varje kalenderhalvår avgiva deklARATION angående den myckenhet sådan olja, som för nämnda ändamål under halvåret förbrukats. Är automobil, för vars drivande förbrukats brännolja, inskriven i automobilregister, skall tillika angivas automobilens registreringsnummer.

Deklaration skall avgivas på heder och samvete samt avlämnas i Stockholm till överståthållarämbetet, i övriga städer till magistraten, stadsstyrelsen eller kommunalborgmästaren samt på landet till landsfiskalen.

Deklaration skall avgivas till myndigheten i den ort, där automobilen har sin hemort.

Det åligger i andra stycket omförmälda myndigheter att övervaka, att deklARATIONER inkomma från samtliga uppgiftsskyldiga samt att avlämnade deklARATIONER äro fullständiga och riktiga. Den, som icke avgivit deklARATION men kan antagas vara uppgiftspliktig eller som avgivit ofullständig deklARATION, må föreläggas att inom viss tid inkomma med deklARATION eller erforderliga uppgifter.

5 §.

Inkomna deklARATIONER och övriga uppgifter skola av de i 4 § omförmälda myndigheter, utom för Stockholm, senast den 15 i månaden näst efter utgången av det kalenderhalvår deklARATIONEN avser, översändas till länsstyrelsen.

6 §.

Det åligger länsstyrelse att granska inkomna deklARATIONER och i särskild längd förteckna dem, som avgivit deklARATION eller för vilka uppgifter eljest inkommit, samt fastställa de myckenheter av brännolja, för vilka skatt skall erläggas, ävensom därå belöpande skatt. I fall, där den under kalenderhalvåret för drivande av automobil förbrukade brännoljan icke uppgår till femtio liter, påföres dock ej skatt.

Där så finnes erforderligt, må länsstyrelsen inforra felande uppgifter.

Finner länsstyrelse för behörig påföring av skatt nödigt att granskning av den uppgiftsskyldiges bokföring verkställes eller att undersökning av dennes inneliggande lager av brännolja äger rum, bör länsstyrelsen föranstalta om sådan granskning eller undersökning, och äger länsstyrelsen därvid i mån av behov anlita biträde av sakkunnig.

Det åligger uppgiftsskyldig att för sådan undersökning bereda länsstyrelse eller av länsstyrelse förordnad person tillträde till upplagslokal samt att för granskning tillhandahålla sin bokföring och därtill hörande handlingar.

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

7 §.

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

8 §.

Har någon i deklARATION eller annan uppgift, som enligt denna förordning avgivits, lämnat oriktigt meddelande, eller har uppgiftspliktig underlåtit

avlämna deklARATION eller infordrad upplysning, och har därav föranletts, att skatt icke blivit honom påförd eller blivit påförd till för lågt belopp, skall skatt påföras den skattskyldige till belopp, som genom berörda förfarande undandragits.

9 §.

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

Den, som vill anföras besvär över honom enligt denna förordning påförd skatt, åligger att inom tre månader efter det skatten blivit honom avfordrad, ingiva eller på eget äventyr, i betalt brev med allmänna posten insända besvären till länsstyrelsen i det län, där skatten påförts, vid påföljd, om den tid försittes, att besvären icke varda till prövning upptagna; dock må icke den omständigheten, att besvären i stället för till länsstyrelsen ingivits eller avsänts till kammarrätten, utgöra hinder för deras upptagande till prövning, därest besvären dit inkommit före utgången av den stadgade besvärstiden. I sådant fall skola besvären av kammarrätten omedelbart överlämnas till länsstyrelsen för vidare behandling på sätt i 2 mom. sägs.

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

10 §.

Granskning av deklARATIONER, som enligt denna förordning avgivits, må ej ske av annan än myndighet, som i 4 § sägs, av länsstyrelse eller av länsstyrelse enligt 6 § förordnad person. DeklARATIONERNA skola tillhandahållas dem, som i och för sin befattning böra erhålla del därav. I övrigt må deklARATION icke vara för någon tillgänglig, utan att den, som avgivit deklARATIONEN, medgivit dennas offentliggörande; dock må deklARATIONER på sätt Kungl. Maj:t förordnar, för statistisk bearbetning utlämnas till ämbetsmyndighet eller tjänsteman, åt vilken Kungl. Maj:t uppdrager utförandet av sådan bearbetning.

11 §.

Den, som underlåter att inom föreskriven tid avgiva anmälan eller deklARATION enligt denna förordning, böte från och med tjugofem till och med trehundra kronor; och må länsstyrelsen förelägga uppgiftspliktig, som underlåtit att inkomma med erforderlig uppgift, lämpligt vite.

12 §.

Har någon i deklARATION mot bättre vetande lämnat oriktig uppgift, som är ägnad att leda till frihet från skatt eller för låg skatt, böte högst fem

gånge det belopp, som genom det oriktiga förfarandet undandragits eller kunnat komma att undandragas, dock minst tjugofem kronor.

Har den oriktiga uppgiften icke lämnats mot bättre vetande, men har den, som lämnat uppgiften, vid dess avgivande gjort sig skyldig till grov vårdslöshet, vare straffet böter, högst två gånger det belopp, som genom den oriktiga uppgiften undandragits eller kunnat komma att undandragas, dock minst tjugofem kronor.

Den, som dömes till straff enligt denna paragraf, skall jämväl förpliktas utgiva den skatt, som genom det oriktiga förfarandet undandragits.

Straff för förseelse, varom i denna paragraf förmäles, inträder icke, därest den uppgiftspliktige, innan tiden för avgiftens inbetalande gått till ända, av egen drift rättat den oriktiga uppgiften.

13 §.

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

Den, som på grund av sådant förordnande om statistisk bearbetning av deklarationer, som i 10 § sägs, erhållit del av deklaration, må ej utom tjänsten yppa något av deklarationens innehåll. Vid överträdelse härav vare den skyldige underkastad ansvar såsom för tjänstefel.

14 §.

Länsstyrelse äger ådöma böter eller fälla till utgivande av vite enligt 11 §.

Åtal för förseelse, som i 12 eller 13 § omförmäles, skall anhängiggöras vid allmän domstol.

Förseelse, som omförmäles i 12 §, är föremål för allmänt åtal. Förseelse, varom i 13 § sägs, må ej åtalas av allmän åklagare, där den ej av målsägande angives till sådant åtal.

15 §.

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

16 §.

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

17 §.

Angående fördelning av influten skatt gäller vad som är stadgat angående fördelning av de jämlikt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit influtna skattemedel.

18 §.

Om och i vad mån skatt skall utgå för brännolja, vilken användes för drivande av automobil, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet, bestämmes av Kungl. Maj:t.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1937, därvid iakttages, att den, som har för avsikt att förbruka brännolja för drivande av automobil efter det denna förordning trätt i kraft men innan anmälan, varom i förordningen stadgas, under sagda år kan ske, skall före den 1 januari 1937 därom hava verkställt sådan anmälan.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 15 februari 1935.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet anför chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss:

Alltsedan bensinskattens införande hava försök gjorts att såsom drivmedel för motorfordon ersätta bensen med vissa andra billigare oljor, vilka icke drabbades av nämnda skatt.

Vid tidigare företagna undersökningar för utrönande av, i vilken omfattning dylika oljor användes för automobildrift, har emellertid visat sig, att förbrukningen av skattefria brännolja för automobildrift i allt fall icke vunnit sådan utbredning att bensinskattens effektivitet kunde anses äventyrad. Det har därför hitintills icke ansetts påkallat att vidtaga särskilda åtgärder i syfte att bruket av ifrågavarande brännolja för automobildrift bleve föremål för beskattning. I proposition till 1933 års riksdag (nr 172) angående fortsatt skattefrihet för motorsprit samt vissa ändringar i bensinskatteförordningen anförde departementschefen rörande nu föreliggande beskattningsfråga följande:

Man torde sannolikt hava att räkna med, att utvecklingen komme att medföra ökad förbrukning inom automobiltrafiken av för närvarande icke skattepliktiga motorbränslen. Enär skattefria motorbränslen, råolja, fotogen och bensol, för närvarande funne användning huvudsakligen för andra ändamål än för automobildrift, torde en skatt, lagd å all förekommande import och inhemsk produktion av dylika varuslag, främst komma att drabba förbrukningen av dessa bränslen för andra ändamål än för framförandet av motorfordon. Att, på sätt skett beträffande bensen, bevilja skatterestitution åt förbrukning för annat ändamål än automobildrift torde, åtminstone vad råolja och fotogen beträffar, knappast låta sig göra med hänsyn till det stora antal förbrukare i mindre omfattning, som i dylikt fall skulle komma i åtnjutande av restitution.

Ville man med särskild skatt träffa förbrukningen för automobildrift jämväl av nu ifrågavarande bränslen, torde man i stället bliva hänvisad till att genom särskilda åtgärder uttaga skatt endast å den bränslekvantitet, som förbrukades i motorfordonstrafiken. För närvarande torde dock, med hänsyn till den rådande jämförelsevis ringa förbrukningen av dessa bränslen för nu angivna ändamål, vidtagande av dylika särskilda beskattningsåtgärder icke vara av behovet påkallade.

Till finansdepartementet under sistlidet år inkomna meddelanden hava emellertid häntytt på att skattefria brännoljor såsom drivmedel för automobiler under senare tid fått ökad användning. Frågan om beskattning av dylika brännoljor har därför inom finansdepartementet upptagits till förnyad behandling. Viss utredning har verkstälts. Resultatet av denna utredning har sammanfattats i en promemoria angående ifrågasatt beskattning av vissa för drivande av automobil använda brännoljor, vilken promemoria innefattade förslag om skatt å dylika oljor. Över promemorian jämte tillhörande författningsutkast hava yttranden infordrats från länsstyrelserna, generaltullstyrelsen och riksräkenskapsverket jämte vissa av ärendet berörda sammanslutningar.

I fråga om vilka olika slag av brännoljor, som komme till användning för automobildrift, deras olika användningssätt för nämnda ändamål, storleken av den minskning i bensinskatten, som uppkomme på grund av bruket av dylika oljor, samt om sagda beskattningsfrågas behandling i vissa främmande länder innehöll promemorian följande:

»Olika slag av skattefria brännoljor.

