

## Nr 6.

*Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner angående restitution av skatt på bensin, som användes för framdrivande av tåg medelst traktorer.*

(1:a avd.)

I de inom riksdagen väckta, till bevillningsutskottet hänvisade likalydande motionerna I: 43 av herr *Carl Eric Ericsson* och II: 39 av herr *Edström* har hemställts, »att riksdagen måtte besluta sådan ändring av de författningar, som beröra frågan om restitution av skatt för bensin, att därav klart framgår, att sådan restitution kan åtnjutas även för bensindrivet fordon, som användes för framförande av tåg å järnväg, oavsett om det dragande fordonet går å spåren eller icke, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta därför erforderlig författningstext».

Beträffande motiveringen för det i motionerna framställda yrkandet får utskottet, i den mån redogörelse härför icke lämnas i det följande, hänvisa till motionen I: 43.

Beskattningen av bensin regleras genom förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit. Skatten å bensin — som ursprungligen utgick med 6 öre för liter och därefter successivt höjts — har sedan den 1 januari 1946 utgjort 18 öre för liter (SFS 1945: 737 och 739).

Enligt förordningen den 5 mars 1948 (nr 81) skall — utöver nyssnämnda skatt av 18 öre — fr. o. m. den 1 april 1948 till staten erläggas tilläggs-skatt å bensin med 27 öre för liter. De i 1929 års förordning meddelade bestämmelserna rörande skatt å bensin skola tillämpas jämväl i fråga om sålunda utgående tilläggs-skatt.

Enligt 5 § i förenämnda förordning den 3 maj 1929, sådant detta författningsrum lyder jämlikt förordningen den 14 april 1944 (nr 141), må restitution av skatt åtnjutas i följande fall, nämligen:

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

b) för bensin eller motorsprit, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för framdrivande av tåg eller fordon å järnväg eller av luftfartyg, härunder inbegripet start av icke motordrivet flygplan, eller av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske;

c) för bensin och motorsprit, som vid tillverkning av motorer användes för avprovning av motorer å provbädd eller å annan dylik anordning utan att därvid transportmedel framföres; samt

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

Närmare bestämmelser angående förutsättningarna för restitution ha meddelats i kungörelsen den 26 juni 1948 (nr 370) med tillämpningsföreskrifter till 1929 års förordning.

I de föreliggande motionerna har anförts bland annat följande. Numera användes i allt större utsträckning inom våra hamnområden bensindrivna traktorer för framdrivande av järnvägståg eller enstaka vagnar på spår på kajerna, för växlingar m. m. Dessa traktorer vore försedda med gummi-hjul och ginge av praktiska skäl vid sidan av de järnvägsspår, varå det dragna tågsättet framfördes. Givet vore, att det förhållandet, att traktorerna i fråga ej vore bundna till järnvägsspåren, möjliggjorde snabbare växlingsarbete mellan olika tåg och olika spår, än vad som eljest skulle kunna ske. Dessa traktorer insattes såsom ett led i den pågående rationaliseringen på området, vilket vore till gagn för hela folkhushållet genom att de nödvändiga transportkostnaderna i utrikeshandeln åtminstone i någon mån kunde sänkas. Av naturliga skäl borde dessa traktorer ur synpunkten av bensinskatterestitution likställas med bensindrivna växellok å spår. Båda användes för samma ändamål, nämligen framförande av tåg å järnvägsspår.

Anledningen till att denna sak toges upp motionsvägen vore den, att generaltullstyrelsen nyligen avslagit en ansökan om restitution av skatt för bensin, som använts för sådana växlingstraktorer. Grunden för avslaget torde endast ha varit det formella skälet, att icke traktorerna själva framförts å järnvägsspår. Denna tolkning av författningstexten syntes emellertid å ena sidan icke bärande, enär det vore obestridligt, att bensinen i båda fallen användes för framdrivande av fordon å järnväg. Å andra sidan kunde generaltullstyrelsens ståndpunktstagande vara förståeligt i så måtto, att styrelsen i brist på närmare direktiv velat skydda sig mot eventuella invändningar från granskande myndigheter.

Över motionerna har utskottet under hand inhämtat yttrande från *generaltullstyrelsen*. I yttrandet har styrelsen anført bland annat följande:

»Vid drivmedelsbeskattnings införande användes motorbensin nästan uteslutande för framdrivande av automobiler å vägar. Sedermera har emellertid bensinen fått en alltmera ökad användning för framdrivande av tåg eller fordon å järnväg, av luftfartyg samt av fordon av olika slag inom industri-, hamn- eller järnvägsområden ävensom för drift av väg- eller jordbruksmaskiner m. m.

I anledning härav har väl, som ock framgår av motionerna, genom vidtagna författningsändringar rätten till skatterestitution i viss omfattning utvidgats. Emellertid kan den alltjämt fortgående utvecklingen på det transport- och maskintekniska området påkalla ytterligare jämkningar i den författningsmässiga regleringen av restitutionsrätten.