De skattefria brännoljor, som närmast komma till användning såsom drivmedel för automobiler utgöras av vissa medeltunga och tyngre fraktioner av bergolja, nämligen dels motorbrännolja eller råolja, under vilken benämning inbegripes gas- eller solarolja och dieselbrännolja, dels ock brännfotogen. Emellertid kunna i praktiken användbara gränser ofta icke dragas mellan förenämnda, såsom motorbränslen nyttjade och en del närstående oljor, vilka tagas i anspråk för ett flertal andra ändamål. Vissa motorbrännoljor (solarolja) kunna sålunda icke utan ingående analys skiljas från tunn pannbrännolja och tvättolja för gaser; motorfotogen kan ej heller utan dylik analys skiljas från lysfotogen.

De slag av oljor, som för närvarande användas såsom drivmedel för motorfordon men icke träffas av gällande bestämmelser om skatt å bensen, redovisas i handelsstatistiken dels under stat. nr 441 (motorbrännolja och pannbrännolja, oraffinerade), dels ock under stat. nr 442 (fotogen; ävensom andra raffinerade brännoljor).

Storleken av importen under åren 1930—1933 samt under januari—oktober åren 1933 och 1934 av oljor hänförliga till förenämnda två nummer i handelsstatistiken ävensom av bensen (stat. nr 439) framgår av följande sammanställning:

Å r	Stat. nr 441: motor- och pannbrännolja, oraffinerade		Stat. nr 442: fotogen ävensom andra raffi- nerade brännoljor		Stat. nr 439: bensen	
	ton	kr./kg	ton	kr./kg	1,000 liter	kr./lit.
1930	116,040	0.06	79,060	0.11	411,903	0.11
1931	169,916	0.05	76,242	0.07	431,218	0.07
1932	223,731	0.05	78,047	0.09	454,164	0.08
1933	251,755	0.05	92,773	0.07	448,675	0.07
(januari—oktober) 1934	219,596		77,099		369,378	
(januari—oktober)	208,930		75,784		403,171	

Den här redovisade importökningen av motorbrännolja får anses anmärkningsvärt stor. Sålunda var införseln av dylika oljor år 1933 mer än dubbelt så stor som under år 1930. För fotogen och andra raffinerade brännolja samt för bensen visar sammanställningen jämväl en viss om och mindre importstegring. Några säkra slutsatser i avseende å den nuvarande användningen av motorbrännolja och fotogen för automobildrift kunna emellertid icke dragas av de anförda importsiffrorna. Ökningen av importen av brännolja torde främst hava sin grund däri, att dylika oljor under senare år erhållit vidgad användning för fartygsdrift samt för uppvärmning av värmeledningspannor, industriugnar m. m. Vissa slag av brännolja hänförliga till stat. nr 441 och 442 hava dock jämväl funnit användning såsom drivmedel för motorfordon.

Användning av brännolja som automobilmotorbränsle.

Brännolja användas för närvarande såsom drivmedel för motorfordon enligt i huvudsak fyra olika system. Dessa äro:

1) Råolja användes för drift av diesel- och diesel-liknande motorer (högtrycksmotorer).

2) Råolja användes för drift av Hesselman-motorer (lågtrycksmotorer).

3) Råolja och fotogen användes för drift av vanliga automobilmotorer, därvid dessa förses med särskilda förgasaranordningar (s. k. fotogenförgasare).

4) Blandningar av bensen och fotogen eller liknande oljor användas för drift av vanliga automobilmotorer, i vissa fall utan förändring av motorernas förgasaranordningar.

Dieselmotorer och dieselliknande motorer hava sedan flera år varit föremål för utprovning för automobildrift, särskilt i England och Tyskland. Dieselmotorns användning för omnibussar och tyngre lastvagnar synes ha lämnat försöksstadiet och utvecklingen på detta område kan komma att försiggå relativt hastigt. För Sveriges del hava dock dieselmotorer för automobildrift ännu icke fått någon praktisk betydelse. Endast ett antal provvagnar med dieselmotorer har hit införts. Även om sålunda framförandet av motorfordon med dieselmotorer för Sveriges vidkommande icke kan anses för närvarande äga aktuellt intresse, kan dock, med hänsyn till de i utlandet uppnådda resultaten på detta område, en ändring härutinnan inträda.

Tillverkningen i Sverige av omnibussar och lastautomobiler försedda med Hesselman-motor tog sin början år 1932, och har därefter successivt ökat. Såsom ett bevis på att de med denna motor verkställda proven visat tillfredsställande resultat må framhållas, att AB. Stockholms Spårvägar, som för närvarande har 18 omnibussar med Hesselman-motor i drift, beslutat att ytterligare ett 50-tal av bolagets omnibussar successivt under den närmaste tiden skall förses med sådan motor. Hesselman-motorerna äro emellertid dyrare i anskaffningskostnad än de vanligen förekommande bensinmotorerna — merkostnaden torde kunna uppskattas till cirka 3,000 kronor per styck. Hesselman-motorerna anses ock fordra mera noggrann skötsel än de vanliga bensinmotorerna. Nu anförda omständigheter kunna förväntas i viss mån motverka en mera allmän övergång inom motortrafiken från bensinmotor till den råoljedrivna Hesselman-motorn. Automobildrift med Hesselman-motor torde bliva lönande endast vid mera regelbunden körning i större omfattning, främst i omnibuss- och lastbilstrafik.

Antalet registrerade motorfordon, försedda med råoljemotorer, utgör för

närvarande enligt från länsstyrelserna inkomna uppgifter 225 stycken, varav 81 stycken personomnibussar och 144 stycken lastautomobiler. Se tabell I.

För att möjliggöra användande av svårflyktigt bränsle (fotogen och råolja) i vanliga automobilmotorer finnas flera olika slag av förgasaranordningar. Gemensamt för dessa är, att en blandning av bränsle och luft genom uppvärmning bringas i ångform innan bränslet inkommer i motorcyllindrarna. Start och uppvärmningskörning av motorerna måste vid användande av förgasareggregat ske medelst lättflyktigt bränsle, bensen eller bentyl. Dylika motorer erfordra sålunda dubbelt bränslesystem. Kungl. Automobilklubbens tekniska kommitté har under år 1934 verkställt prov beträffande vissa typer av nu nämnda förgasareggregat, och har kommittén såsom slutomdöme med anledning av proven avgivit följande uttalande:

'Av provningsresultaten framgår, att anordningar för användning i förgasarmotorer av svårflyktiga bränslen finnas utexperimenterade, som möjliggöra en driftsäker och med nuvarande bränslepriser billig drift. Samtidigt uppstå emellertid vissa olägenheter, nämligen minskning i motorns dragkraft och bilens maximihastighet, ökning av smörjoljans utspädning och förorenande. Provingarna hava givit vid handen, att för en i längden tillfredsställande drift av motorn är någon anordning till motverkande av smörjoljans utspädning nödvändig, och att den provade, härför avsedda anordningen, fungerat tillfredsställande.'

Enligt uppgift från länsstyrelserna utgör det för närvarande förefintliga antalet motorfordon med fotogenförgasareggregat 239 stycken, därav 30 omnibussar, 175 lastautomobiler och 34 andra automobiler. Se tabell I.

Kostnaden för inmonterande av förgasareggregat torde uppgå till omkring 500 kronor.

Antalet fotogendrivna motorfordon torde tidigare varit högre. En återgång till bensindrift lär emellertid ha ägt rum. Anledningen härtill torde vara att söka i den omständigheten att vissa mindre goda förgasaranordningar skadat motorerna. Sedan emellertid numera fullt tillfredsställande förgasaranordningar anses förefinnas, torde man böra räkna med att fotogendriften får ökad användning inom automobiltrafiken.

Det förekommer vidare, att såsom drivmedel för motorfordon användas blandningar av bensen och fotogen eller fotogenliknande oljor. Dessa blandningar kunna, särskilt under den varma årstiden, nyttjas utan att någon förändring vidtages i avseende å motorn.

Tillförlitliga uppgifter föreligga icke om i vilken omfattning dylika blandningar komma till användning för automobildrift.


För erhållande av ett mera kompressionsfast bränsle än bensen, användes i Sverige huvudsakligen inblandning av motorsprit i bensen. Under tid, då brist på motorsprit förelegat, har även bensol kommit till användning. Då bensol i regel betingar högre pris än motorsprit och tillika har den olägenheten att vara sotbildande, har bensol emellertid för närvarande icke någon större användning för automobildrift. Anledning synes därför icke föreligga att vidtaga ändring i nu gällande skattefrihet för bensol.

Uppskattning av minskningen i bensinskatten på grund av råolja och fotogen.

I det föregående har nämnts, att enligt från länsstyrelserna inhämtade uppgifter antalet med råoljemotorer respektive fotogenförgasareggregat försedda motorfordon för närvarande utgör:

	Med råoljemotor	Med förgasaraggregat
Personomnibussar	81	30
Lastautomobiler	144	175
Andra automobiler	—	34
Summa	225	239

För en beräkning av den minskning i bensinskatten, som uppkommer genom trafik med förenämnda antal med brännolja drivna fordon, torde kunna antagas, att den genomsnittliga årliga körningen och bränsleförbrukningen vid bensin- eller bentyl drift utgör för omnibussar 4,000 mil respektive 3.5 liter per mil samt för lastautomobiler och andra automobiler 3,000 mil respektive 3 liter per mil. Med denna utgångspunkt erhålles en årlig bränsleförbrukning av bensin eller bentyl för omnibussar av 14,000 liter och för lastautomobiler och andra automobiler av 9,000 liter, allt per fordon. På grundval av dessa siffror torde den kvantitet bensin och bentyl, som i stället för tungflyktig brännolja skulle hava kommit till användning såsom drivmedel för förenämnda 111 stycken personomnibussar (81 med råoljemotor och 30 med förgasaraggregat) och 353 stycken andra automobiler (144 med råoljemotor och 209 med förgasaraggregat), kunna beräknas till 4,275,000 liter per år. — Härvid har räknats med att 20 procent av bränsleförbrukningen å fordon med fotogenförgasare utgöres av bensin eller bentyl. — Å förenämnda kvantitet belöpande bensinskatt skulle utgjort 427,500 kronor, därest såsom drivmedel använts enbart bensin, och 320,000 kronor, därest bentyl (75 procent bensin och 25 procent sprit) kommit till användning. Den årliga minskning av bensinskattemedlen, som uppkommer på grund av nyttjandet av tyngre brännolja, torde sålunda kunna antagas för närvarande icke understiga 350,000 kronor per år.

Till belysande av vilka konsekvenser i avseende å statens inkomst av bensinskatten, som en mera allmän övergång till automobil drift med råolja och andra för närvarande skattefria oljor skulle medföra enbart för den av AB. Stockholms Spårvägar bedrivna omnibusstrafiken, må följande framhållas. Enligt utredning av den utav Stockholms stads stadskollegium tillsatta spårvägskommittén tillryggalades år 1933 inom Stockholm 890,000 mil med bensindrivna omnibussar. Det för dessa vagnar använda bränslet består av 65 % bensin och 35 % motorsprit. Då bensinförbrukningen per mil torde kunna uppskattas till omkring 3 liter, skulle en fullständig övergång till drift med för närvarande skattefria brännolja enbart för det vid Stockholms spårvägar förbrukade automobilmotorbränslet betyda en årlig minskning av bensinskatten med omkring 267,000 kronor. Å de 18 stycken omnibussar med Hesselman-motor, som för närvarande finnas i drift vid AB. Stockholms Spårvägar, kan beräknas belöpa en årlig minskning i bensinskattemedlen med omkring 27,000 kronor. 

Beskattningsfrågor för råolja m. m. i vissa främmande länder.

Spörsmålet rörande beskattning av brännolja använda för drift av motorfordon har varit föremål för åtgärder i vissa främmande länder. Härom må meddelas följande uppgifter.

Norge. Bensinskatten utgår med 10 öre per liter, vilken skatt jämväl gäller för blandningar av petroleum och andra brännolja i blandning med bensin, för så vitt blandningen kan användas såsom motorbränsle. För automobiler, som helt eller till huvudsaklig del använda icke skattepliktigt

bränsle, utgår den årliga fordonsskatten per 100 kilogram av fordonens tjänstevikt med följande belopp:

för vagnar med luftringar 6 kronor,
 » » » andra gummiringar 8 kronor.¹

För bensindrivna fordon utgår skatten med hälften av förenämnda belopp.

Enligt uppgift finnas i Norge registrerade endast ett fåtal vagnar, som använda annat bränsle än bensin.

Danmark. Bensinskatten utgår med 7 öre per liter, vartill kommer en tilläggsskatt av 6 öre, således tillhopa 13 öre per liter. Fordonsskatten utgår efter stigande skala allt efter fordonens vikt. För lastautomobiler med en tjänstevikt intill 1,450 kilogram utgår avgiften sålunda med 13 kronor för 100 kilogram, medan för vagnar, vägande över 3,500 kilogram, skatten utgör 30 kronor för 100 kilogram.

För fordon, som begagna annan drivkraft än bensin, trä eller träkol, utgår *dubbel fordonsskatt*. Højning av sagda avgift är emellertid ifrågasatt. I den sakkunnigutredning, som i detta hänseende föreligger, föreslås sålunda att fordonsskatten för automobiler, som bruka annat bränsle än bensin, trä eller träkol, måtte höjas till 4 eventuellt 5 gånger den för bensindrivna fordon utgående skatten.

Belgien. Motorfordon, som väga under 2,000 kilogram, beskattas efter antalet hästkrafter å motorn. För fordon av högre vikt utgår skatten efter fordonens vikt. Motorfordon, som drivas med råolja, beläggas med *dubbel så hög skatt*, som bensindrivna fordon.»

Beträffande de olika sätt, som kunde ifrågakomma för anordnande av skatt å brännoljor använda för automobildrift, samt om storleken av en dylik skatt, anfördes i promemorian:

»*Olika sätt för skattens uttagande.*

Vid öfvervägande av det mest ändamålsenliga sättet för genomförande av en beskattning å tyngre brännoljor, i den mån dessa komma till användning såsom drivmedel för motorfordon, synas nedan angivna fyra alternativ kunna komma under omprövning.

1. Beskattningen anordnas efter i huvudsak samma regler, som gälla för den nuvarande bensinskatten.

2. Skatten beräknas med ledning av å automobilerna anbragta väglängdmätare.

3. Skatten uttages i form av höjd fordonsskatt å sådana automobiler, för vilkas drivande användes brännolja.

4. Beskattningen grundas på deklaration angående förbrukning av brännolja för automobildrift.

En huvudprincip för automobilbeskattningen i Sverige har varit, att skatten skall utgöra compensation för väglitningen, medan man däremot i möjligaste mån sökt undvika att skatt uttages för i och för sig skattepliktiga varuslag, som komma till användning inom andra områden än motortrafiken. Automobilgummiringsskatten utgår visserligen för i stort sett alla slag av gummiringar, men befrielse från eller restitution av skatten kan medgivnas för ringar, som ej komma till användning å väglitande for-

¹ Uti proposition till 1935 års storting föreslås att fordonsskatten för nämnda slag av automobiler skall för budgetåret $\frac{1}{7}$ 1935— $\frac{30}{100}$ 1936 utgöra för vagnar med luftringar 10 kronor och för vagnar med andra gummiringar 15 kronor för varje 100 kilogram av fordonens tjänstevikt.

don. — I fråga om bensinskatten gäller, att restitution av skatt medgives i åtskilliga fall, då bevisning om att varan förbrukats för annat ändamål än automobildrift förebringas.

Enär den sålunda angivna principen för den nuvarande beskattningen på detta område torde böra bibehållas, synes bedömandet av de förut nämnda beskattningalternativen främst böra ske ur synpunkten av möjligheten att så anordna beskattningen av nu ifrågavarande brännoljor att skatt endast drabbar förbrukningen av dylika oljor i den mån de användas såsom drivmedel för motorfordon.

1. *Beskattningen anordnas efter i huvudsak samma regler, som gälla för den nuvarande bensinskatten.*

Den beskattningsform, som kommer till användning beträffande bensin, nämligen att praktiskt taget all till riket införd respektive inom landet tillverkad bensin belägges med skatt och att restitution sedermera beviljas i den mån tillfredsställande bevisning förebringas därom att varan skall användas för annat ändamål än för drivande av motorfordon, är en ur statsverkets synpunkt effektiv form av beskattning. För bensinens vidkommande har detta förfaringssätt icke heller orsakat några mera betydande olägenheter. De kvantiteter av denna vara, som förbrukas för icke skattepliktiga ändamål, äro relativt obetydliga. De av tullverket år 1933 debiterade bensinskattmedlen utgjorde sålunda 44.9 millioner kronor, och endast 0.8 millioner kronor, eller icke fullt 2 % av hela debiterade beloppet återbetalades i form av restitution. Beträffande råolja, fotogen och andra brännoljor råder ett motsatt förhållande. Endast en ringa del av förbrukningen av dessa varuslag finner nämligen användning för automobildrift.

Den år 1932 importerade kvantiteten motor- och pannbrännolja samt fotogen har enligt verkställd beräkning ansetts kunna på följande sätt fördelas å nedan angivna användningsområden.

Förbrukningsområde	Motor- o. pannbrännoljor ton	Fotogen ton
Hushållsförbrukning (belysning m. m.)	—	43,000
Jordbruket	3,000	20,000
Handelsflottan	100,000	—
Fiskeflottan	20,000	6,000
Industrien	30,000	1,800
Uppvärmning	40,000	—
Diverse	31,000	7,200
	224,000	78,000.

I industristatistiken för år 1932 redovisas såsom drivkraft inom industrien 887 stycken oljemotorer. Antalet oljedrivna traktorer inom jordbruket kan enligt inhämtade upplysningar uppskattas till omkring 8,000 stycken. Endast inom industrien och jordbruket, representerande cirka 18 % av den totala förbrukningen av råolja samt lys- och brännfotogen, kan sålunda antalet förbrukningsställen, där råolja och brännfotogen användas såsom drivkraft, uppskattas till omkring 9,000.

Den årliga förbrukningen av brännoljor för drift av motorfordon torde kunna uppskattas till omkring 3,000 ton. Med hänsyn till att konsumtionen av dylik olja för drivande av motorfordon sålunda utgör en förhållandevis liten andel av den totala konsumtionen av dessa varuslag, torde det icke vara lämpligt att anordna en beskattning av denna förbrukning efter samma grunder som gälla i fråga om bensinskatten. Härtill kommer, att det stora

antalet förbrukare av dylika oljor för andra ändamål än för drivande av motorfordon skulle medföra, att ett restitutionsförfarande knappast vore praktiskt genomförbart.

2. *Skatten beräknas med ledning av å automobilerna anbragta väglängdmätare.*

Frågan om införande av obligatoriska väglängdmätare å automobiler i syfte att erhålla en grundval för automobilbeskattningen har tidigare varit föremål för övervägande. Ett sådant system skulle onekligen innebära fördelar med hänsyn till skattens rättvisa uttagande. Det bör emellertid icke förbises, att detsamma ur vissa andra synpunkter skulle medföra olägenheter. Vare sig staten eller automobilägaren skulle bekosta väglängdmätarna, föranledde anskaffandet av dylika mätare en icke obetydlig kostnad. Vidare komme såväl skatteuppbörden som kontrollen att bliva av invecklad beskaffenhet. Systemet med väglängdmätare skulle tillika möta vissa praktiska svårigheter beträffande de fordon, som äro försedda med fotogenföregasare och begagna än bensin, än fotogen eller fotogenblandningar. Även om bränslekomsumtionen å sådana automobiler, som äro försedda med motorer, vilka äro särskilt konstruerade för användande av råolja, måhända med viss fördel skulle kunna fastställas genom särskilda väglängdmätare, synes det dock icke lämpligt att enbart för denna jämförelsevis fåtaliga grupp av motorfordon beräkna skatten å det använda drivmedlet med ledning av dylika mätare.