Ur tullverkets synpunkt är i princip icke något att erinra mot en utvidgning av restitutionsrätten på sätt i motionerna åsyftas. Det vill dock synas styrelsen som om med hänsyn till vad nyss berörts en mera allmän översyn av frågan om restitutionsrättens omfattning borde samtidigt företagas.»

För att erhålla en ungefärlig uppfattning om i vilken utsträckning jeepar, traktorer och dylika fordon komma till användning i växlingstjänst har utskottet under hand gjort förfrågan härom hos *drifttjänstbyrån vid järnvägsstyrelsen*. Av de erhållna uppgifterna framgår, att statens järnvägar endast på ett fåtal platser i landet använder sig av dylika fordon. Vid av enskilda företag ombesörjd växling komma växlingsfordon av nu ifrågasvarande slag till användning i större utsträckning. I ett flertal fall torde fordonen utnyttjas även för andra ändamål än växling.

**Utskottet.** Jämlikt 5 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensen och motorsprit må restitution av dylik skatt åtnjutas i vissa fall, där bensen kommer till användning för annat ändamål än motor-drift å de allmänna vägarna. Restitution är sålunda på grund av bestämmelserna i nämnda författningsrum medgiven bland annat för skatt å bensen, som användes för framdrivande av tåg eller fordon å järnväg.

I de föreliggande motionerna har anförts att bensindrivna traktorer numera i allt större utsträckning komme till användning vid växling av vagnar och tågsätt inom vissa hamnområden. Av praktiska skäl framfördes dessa traktorer vid sidan av järnvägsspåret. Detta förhållande hade medfört att restitution av skatt för bensen, som använts för sådana växlingstraktorer, icke ansetts kunna medgivas. Enligt motionärernas mening borde dock ifrågasvarande fordon, vilka användes för samma ändamål som bensindrivna växellokomotiv, ur synpunkten av bensinskatterestitution likställas med dessa sistnämnda. På grund därav har i motionerna hemställts om sådan ändring av gällande författningar, att restitution av skatt å bensen skulle kunna medgivas även i sådana fall, där det dragande fordonet icke framfördes å spåren.

Även om utskottet finner de av motionärerna anförda skälen för en utvidgning av restitutionsrätten i och för sig beaktansvärda, är utskottet likväl icke berett att utan en närmare utredning föreslå en författningsändring i den av motionärerna förordade riktningen. Av de utav utskottet införskaffade uppgifterna framgår nämligen, att de fordon, som komma till användning för här ifrågasvarande växlingsarbete, jämväl i viss utsträckning utnyttjas för andra ändamål. Särskilda kontrollföreskrifter torde sålunda bliva erforderliga för att förhindra att skatterestitutionen finge en vidare omfattning än som åsyftats.

Ett ytterligare skäl för att icke nu vidtaga en ändring av restitutionsreglerna utgör det förhållandet, att betydelsefulla restitutionsfrågor för närvarande äro föremål för utredning. Sålunda har chefen för finansdepartementet i november 1948 tillkallat särskilda sakkunniga för utredning av frågan om rätt till restitution av skatt för bensin, som användes vid jordbrukets drift eller för yrkesmässigt bedrivet fiske. Vidare skall utredningen behandla uppkomna frågor angående restitution i viss omfattning av skatten för bensin, som användes inom försvarsväsendet eller inom den civila flygtrafiken. Enligt direktiven för utredningen är spörsmålet om sättet för kontrollens anordnande en betydelsefull fråga, som de sakkunniga ha att taga ställning till. Utredningens ståndpunktstagande i detta hänseende torde bliva av avgörande betydelse även vid bedömande av den nu föreliggande restitutionsfrågan.

Om alltså utskottet på ovan anförda grunder icke anser sig kunna tillstyrka bifall till det i motionerna framställda yrkandet om omedelbar författningsändring, finner sig utskottet dock böra förorda att frågan om en utvidgning av restitutionsrätten i den av motionärerna föreslagna riktningen upptages till övervägande vid den nu pågående utredningen om restitution av skatt för bensin, som användes vid jordbrukets drift eller för yrkesmässigt bedrivet fiske m. m.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av de likalydande motionerna I: 43 av herr Carl Eric Ericsson och II: 39 av herr Edström måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t i samband med den nu pågående utredningen angående frågan om rätt till restitution av skatt för bensin, som användes vid jordbrukets drift eller för yrkesmässigt bedrivet fiske m. m., jämväl ville låta verkställa utredning i det hänseende som i detta betänkande angivits.

Stockholm den 22 februari 1949.

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON.

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar Elon Andersson, Sjäodahl, Velande, Heüman, Wehtje, Ramberg, Rosander, Widner, Sjö och Niklasson samt  
från andra kammaren: herrar Olsson i Gävle, Björklund, Sandberg, Kristensson i Osby, Persson i Svensköp, Olofsson, Ohlsson i Kastlösa, Bladh, Edström och Vigelsbo.