3. *Skatten uttages i form av höjd fordonsskatt å sådana automobiler, för vilkas drivande användes brännolja.*

Såsom förut angivits tillämpas i Danmark, Norge och Belgien den regel, att skatt å annat drivmedel för motorfordon än bensin, motorsprit och träkolsgas uttages i form av förhöjd fordonsskatt. Det torde emellertid vara uppenbart, att stora vanskligheter möta att anordna en för såväl staten som den enskilde tillfredsställande motorbränslebeskattning, därest skatten endast skall grundas på fordonens vikt. De på bränsleförbrukningen i främsta rummet inverkan faktorerna, nämligen den tillryggalagda vägsträckan och bränsleförbrukningen per vägenhet, måste nämligen i dylikt fall uppskattas. Företagandet av en sådan uppskattning möter dock stora svårigheter, när såväl den årliga körningen som bränsleåtgången växlar avsevärt icke blott för olika slag av fordon (omnibussar, lastautomobiler och personautomobiler) utan jämväl för olika vagnar inom en var av nu nämnda kategorier. En skattesats, beräknad efter en genomsnittlig väglängd per år och genomsnittlig bränsleförbrukning per vägenhet, komme sålunda att medföra orättvisor i beskattningshänseende. Den vagnägare, som hade tillfälle att utnyttja sin vagn i större utsträckning än det beräknade genomsnittet, finge sålunda erlagga lägre skatt än som rätteligen bort belöpa å honom, under det att den, som av en eller annan anledning varit i tillfälle att utnyttja sitt fordon i den omfattning, som motsvarade det beräknade genomsnittet, komme att få betala högre skatt än som rätteligen bort utgå. Det kan visserligen antagas, att åtminstone den relativt dyrbara råoljemotorn i regel endast anskaffas av sådana vagnägare som hava tillfälle att väl utnyttja vagnarnas kapacitet. Olika omständigheter kunna dock omintetgöra dylika antaganden. Därest det tillägg till fordonsskatten, som skulle utgå för fordon drivna med brännolja, sattes så högt, att det i största möjliga utsträckning skulle kompensera bensinskatten, torde det knappast kunna undvikas att medgiva skattebefrielse i sådana fall, då fordonen på grund av reparation eller eljest under någon längre tid icke kunnat utnyttjas. Likaså torde under motsvarande förhållanden skattelindring böra medgivas för omnibussföretagens reservvagnar, vilka i regel endast i mindre omfattning gå i trafik.

På grund av nu anförda omständigheter kan man genom en tilläggsskatt till fordonsskatten icke ernå en beskattning av drivmedlet, som kan anses ur såväl statens som vagnägarnas synpunkt fullt tillfredsställande. Fordonsskatten torde däremot vara användbar, därest man såsom provisorium tills vidare endast vill införa en något skärpt beskattning för motorfordon, som drivas med annat oljebränsle än sådant, som drabbas av den nu gällande bensinskatten, utan att tillika det kravet uppställas att skatten skall så anordnas, att den kommer att vid olika utnyttjande av fordonen utgå i förhållande till förbrukningen av dylikt bränsle.

Efterföljande tabeller utvisa storleken av det tillägg till fordonsskatten, som vid vissa angivna årliga körängder med automobiler drivna med brännolja skulle erfordras för full kompensation av nu gällande bensinskatt. Storleken av tillägget är angiven såsom en multipel, utvisande det antal gånger fordonsskatten i dylikt fall borde höjas. Beräkningarna äro gjorda under förutsättning att fordonen förses med råoljemotorer. Om fotogenför-gasaraagregat användes, bör multipeln bliva något lägre på grund därav att bensin användes för start och uppvärmning av motorn.

Tjänstevikt	Bränsleförbrukning per mil liter	Bensinskatt per år		Fordons-skatt kronor	Erforderlig multipel av fordonsskatten för full kompensation av bensinskatten	
		vid bensin-drift	vid bentyl-drift		vid bensin-drift	vid bentyl-drift
<i>Omnibussar.</i>						
a) under antagen årlig körning av 3,000 mil.						
4,205	3.0	900	675	518	2.7	2.3
4,800	2.8	840	630	588	2.4	2.1
5,650	3.4	1,020	765	714	2.4	2.1
b) under antagen årlig körning av 5,000 mil.						
—	—	1,500	1,125	518	3.9	3.2
—	—	1,400	1,050	588	3.4	2.8
—	—	1,700	1,275	714	3.4	2.8
c) under antagen årlig körning av 6,000 mil.						
—	—	1,800	1,350	518	4.5	3.6
—	—	1,680	1,260	588	3.8	3.1
—	—	2,040	1,530	714	3.8	3.1
d) Stockholms spårvägars omnibusstrafik:						
under antagen årlig körning av 5,000 mil.						
6,000	4.5	2,250	1,688	756	4.0	3.2
under antagen årlig körning av 6,000 mil.						
—	—	2,700	2,025	756	4.6	3.7
<i>Lastvagnar.</i>						
a) under antagen årlig körning av 2,000 mil.						
2,500	2.5	500	375	266	2.9	2.4
3,100	2.8	560	420	350	2.6	2.2
b) under antagen körning av 3,000 mil.						
—	—	750	563	266	3.8	3.1
—	—	840	630	350	3.4	2.8

Enligt de i tabellen angivna exemplen växlar koefficienten för höjning av fordonsskatten vid råoljedrift, därest full kompensation för bensinskatten skulle ernås, för omnibussar mellan 2.4—4.6, om bensinskatten beräknas å hela bränsleförbrukningen, och mellan 2.1—3.7, om lättbentyl (75 % bensin och 25 % motorsprit) kommer till användning. För lastautomobiler utgöra motsvarande siffror 2.6—3.8 och 2.2—3.1.

Bifogade tabell II utvisar skattebelastningen å vissa slag av fordon för det fall att skatt å förbrukad råolja uttages såsom tilläggsskatt till fordonsskatten och till storleken bestämmes lika med denna skatt.

4. Beskattningen grundas på deklaration angående förbrukning av brännolja för automobildrift.

Vill man vid lösandet av förevarande beskattningsspörsmål vidmakthålla den principen att skatt bör drabba de oljor, varom är fråga, endast i den mån de finna användning såsom drivmedel för motorfordon men tillika i den omfattning så är fallet, lärer allenast det alternativ återstå, enligt vilket skatten grundas å deklaration angående förbrukning av dylika oljor för drivande av motorfordon.

Ett deklaraionsförfarande såsom grundval för beskattningen av för närvarande icke skattepliktiga oljebränslen för automobildrift, har sina största nackdelar däri, att, i den mån kontrollen icke kan göras effektiv, viss risk får anses föreligga, att de uppgifter förbrukare skulle ha att avgiva i fråga om förbrukningen av dylikt bränsle icke bleve tillförlitliga.

Användandet av brännoljor för drivande av automobiler är emellertid för närvarande huvudsakligen begränsat till yrkesmässig trafik med omnibussar och större lastautomobiler. Jämlikt bokföringslagen av den 31 maj 1929 åligger med vissa undantag bokföringsskyldighet envar, som yrkesmässigt driver verksamhet för befordran mot avgift av personer, gods eller meddelanden. Möjlighet till utövande av viss kontroll över deklaraionernas riktighet föreligger sålunda åtminstone i fråga om de större förbrukarna. Då vidare ett anordnande av beskattningen på grundval av deklaration om för automobildrift förbrukad brännolja förutsätter anmälan till vederbörande länsstyrelse om användande av dylikt bränsle såsom drivmedel för automobil, bör tillika en viss kontroll — om ock ej rörande förbrukningens kvantitet — kunna utövas av vederbörande polismyndigheter.

Skattens storlek.

Storleken av den skatt, som bör utgå å oljebränsle för automobildrift, synes böra göras beroende av i vad mån tendensen att övergå till användande av dylikt bränsle inom automobiltrafiken anses böra uppmuntras eller ej.

Bruttopriser i Stockholm för bensin, råolja och motorfotogen hava uppgivits för närvarande utgöra:

för bensin och bentyl inklusive bensinskatt	27 öre per liter
» råolja (i fat)	11 » » »
» motorfotogen	12 » » »

Å nämnda priser lämnas dock vissa rabatter och torde priserna till större förbrukare i Stockholm för närvarande kunna beräknas uppgå till:

för bensin, inklusive bensinskatt	20 — 22 öre per liter
» råolja	7.5 — 9.3 » » »
» motorfotogen	9 » » »

Bränsleförbrukningen i en Hesselman-motor är per volym räknat 20—30 procent lägre än i en bensindriven motor. Denna omständighet motverkas emellertid därav, att anskaffnings- och underhållskostnaderna för Hesselman-motorerna ställa sig högre än för bensindrivna motorer. Anskaffningsvärdet för en Hesselman-motor kan sålunda beräknas ligga omkring 3,000 kronor högre än anskaffningsvärdet å bensindriven automobilmotor av motsvarande kvalitet och egenskaper. Merkostnaden per år i form av amortering, ränta och något högre underhållskostnad för Hesselman-motorer varierar allt efter den årliga körningens längd. Med utgångspunkt från att anskaffningskostnaden bör vara amorterad efter en total körsträcka av omkring 20,000 mil har sagda merkostnad per år uppskattats till nedan angivna belopp:

vid årlig körning av 2,000 mil	400 kronor
» » » » 3,000 »	600 »
» » » » 4,000 » eller däröver	800 » .

För att en Hesselman-motor skall kunna anses begärlig erfordras sålunda, att densamma medför en besparing i driftkostnaderna med förenämnda belopp och därutöver med så stor summa att övergång till denna motortyp kan anses innefatta en verklig ekonomisk vinst.

Bilagda tabell II utvisar den nuvarande skattebelastningen för olika fordonstyper och olika årlig körning vid drift med bensin och med bentyll samt vid drift med råolja, i sistnämnda fall vid en skatt av 5, 6, 7 resp. 8 öre per liter. I tabellen har vidare företagits en uppskattning av de besparingar å bränslekontot, som kunna beräknas för närvarande uppkomma vid trafik med personomnibussar och vissa lastautomobiler försedda med Hesselman-motorer. Den kvantitativa bränslebesparingen vid drift med råolja har beräknats till 20 procent av den vid drift med bensin förbrukade mängden. För Stockholms spårvägars omnibusstrafik uppgår sagda besparing i stadstrafik till omkring 25 procent. I kalkylerna över bränslekostnaderna har räknats med ett bensinpris av 22 öre och ett råoljepris av 9 öre per liter. I regel torde dock spänningen i priset mellan bensin och råolja vara större (råoljans pris torde i genomsnitt utgöra cirka $\frac{1}{3}$ av bensinpriset). De i tabellen framkomna siffrorna över kostnadsbesparingen torde därför böra betraktas såsom minisiffror. Att siffrorna böra så anses bestyrkes därav att enligt den tidigare omnämnda Spårvägskommitténs utredning försöken med Hesselman-motorer vid AB. Stockholms Spårvägar visat, att totalkostnaderna för omnibussar försedda med dylika motorer i jämförelse med bensindrivna omnibussar nedbringas med omkring 3,500 kronor per styck vid en medelutnyttning av 5,000 mil per år. Enligt de i tabell II verkställda beräkningarna skulle motsvarande besparing utgöra i medeltal allenast 2,863 kronor.

Vid avvägandet av den skattesats, som bör åsättas nu ifrågavarande brännoljor, torde böra tillses att användandet av dylika oljor såsom drivmedel för motorfordon fortfarande kommer att innefatta en ekonomisk fördel. Med hänsyn härtill och med beaktande tillika att bruket av dylikt drivmedel torde innefatta visst ytterligare besvär vid jämförelse med bruket av bensin och bentyll, synes skatten tills vidare ej böra sättas högre än 7 öre per liter.

I det föregående har den kvantitet bensin eller bentyll, som motsvarar den nuvarande förbrukningen av brännoljor för automobildrift, uppskattats till 4,275,000 liter. Därest hänsyn tages till den kvantitativa bränslebesparingen — beräknad till 20 procent — som i jämförelse med bensin- eller bentyldrift uppkommer vid användningen av de med råoljemotorer försedda

fordonen (81 personomnibussar och 144 stycken lastautomobiler), skulle förbrukningen av brännolja för automobildrift för närvarande uppgå till omkring 3,790,000 liter. En skatt efter 7 öre per liter skulle enligt de sålunda gjorda beräkningarna tillföra statsverket ett belopp av omkring 265,000 kronor.

Skatten synes icke böra anknytas till den nuvarande bensinskatten utan torde böra få karaktär av särskild skatt å vissa för närvarande icke skattepliktiga, såsom motorbränslen använda brännolja.

Deklaration rörande förbrukning för automobildrift av dylika oljor ävensom uppbörd av å sådan förbrukning belöpande skatt, torde böra ske kvartalsvis. Debitering och uppbörd av skatten bör åligga länsstyrelserna.»

De i promemorian omförmälda tabellerna I och II torde få fogas som bilagor till dagens statsrådsprotokoll.

Vid promemorian fanns fogat bl. a. utkast till förordning angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja.

Enligt detta utkast skulle för sådan petroleumprodukt (brännolja), som användes för drivande av automobil, och för vilken icke utginge skatt enligt 1 § förordningen om särskild skatt å bensen och motorsprit, erläggas skatt av 7 öre för liter. Det skulle åligga envar, som för drivande av automobil förbrukade brännolja, att därom göra anmälan till länsstyrelsen i det län, där automobilen vore registrerad. Envar som förbrukade brännolja för drivande av automobil skulle vidare åligga att inom åtta dagar efter utgången av varje kalenderkvartal på heder och samvete avgiva deklARATION angående av honom för dylikt ändamål förbrukad mängd olja. Deklaration skulle avgivas i Stockholm till överståthållarämbetet, i övriga städer till magistraten, stadsstyrelsen eller kommunalborgmästaren samt på landet till landsfiskalen. Det skulle än vidare åligga nu nämnda myndigheter att övervaka, att deklARATION inkomme från samtliga uppgiftsskyldiga samt att avlämnade deklARATIONER vore fullständiga och riktiga. Inkomna deklARATIONER och övriga uppgifter skulle senast den 15 i månaden näst efter utgången av det kalenderkvartal deklARATIONEN avsåge, översändas till länsstyrelsen. Länsstyrelsen skulle därefter granska inkomna deklARATIONER, i särskild längd förteckna dem, som avgivit deklARATION eller för vilka uppgifter eljest inkommit, samt fastställa den myckenhet brännolja för vilken skatt skulle erläggas ävensom därå belöpande skatt. Till envar skattskyldig skulle, så snart ske kunde, i rekommenderat brev med allmänna posten översändas utdrag av längden, såvitt honom anginge, tillika med underrättelse om tid och sätt för skattens erläggande. För underlåtenhet att inom föreskriven tid avgiva anmälan eller deklARATION stadgades böter fr. o. m. 25 t. o. m. 300 kronor. Vidare stadgades straff för oriktig uppgift i deklARATION jämte vissa andra förseelser.

Av de i ärendet hörda myndigheterna hava 18 länsstyrelser samt riksräkenskapsverket och generaltullstyrelsen icke haft något att erinra mot att brännolja använd för automobildrift bleve föremål för beskattning.

Generaltullstyrelsen har ansett det kunna ifrågasättas huruvida icke den tillämnade beskattningen borde utsträckas till att omfatta över huvud de slag av flytande motorbränslen, som ej vore underkastade beskattning enligt förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.

Fyra länsstyrelser, nämligen länsstyrelserna i *Uppsala län*, *Västmanlands län*, *Örebro län* och *Norrbottnens län* hava, ehuru de icke motsatt sig förslaget, givit uttryck åt viss tvekan huruvida dylik beskattning nu borde införas. Två länsstyrelser, nämligen länsstyrelserna i *Älvsborgs län* och *Stockholms län*, hava förklarat, att frågan om dylik beskattning nu borde införas undandroge sig dess bedömande. Endast länsstyrelsen i *Södermanlands län* har uttalat, att dylik beskattning syntes för närvarande icke böra införas.

Länsstyrelsen i Uppsala län har anfört bl. a.: Med teknikens nuvarande ståndpunkt torde de brännoljor det här gällde i huvudsak icke användas för andra motorfordon än omnibussar och lastautomobiler. Så vitt omnibussarna anginge vore de flesta företagen inom länet ekonomiskt svaga. Åtskilliga av dem torde endast med stor svårighet kunna bekosta amorteringen av fordonen. Å andra sidan vore dessa företag till stort gagn såsom kommunikationsmedel för orter på avstånd från järnväg. Det måste då anses önskvärt, att åtgärder kunde vidtagas, som förbilligade driften, så att omnibusskommunikationerna kunde uppehållas, eventuellt taxorna nedbringas. Även beträffande lastautomobilerna torde gälla, att de under de senare årens knappa tillgång på transporter varit svaga företag, i regel tillhöriga personer, vilka antingen ensamma eller med tillhjälp av en chaufför förvärvat sig ett mycket knappt levebröd. Behovet att nedbringa omkostnaderna vore således även för dessa fordons ägare starkt, på samma gång som nedsättning av taxorna komme allmänheten tillgodo. Då betydelsen ur statsfinansiell synpunkt av den ifrågasatta beskattningen vore obetydlig, såsom bidrag till vägarnas underhåll och förbättring i jämförelse med de nu utgående automobilskattemedlen av försvinnande betydelse, ifrågasatte länsstyrelsen, huruvida tillräckliga skäl funnes att införa dylik beskattning förr än användning av brännoljor nått större omfattning. I varje fall borde en avsevärd marginal tillsvidare hållas mellan bensin- och brännolja-skatt, men då bleve ju skattens avkastning ringa.

Länsstyrelsen i Västmanlands län har anfört bl. a.: Vid bedömandet av förevarande beskattningsfråga syntes man böra i första hand taga hänsyn till de fördelar, en allt mer ökad användning av brännoljor inom automobiltrafiken kunde medföra. Då den föreslagna skatten beräknades inbringa endast cirka 265,000 kronor och behållna inkomsten av bensinskatten under budgetåret 1933—1934 uppgått till 45,175,161 kronor, torde avgörande betydelse ej kunna tillmätas statsverkets krav på ersättning för nedgång i bensinskatten på grund av att i vissa fall bensin som motorbränsle ersattes med olja. Den förebragta utredningen utvisade, att automobildrift med användning av råolja i Hesselman-motorer ej gäve nämnvärt

bättre ekonomiskt resultat än drift med bensinmotorer, därest beskattningen av brännolja lades så, att statsverkets inkomster av skatt på motorbränsle bleve oförändrade oaktat bensinförbrukningen nedginge och oljeförbrukningen ökade. Enligt länsstyrelsens åsikt tyngdes automobiltrafiken av en så betydande skattebörda, att det måste anses önskvärt att densamma kunde lättas. Avgörande för beskattningsfrågan borde vara de fördelar för landet i dess helhet, vilka kunde uppnås genom ökad användning av olja som drivmedel i automobiltrafiken. Av utredningen syntes framgå, att, även om man bortsåge från bensinskatten, olja och motorfotogen erhöles till ett pris, som ej oväsentligt understeg bensinpriset. Med hänsyn till den stora omfattningen av bensinimporten och den bränslebesparing, som vunnes genom Hesselman-motorerna, torde man kunna räkna med en betydande minskning av utgifterna för inköp från utlandet av motorbränsle, därest större delen av de för godsbefordran och omnibusstrafik avsedda automobilerna bleve utrustade för drift med råolja eller motorfotogen. Härtill komme att råoljemotorerna tillverkades inom Sverige, vilket borde medföra ytterligare vinst för landet i form av minskad import och ökad sysselsättning för svensk arbetskraft. Med hänsyn till anförda förhållanden funne länsstyrelsen det tveksamt om det vore nödvändigt och lämpligt att *nu* införa den föreslagna beskattningen. Länsstyrelsen ville dock ej motsätta sig förslaget, då skillnaden i bränsleekonomi mellan en Hesselman-motor och en bensinmotor för närvarande syntes vara mycket stor och antalet oljedrivna automobiler kunde förutsättas vara i rask ökning. Skattens storlek och formen för dess uttagande borde dock bestämmas på sådant sätt, att övergången från motordrift med bensin till drift med olja ej i någon högre grad försvårades. Det syntes dock nödvändigt att begränsa beskattningen till att avse endast sådana fall, då automobil försetts med motor, förgasare eller annan särskild anordning för oljedrift.

Länsstyrelsen i Örebro län har anført bl. a.: Särskild uppmärksamhet syntes böra fästas därvid att den inhemska industrien icke genom den föreslagna skatten undandroges det stöd, varav den vore i behov. Förutsatt att så skedde och om det befunes, att industrien kunde bära en beskattning av ifrågavarande slag, syntes en försiktigt avvägd skatt å brännoljor vara motiverad, i den mån användningen av brännoljor såsom drivmedel för automobil toge sådan omfattning, att bensinskattens effektivitet därigenom mera avsevärt minskades. Med hänsyn till den unga men redan betydande svenska motorindustrien vore det angeläget, att övergången till användande av oljebränsle för automobildrift uppmuntrades och stöddes genom åtgärder, som gjorde det ekonomiskt fördelaktigt att använda dylikt bränsle såsom drivmedel för motorfordon. Med hänsyn härtill ville länsstyrelsen ifrågasätta om icke, åtminstone under en övergångstid, till dess utvecklingen på hithörande område kunde klarare bedömas, skattesatsen borde nedsättas till 5 öre per liter.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län har anført bl. a.: Länsstyrelsen funne up-

penbart, att beskattning måste införas å ersättningsmedel för bensen, därest sådana medel komme till användning i större utsträckning. Det avgörande för förslagets genomförande syntes vara, om skatten verkligen kunde inbringa så mycket som ställdes i utsikt. Detta berodde på, om sannolikhet föreläge för, att användningen av brännolja för motordrift över huvud taget komme att stiga och särskilt om en sådan ökning kunde tänkas inträffa vid införande av den föreslagna beskattningen. Om den ekonomiska lockelsen till brännoljors användning till huvudsaklig del bortföle, vore att förutse antingen att användningen av oljorna i hög grad inskränktes eller att skatten å dem måste betydligt reduceras. I båda fallen bleve resultatet detsamma. Spörsmålet vore emellertid ett rent tekniskt, som undandrog sig länsstyrelsens bedömande. Länsstyrelsen kunde därför varken till- eller avstyrka förslaget.

Länsstyrelsen i Stockholms län har anfört bl. a.: Ökningen av importen av brännolja använda för drivande av automobil syntes giva vid handen, att åtgärder i syfte att åstadkomma jämlikhet i beskattningen mellan dessa brännolja och bensen vore påkallade. Huruvida genomförande av dylik beskattning lämpligen borde ske omedelbart eller eventuellt borde anstå tills omfattningen av användandet av brännolja såsom motorbränsle bättre kunde överblickas, undandrog sig länsstyrelsens bedömande. Vissa skäl av industriteknisk och social natur torde kunna åberopas till förmån för anståndstanken.

Av de i ärendet hörda enskilda sammanslutningarna hava *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund* och *Sveriges droskbilägares riksförbund* tillstyrkt förslaget. Det senare förbundet har i sitt yttrande anfört bl. a.: I den allmänna konkurrensen om uppdrag, som för varje dag stegrades, och där prisfrågan oftast spelade en avgörande roll, hade ägarna till fordon med billigare drivmedel en obestridlig förmånsställning. Dessa kunde åtaga sig transporter till avsevärt lägre priser än de, som hade att räkna med högre kostnader, och de kunde, om utvecklingen finge fortgå ostörd, etablera en konkurrens som kunde bli förödande.

Sveriges trafikbilägares riksförbund har framhållit, att den yrkesmässigt bedrivna trafiken borde befrias från åtminstone mera betungande skattepålagor. Enär vissa grupper inom den yrkesmässiga trafiken vid skattefrihet å oljebränsle skulle komma att i viss mån premieras, ansåge förbundet dock icke lämpligt att yrka avslag å den ifrågasatta beskattningen.

Sveriges omnibussägares riksförbund har framhållit, att ur principiell synpunkt bärande skäl icke kunde anföras emot brännolja beskattning, men — under hänvisning bl. a. till risken för den tekniska utvecklingens hämmande — ifrågasatt, om en beskattning redan nu kunde anses vara av behovet påkallad. Därest detta funnes vara fallet, har förbundet uttalat, att skatten icke borde sättas högre än till 5 öre per liter och icke borde träda i kraft förr än den 1 januari 1938. Med en dylik frist skulle de bilägare, som

ovetande om skattehotet skaffat råoljemotorer för automobildrift, medgivnas en skälig övergångstid.

Svenska teknologföreningen har under åberopande av ett yttrande av föreningens *automobil- och motortekniska kommitté* hemställt, att med frågan om beskattning av de svårflyktiga bränslena måtte anstå till dess den tekniska utvecklingen rörande dessa bränslens användande för automobildrift vunnit nödig stadga.

Kommittén anförde i sitt yttrande bl. a.:

Utginge man från att en Hesselman-motors förbrukning av bränsle utgjorde endast 75 procent av förbrukningen hos en motsvarande bensinmotor, erhöles följande värdeminskning av importerat motorbränsle. Importpriset utgjorde 1933 för bensin 7 öre per liter samt för motor- och pannbrännolja: oraffinerad, 5 öre per kg. 1,000 liter bensin kostade alltså i import 70 kronor. 1,000 liter bensin motsvarade för en Hesselman-motor en förbrukning av 750 liter eller 650 kg. brännolja. Denna kvantitet kostade i import 32 kronor 50 öre. Totala reduktionen i importvärdet utgjorde alltså 37 kronor 50 öre eller över 50 procent. Vid användande av dieselmotorer vore den kvantitativa besparingen ännu större. Dessa fakta måste beaktas vid bedömandet av lämpligheten av beskattning av motorbrännolja. Den förbättring av handelsbalansen, som uppstode genom att billig brännolja ersatte bensin, bleve nämligen betydande. Det vore riktigt, att ett visst antal större omnibussar och lastautomobiler utrustade med oljemotorer kunde bära den föreslagna beskattningen av 7 öre per liter, men då användandet av dylika motorer ofta medförde vissa olägenheter till följd av ökad tillsyn och större underhållskostnader, i vissa fall kortare utnyttjningstid, fordrade innehavare av oljedrivna vagnar i allmänhet större vinstmarginal än den, som skulle uppstå vid den föreslagna beskattningen. Intresset att köpa oljedrivna vagnar bleve därför i verkligheten säkert mindre än beräkningarna i den remitterade promemorian utvisade. Om, såsom med säkerhet kunde väntas i händelse beskattningen infördes, användandet av oljemotorer skulle inskränkas till endast ett mindre antal större omnibussar och lastautomobiler, komme betydelsen av användandet av ett billigare bränsle icke att bliva stor för handelsbalansen.

I den mån ett ökat antal Hesselman-motorer kunde tillverkas inom landet, komme tillverkningskostnaderna att nedbringas och konkurrenskraften såväl vis à vis utländska konstruktioner avsedda för samma ändamål som vis à vis bensinmotorer komme att ökas. Utvecklingen ginge mot att introducera oljedrift på mindre och mindre motorer, men för att denna utveckling skulle bli möjlig, måste anskaffningskostnaderna nedbringas; detta förutsatte ökad produktion och betydande ytterligare utvecklingsarbete.

Om den föreslagna skatten av 7 öre per liter infördes, bleve den tilltänkta utvecklingen för nedbringandet av anskaffningskostnaderna och för mindre motorer strypt.

De två svenska automobilfabrikerna, Scania Vabis och Volvo, tillverkade båda Hesselman-motorer och försäljning av lastautomobiler och omnibussar försedda med dylika motorer utgjorde redan en beaktansvärd procent av dessa firmors totala försäljning. Utländska automobilfirmor hade ännu icke lyckats åstadkomma någon nämnvärd försäljning av oljedrivna motorer i Sverige. Detta vore utan tvivel av största betydelse för förenämnda två firmors försäljning i Sverige. Omnibuss- och lastautomobilägare insåge den

ekonomiska fördel, som erhöles genom att använda brännolja som drivmedel, och vid inköp av nya vagnar vände de sig i första hand till de svenska tillverkarna, som vore i stånd att leverera oljemotorer och kunde lämna bättre service.

En premiering av användandet av oljemotorer medförde alltså en direkt fördel för inhemska tillverkare i konkurrens med utländska bilfirmor. Det borde särskilt framhållas, att arbetslösheten därvid motverkades.

De svenska automobilfirmorna hade jämväl en beaktansvärd export och det faktum, att de vore i stånd att offerera oljedrivna vagnar, vore för dem av stor betydelse på exportmarknaden. Tack vare Hesselman-motorn hade dessa firmor öppnat helt nya exportmarknader. För att till konkurrenskraftiga priser och på ett tekniskt tillfredsställande sätt kunna sköta en exportmarknad, vore det emellertid nödvändigt, att en större hemmarknad funnes. Detta gällde speciellt, när fråga vore om en produkt, som ännu befunde sig på utvecklingsstadiet. Tekniska rön och erfarenheter ävensom utprovning av nya förbättringar och konstruktioner måste ske nära produktionsorten.

Hesselmanbolaget hade meddelat kommittén följande: Bolaget hade självt upplagt en tillverkning av bränslepumpar och bränslemunstycken för Hesselman-motorer för såväl svenska som utländska licenstagare. Tillverkningen av detaljerna vore förlagd till andra svenska firmor. Försäljningsvärdet av Hesselmanbolagets nämnda produkter till såväl svenska som utländska licenstagare uppgick år 1933 till 338,000 kronor och år 1934 till 705,700 kronor. Dessa leveranser representerade uteslutande svenskt material och svenskt arbete och betydde sysselsättning för ett stort antal arbetare. Hesselmanbolagets utländska licenstagare vore berättigade att själva övertaga tillverkningen av förenämnda delar men till följd av den höga kvaliteten å det svenska arbetet och den relativt stora produktion, som Hesselmanbolaget redan hade genom att leverera till samtliga sina licenstagare, hade tillverkningen koncentrerats till Sverige. I händelse den svenska konsumtionen av bränslepumpar och bränslemunstycken icke utvecklades såsom beräknats, komme Hesselmanbolagets konkurrenskraft även i utlandet att försämrast. Bolaget Robert Bosch i Stuttgart tillverkade pumpar användbara för Hesselman-motorer och Boschs priser låge relativt lågt. Denna konkurrens kunde Hesselmanbolaget i längden möta endast genom stadigt ökad produktion. Från angivna siffror beträffande Hesselmanbolagets omsättning och den utveckling, som hittills ägt rum, kunde väntas, att under kommande år försäljningssummorna bleve mångdubbelt större än vad i det föregående angivits.

Jämväl ur beredskapssynpunkt vore det — fortsatte kommittén — vid ett eventuellt krigstillfälle fördelaktigt, att ett stort antal motorer funnes tillgängliga, vilka kunde arbeta med tyngre bränslen. Brännolja vore betydligt billigare att lagra än bensin och kunde jämväl lagras under avsevärt längre tid utan att kvaliteten försämrades. Härtill komme att i motsats till bensin avdunstningsförluster ej uppstode. Blev importen av flytande bränslen avstängd, vore det önskvärt, att landets förråd av svärflyktiga bränslen kunde i stor utsträckning komma till användning för automobil-drift så att i landet befintliga förråd av bensin kunde reserveras för flyget och andra nödvändiga ändamål. I Sverige framställbara skifferoljor och sulfitsprit kunde utan svårighet användas i Hesselman-motorer.

Det borde ock påpekas att fordon, som avsåges att drivas med brännolja, så gott som uteslutande tjänade allmännyttiga ändamål.

Kommittén ville jämväl erinra om att flera av de förhållanden, som lett till skattefrihet för motorsprit och skattelindring för kolgasdrivna vagnar, ägde tillämpning beträffande vagnar, som dreves med brännolja.

Kommittén har slutligen anfört, att den insåge det berättigade i att automobiler, som dreves med svårflyktiga bränslen, lämnade sitt bidrag till väghållningen och att därför en beskattning vore berättigad. De av kommittén framhållna synpunkterna ansåge kommittén emellertid av så stor betydelse, att det enligt kommitténs åsikt vore synnerligen olyckligt, om en beskattning redan nu trädde i kraft. Därigenom skulle den utveckling, som påginge, strypas eller i varje fall avsevärt hindras.

Kungl. Automobilklubben har avstyrkt den ifrågasatta beskattningen och till stöd härför anfört bland annat: Såväl den inhemska *Hesselman-motorn* som utländska konstruktioner för drift med svårflyktiga bränslen befunne sig på utvecklingsstadiet och det torde ännu vara för tidigt att avgöra vilka tekniska resultat, som kunde nås med de olika motorerna. För närvarande befintliga oljemotorer hade nämligen ännu ej nått en sådan utveckling att de kunnat komma till användning annat än på ett fåtal större motorfordon. Det vore då riktigt, att användningen av oljemotorn på bilområdet, som för närvarande vore det viktigaste fältet för samlande av erfarenhet, ej nu hindrades till men för utvecklingen på andra områden. De tekniska framstegen ginge emellertid snabbt framåt och inom något eller några år borde man med betydligt större noggrannhet kunna bedöma den ekonomiska och tekniska användbarheten av existerande motortyper avsedda för drift med svårflyktiga bränslen. Sagda utveckling komme med säkerhet att betydligt hämmas vad Sverige beträffade, om beskattning av brännolja för automobildrift nu infördes.

I skrivelse, som den 11 februari 1935 inkommit till finansdepartementet, har *Hesselman Motor Corporation aktiebolag*, på i huvudsak samma skäl, som anförts i det av Svenska Teknologföreningens tekniska kommitté avgivna yttrandet, uttalat sig emot att f. n. beskattning infördes å brännolja använda för automobildrift. — Vidare har *aktiebolaget Linham* den 13 februari 1935 inkommit med en skrift i samma syfte.

I fråga om sättet för anordnande av den ifrågasatta beskattningen hava såväl det övervägande flertalet av länsstyrelserna som de nämnda sammanlutningarna av trafikbilägarna ej haft något att erinra mot att skatten uttoges i form av avgift å brännolja, som förbrukas för drivande av automobil, och grundades å deklaration av dylik förbrukning.

Två länsstyrelser, nämligen *länsstyrelserna i Västmanlands län* och *Halands län*, hava förordat, att den tilltänkta beskattningen måtte uttagas i form av ökad skatt å motorfordon. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* har härom anfört bland annat:

Det i promemorian förordade deklaraionsförfarandet syntes visserligen medföra en rättvisare fördelning av skattebördan. I verkligheten torde emellertid denna fördel vara endast skenbar. Deklarationerna torde i mycket

stor utsträckning bliva ofullständiga och felaktiga. Alla de lastbils- och omnibussägare, vilka ej vore bokföringspliktiga, torde i regel ej komma att föra sådana anteckningar att de ägde någorlunda säker kännedom om kvantiteten av förbrukade brännolja. Detsamma kunde väntas bliva fallet jämväl i fråga om ett betydande antal bokföringspliktiga företagare. Länsstyrelsen hade genom de bokföringsgranskningar för skatteändamål, vilka verkställts inom länet, kommit till den uppfattningen att innehavare av mindre rörelser relativt sällan ägde tillräcklig förståelse för betydelsen av en ordnad bokföring. Härtill komme att skyldigheten att i räkenskaperna skilja mellan olika slag av motorbränsle ej förefunnas. Man torde även få räkna med ett visst antal avsiktligt oriktiga uppgifter. Kontrollen över deklARATIONERNA kunde ej väntas bliva effektiv. Anmärkningar mot lämnade uppgifter torde i huvudsak få grundas på den uppfattning landsfiskaler och andra, vilka skulle granska uppgifterna, kunde bilda sig rörande bränsleåtgången på grundval av sin kännedom om den utsträckning, i vilken automobilerna utnyttjats. Bokföringsgranskning torde ej alltid giva tillförlitligt besked och kunde på grund av därmed förenade kostnader och tids-spillan endast undantagsvis företagas. Länsstyrelsen förordade därför att skatten beräknades och uttoges på sätt för närvarande skedde i fråga om fordonsskatten samt bestämdes till samma belopp som denna. En dylik beskattning kunde visserligen verka ojämnt, då hänsyn ej kunde tagas till att alla skattskyldiga ej förbrukade lika stor myckenhet brännolja. Detta torde dock ej annat än i ett fåtal fall kunna medföra någon större betydelse för de skattskyldiga. Därest så ansåges nödigt, torde möjlighet kunna beredas de skattskyldiga att erhålla nedsättning i eller befrielse från brännolja-skatten, om det visades att automobil under längre tid ej använts.

Länsstyrelsen i Örebro län har ansett, att ett uttagande av brännolja-skatt i form av höjd fordonsskatt, med vissa efter förhållandena lämpade modifikationer, innebure betryggande garanti för en så vitt möjligt rättvis beskattning. Frågorna om grunden för beskattningen och sättet för dess uttagande syntes därför böra göras till föremål för förnyat övervägande.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län har ställt sig betänksam till en skatteform, som byggde på deklARATIONER av förbrukaren.

Vissa anmärkningar ha framställts mot det föreslagna sättet för anordnandet av *deklarationsförfarandet*. Särskilt ha farhågor uttalats för att den föreslagna kontrollen över föreskrifternas efterlevnad icke skulle visa sig tillräcklig.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har sålunda ansett, att större uppmärksamhet bort ägnas åt att anmälan om förbrukning icke uraktlätes och att de i avgiven deklARATION lämnade uppgifterna vore riktiga. Vål kunde, enligt länsstyrelsens mening, vissa garantier finnas för att förbrukare av brännolja till fordon i yrkesmässig trafik icke underlåte att göra föreskriven anmälan, med hänsyn såväl till risk för indragning av trafik-tillstånd som till den föreskrivna årsbesiktningen, då installation för användning av brännolja möjligen kunde undersökas. Däremot sänkades garanti särskilt för alla privata motorfordon, å vilka efter första besiktningen in-

stallation kunde göras t. ex. av förgasaraggregat utan att sådant bleve upptäckt. I allt fall torde blandning av bensin och brännolja kunna användas utan att sådant bleve känt. Länsstyrelsernas övervakning av anmälningskyldigheten torde sålunda svårligen kunna göras effektiv. För att i detta avseende en bättre ordning måtte skapas tänkte sig länsstyrelsen — förutom föreslaget bötesstraff — väsentligt skärpt beskattning å den kvantitet brännolja, som förbrukats före anmälan, förslagsvis fem gånger det belopp, som eljest bort utgå. Den länsstyrelsen åliggande granskningen av inkomna deklARATIONER torde vinna ökad effektivitet, därest skyldighet stadgades för envar, som idkade handel med eldfarlig olja, att efter anmaning av länsstyrelsen lämna uppgift beträffande namngiven person om den kvantitet brännolja, som till honom försålts, samt den tid, då leverans skett.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har anfört bland annat: En svaghet i det föreslagna systemet att grunda skatten å deklaration av förbrukad olja vore, att fullt nöjaktig kontroll av de i deklaration lämnade uppgifterna svårligen kunde åstadkommas. Även om en viss risk därutinnan föreläge, vore detta system dock att föredraga framför de övriga i promemorian omnämnda. Det syntes länsstyrelsen kunna ifrågasättas huruvida icke såsom förebyggande åtgärd mot falskdeklaration eller underlåtenhet att avgiva deklaration straffminimum för dylika förseelser borde höjas till åtminstone 50 kronor.

Överståthållarämbetet har anfört bland annat: Med den jämförelsevis ringa omfattning användningen av råolje- och fotogenmotorer samt förgasare ännu hade, i Stockholm huvudsakligen koncentrerad till ett enda företag, torde det icke möta egentlig svårighet att utöva kontroll över deklARATIONSUPPGIFTERNAS riktighet. Förhållandet bleve ett annat, om användningen komme att omfatta ett större antal ägare av lastautomobiler, vilka vanligen icke förde sådana räkenskaper eller anteckningar att dessa vore ägnade att bilda underlag för en nöjaktig kontroll. Ej heller torde man kunna räkna med att åläggande av uppgiftsplikt för leverantörer av brännolja innebure någon betryggande kontroll. Skattens storlek i förhållande till priset å brännolja medförde nämligen stark frestelse att för undgående av en sådan kontroll inköpa partier även av annan leverantör än den, med vilken rabattavtal träffats. Överståthållarämbetet ansåge, att straffet för underlåtenhet att verkställa anmälan om förbrukning av brännolja för automobildrift kunde höjas till dagsböter.

Riksräkenskapsverket samt *länsstyrelserna i Gotlands län, Malmöhus län, Älvsborgs län, Värmlands län* och *Norrbottens län* hava ansett tillfyllest, därest deklARATIONER avgäves och uppbörd av skatt ägde rum halvårsvis.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har än vidare ansett, att med hänsyn till att bestyr med debitering, uppbörd, indrivning och redovisning av skatt icke borde avse bagatellbelopp, skattefrihet borde stadgas för förbrukad kvantitet av intill förslagsvis 50 liter; deklARATIONSSKYLDIGHETEN borde däremot vara obegränsad.

Såsom framgår av den verkställda utredningen, kan frågan om användandet av svårflyktiga bränslen såsom drivmedel för motorer anses ha lämnat experimentstadiet. Brännolja användes för närvarande för drivande av dieselmotorer, för drivande av Hesselman-motorer samt för drivande av vanliga automobilmotorer, därvid dessa förses med särskild förgasaranordning, s. k. fotogenförgasare. Slutligen användes blandning av bensen och brännolja såsom drivmedel för motorer.

För vårt lands vidkommande har Hesselman-motorn fått förhållandevis betydande användning för drivande av personomnibussar och lastautomobiler. Beträffande nämnda två slag av fordon försiggår en utveckling mot en allt mer ökad användning av Hesselman-motorn. Enär denna motor för drift fordrar mindre mängd drivmedel än de vanliga automobilmotorerna och då den för sagda ändamål nyttjade brännoljan tillika är billigare än bensen och motorsprit, kunna med nämnda motor försedda fordon bedriva trafik med lägre omkostnader än de bensindrivna fordonen, detta trots att Hesselman-motorn betingar högre anskaffningskostnad än de vanliga automobilmotorerna.

Det kan emellertid icke vara med billighet förenligt att, medan den bensindrivna motorfordonstrafiken har att bära en förhållandevis tung beskattning av drivmedlet, man genom vidmakthållandet av skattefrihet för svårflyktiga motorbränslen i konkurrenshänseende bereder de för drift med sådant bränsle inrättade fordonen en gynnad ställning.

Skattefrihet å brännolja använd för drivande av automobil kan vara försvarlig under en kortare övergångstid till dess utvecklingen beträffande användningen av brännolja för motordrift något så när stabiliserats. Uppenbart torde emellertid vara, att ju längre tid den brännoljedrivna motortrafiken får utvecklas under skattefrihetens hägn, desto svårare kommer det att bli att genomföra den beskattning av brännoljorna, om vars riktighet i princip någon meningsskiljaktighet knappast råder.

Den verkställda utredningen har enligt min mening ådagalagt, att en beskattning av brännolja använd för drivande av automobil icke behöver bli oskäligt betungande för den yrkesmässigt bedriva omnibuss- och lastautomobiltrafiken.

Svenska teknologföreningen har framhållit bland annat, att utvecklingen ginge mot att introducera brännoljedrift å mindre och mindre motorer. Det kan ifrågasättas, om beträffande personautomobiler brännoljedrift kan med framgång upptaga tävlan med bensindrift. I den mån naturliga förutsättningar finnas för brännoljedrift vid personautomobiltrafiken, bör emellertid dylik drift kunna komma till stånd jämväl vid en måttlig beskattning av brännoljan.

Jag finner mig alltså böra tillstyrka, att brännolja använd för drivande av motorfordon göres till föremål för beskattning.

För att emellertid underlätta den inhemska industriens för tillverkning av brännoljedrivna motorer ytterligare utveckling och i syfte tillika att bereda

lättnad för sådana fordonsägare, som redan anskaffat motorfordon inrättade för brännoljedrift och måhända kalkylerat räntabiliteten av driften på grundval av skattefrihet för drivmedlet, förordar jag, att den ifrågavarande beskattningen skall träda i kraft först den 1 januari 1937.

Att jag ändock anser mig böra redan för innevarande års riksdag framlägga förslag i ämnet, beror därpå att jag, av hänsyn till såväl den inhemska motor- och automobilindustrien som den yrkesmässigt bedrivna automobiltrafiken, finner angeläget, att klarhet tidigast möjligt vinnes angående vilka betingelser i beskattningshänseende den brännoljedrivna automobiltrafiken har att räkna med.

Jag förordar att skatten tillsvidare bestämmes att utgå med 7 öre per liter. Vid en dylik skattesats synes, efter avdrag av skälig kostnad för amortering och underhåll, likväl, under förutsättning av skälig utnyttning av fordonen, uppkomma så stor besparing vid brännoljedrift jämfört med bensindrif, att brännoljedrift fortfarande kommer att innefatta en verklig ekonomisk fördel.

Beträffande den av mig förordade tidpunkten för beskattningens ikraftträdande — den 1 januari 1937 — vill jag framhålla att en längre övergångstid knappast skulle varit lämplig, om den icke förenats med skyldighet att erlägga en lägre skatt än 7 öre per liter under hela övergångstiden, alltså från lämplig tidpunkt innevarande år. Den av mig föreslagna lösningen, innefattande en fullständig skattefrihet under en mera begränsad tid, har emellertid synts mig vara att föredraga.

Generaltullstyrelsen har ifrågasatt, att den tilltänkta beskattningen borde omfatta över huvud de slag av flytande motorbränslen, som icke äro underkastade beskattning enligt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit. Enligt min uppfattning böra emellertid flytande bränslen, använda för drivande av motorfordon, bliva föremål för särskild beskattning allenast i den mån deras användning för sagda ändamål nått större omfattning. Enär detta för närvarande icke kan anses vara fallet beträffande andra flytande bränslen, som ej falla under förenämnda förordning, än sådana som äro att hänföra till petroleumprodukter, förordar jag, att den nu ifrågasatta beskattningen skall omfatta allenast bränslen av sist angiven beskaffenhet.

Då användandet av brännolja för drivande av motorfordon för närvarande kan anses begränsat till automobiltrafiken, torde tillika skatten tillsvidare böra omfatta allenast brännolja använd för drivande av automobil och sålunda icke drabba sådan olja använd för drivande av annat motorfordon än automobil.

I fråga om sättet för anordnande av beskattningen finner jag, på sätt i den remitterade promemorian föreslagits, skatten böra uttagas i form av avgift å brännolja, som förbrukas för drivande av automobil, och böra grundas å deklaration av förbrukaren om myckenheten sådan förbrukning.

Jag har härvid icke förbisett, att anmärkningar kunna riktas mot att grunda en dylik beskattning å deklaration av förbrukaren. Emellertid finnes enligt min uppfattning icke någon annan form för anordnandet av denna beskattning, som tillfredsställer de anspråk man i vårt land ställer i det avseendet, att ett skattesystem skall verka rättvist.

Det av riksräkenskapsverket och ett antal länsstyrelser framförda förslaget om att deklarationer skola avgivas och uppbörd av skatt skall äga rum för kalenderhalvår i stället för kvartalsvis, såsom i promemorian föreslagits, anser jag mig böra förorda.

Vidare förordar jag, i anslutning till ett av en länsstyrelse framfört förslag, att skattskyldighet skall inträda först, där förbrukning av brännolja under den tid avgiven deklaration avser, uppgår till 50 liter.

Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma huruvida och i vad mån skatt skall utgå för brännolja, vilken användes för drivande av automobil, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts.

En länsstyrelse har ifrågasatt att, i syfte att åstadkomma en mera effektiv kontroll beträffande förbrukningen för nu berört ändamål av brännolja, ålägga den, som driver handel med eldfarlig olja, att efter anmaning av länsstyrelse lämna uppgift beträffande namngiven förbrukare om den kvantitet brännolja, som till honom försålts, samt om tid, då leverans skett. Med hänsyn till de förhållanden, under vilka handel med motorbränslen bedrives, torde dylik uppgiftsskyldighet icke skäligen böra föreskrivas.

Departementschefen hemställer härefter, att upprättat förslag till *förordning angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor* måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

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 avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:
P. J. Arrhenius.

Tabell I. Sammanställning av länsstyrelsernas uppgifter rörande antalet registrerade motorfordon, vilka drivas med råoljemotorer eller sådana förgasarmotorer, för vilkas drift icke användes bensin, motorsprit eller träkolsgas utan s. k. svårflyktiga bränslen (huvudsakligen fotogen).

L ä n	Personomnibussar		Lastautomobiler		Andra automobiler		Summa
	med råoljemotorer	med fotogenförgasare	med råoljemotorer	med fotogenförgasare	med råoljemotorer	med fotogenförgasare	
Överståthållarämbetet ...	18	—	6	1	—	—	25
Stockholms län	5	8	5	4	—	—	22
Uppsala län	2	4	—	¹ 20	—	—	26
Södermanlands län ²	1	1	6	2	—	—	10
Östergötlands län	2	4	9	51	—	—	66
Jönköpings län	6	—	8	10	—	—	24
Kronobergs län	—	—	3	—	—	—	3
Kalmar län	—	—	6	42	—	3 (personvagnar)	51
Gotlands län	—	1	1	7	—	—	9
Blekinge län	2	—	—	—	—	—	2
Kristianstads län	—	—	4	—	—	—	4
Malmöhus län	2	3	9	—	—	³ 30	44
Hallands län	—	—	—	2	—	—	2
Göteborgs och Bohus län	9	—	5	—	—	—	14
Älvsborgs län	2	—	12	—	—	—	14
Skaraborgs län	—	3	13	20	—	—	36
Värmlands län	—	—	5	—	—	1 (brandvagn)	6
Örebro län	—	4	8	16	—	—	28
Västmanlands län	1	1	4	—	—	—	6
Kopparbergs län	8	1	11	—	—	—	20
Gävleborgs län	9	—	15	—	—	—	24
Västernorrlands län	7	—	3	—	—	—	10
Jämtlands län	2	—	8	—	—	—	10
Västerbottens län	4	—	1	—	—	—	5
Norrbottnens län	1	—	2	—	—	—	3
	81	30	144	175	—	34	464

¹ Ytterligare ett 50-tal fotogenförgasare torde ha kontrakterats för leverans inom länet.

² Inom länet finnas dessutom 13 omnibussar, vilka såsom drivmedel använda en blandning av 65--75 procent fotogen jämte bensin. Dylig bränsleblandning användes även för drift av ett 30-tal lastautomobiler inom länet.

³ Utgöres av automobiler av olika slag.

respektive tungflyktig brännolja (råolja) ävensom bränslebeskattning med nu förslag till beskattning av tungflyktiga brännoljor.

bentyl drift. Beräkningarna rörande bränslekontot äro grundade på ett bensinpris till större råoljepris av 9 öre per liter.)

Besparing efter avdrag av amort. och underhåll ¹ kr.	Bensinskatt vid drift med		Skattebelastning vid en skatt & råolja av				en tilläggs- avgift lika med fordons- skatten kr.
	bensin kr.	bentyl (25 % motorsprit, 75 % bensin) kr.	5 öre per liter	6 öre per liter	7 öre per liter	8 öre per liter	
			kr.	kr.	kr.	kr.	
510	750	563	300	360	420	480	518
910	1,020	765	408	490	572	652	714
1,050	1,250	938	500	600	700	800	518
1,725	1,700	1,275	680	816	952	1,088	714
1,420	1,500	1,125	600	720	840	960	518
2,230	2,040	1,530	816	979	1,142	1,305	714
1,307	1,377	1,033	550	661	771	881	616
3,270		* 1,788	1,100	1,320	1,540	1,760	756
2,456		* 1,430	880	1,056	1,232	1,408	756
2,863		1,609	990	1,188	1,386	1,584	756
340	500	375	200	240	280	320	266
429	560	420	224	269	314	358	350
510	750	563	300	360	420	480	266
643	840	630	336	403	470	537	350
680	1,000	750	400	480	560	640	266
857	1,120	840	448	538	627	717	350
576	795	596	318	381	445	508	308
1,398	1,350	1,013	540	648	756	864	616
2,530	2,250	1,688	900	1,080	1,260	1,440	
1,964	1,800	1,550	720	864	980	1,120	616

med bensinmotorer hava uppskattats till: vid årlig körning av 2,000 mil 400 kr.

» » » » 3,000 » 600 »
» » » » 4,000 » eller däröver 800 kr.

cent bensin och 35 procent sprit.

Bihang till riksdagens protokoll 1935. I saml. Nr 143.