

Nr 164.

Av herr **Wehtje** och herr **Eriesson, Carl Eric**, om vidgad rätt till restitution av skatt för bensin och motorbrännolja, som förbrukas av industriföretag.

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 — från och med den 1 april 1948 till staten erläggas tilläggsskatt 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 tilläggsskatt.

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 motionerna vid 1949 års riksdag I: 43 och II: 39 hemställdes, att riksdagen måtte besluta sådan ändring av de författningar, som berörde frågan om restitution av skatt för bensin, att därav klart framginge, att sådan restitution kunde åtnjutas även för bensindrivet fordon, oavsett om det dragande fordonet ginge å spåren eller icke.

I yttrande över motionerna upptog generaltullstyrelsen frågan om en allmän översyn av gällande bestämmelser om restitution av skatt å bensin m. m. till behandling och anförde bland annat följande:

»Skatt å bensin infördes år 1924 såsom en form av vägs katt utöver den år 1922 beslutade beskattningen av automobiler och automobilgummiringar. Ifrågasvarande drivmedelsskatt utgick till en början med 5 öre för liter. Numera har en avsevärd skärpning av drivmedelsbeskattningen genomförts. Sedan den 1 juli 1948 utgå sålunda för bensin dels skatt med 18 öre, dels tilläggsskatt med 27 öre för liter samt för motorsprit skatt och tilläggsskatt med 6 öre respektive 9 öre för liter. Enligt uttalande i proposition nr 5 till 1948 års riksdag skulle tilläggsskatten å bensin i motsats till grundskatten i första hand tillföras den allmänna budgeten; dock borde, så snart de ekonomiska förhållandena det medgäve, även tilläggsskatten komma till användning för vägarnas förbättrande och underhåll.

Vid drivmedelsbeskattningens införande användes motorbensin nästan uteslutande för framdrivande av automobiler å vägar. Sedermera har emellertid bensen 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 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.»

I sitt betänkande nr 6 i anledning av motionerna hemställde bevillningsutskottet, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t i samband med den då 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 om utvidgning av restitutionsrätten i av motionärerna föreslagna riktning.

I skrivelse den 2 mars 1949 anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa den av bevillningsutskottet sålunda föreslagna utredningen.

De restitutionssakkunniga ha i sitt den 30 november 1949 avgivna betänkande — förutom att de föreslagit införandet av restitutionsrätt för viss bensin, som användes inom jordbruket m. m. — också behandlat frågan om en utvidgning av restitutionsrätten till att avse jämväl skatt för bensin, som användes för framdrivande av tåg medelst traktor. De sakkunniga framhålla, att bensindrif av traktorer för nämnda ändamål förekommer i relativt liten utsträckning, samt anförä vidare:

»Det är emellertid icke uteslutet att det till följd av bensinskatten höga bensinpriset förhindrat en övergång till traktordrift i dessa avseenden. Ur denna synpunkt vore i och för sig intet att erinra mot en utsträckning av restitutionsrätten.

Det torde emellertid förekomma i stor utsträckning att inom industrien bensindrivna traktorer eller truckar användas inom fabriksområden eller vid transporter som ej gå över allmänna vägar. Något skäl, varför sådana traktorer och truckar skola ur skattesynpunkt behandlas annorlunda än traktorer använda vid växlingsarbeten, kunna restitutionssakkunniga icke finna. Bland annat föreligga samma svårigheter att kontrollera att traktorerna och truckarna icke användas å allmänna vägar och gator.

På grund härav bör enligt restitutionssakkunnigas uppfattning frågan om restitution av bensinskatt för nu ifrågavarande verksamhet ej lösas för sig utan endast i samband med en allmän översyn av restitutionsrättens omfattning. Restitutions-sakkunniga föreslå således ingen ändring i detta avseende i nu gällande regler.»

Syftet med drivmedelsbeskattningen är, att de vägfarande själva skola bekosta byggnad och underhåll av de allmänna vägarna. Redan vid bensinskattens tillkomst tillskapades därför restitutionsmöjligheter i vissa fall, då bensin kom till användning för andra ändamål än motordrift å allmänna vägar. En förutsättning för restitution måste dock vara, att det är möjligt att utforma kontrollen i samband med restitutionen, så att otillbörlig användning av bensin, för vilken restitutionsrätt förelåg, förhindrades.

Sedan drivmedelsbeskattningen infördes, har bensinen fått en alltmer ökad användning inom industrien för andra ändamål än motordrift å landsvägar. Såsom restitutionssakkunniga framhållit, utnyttja åtskilliga industriföretag sålunda truckar eller lastbilar, vilka endast användas inom fabriksområden och icke äro inregistrerade. Inom den tyngre industrien användas ibland till och med truckar, vilka på grund av sin konstruktion och hjultryck icke kunna få tillstånd att befara allmänna vägar. I andra fall användes bensin såsom drivmedel för transportabla eller stationära maskiner, såsom grävmaskiner, lyftkranar eller lastmaskiner. Exempel finnas också på att i industriell drift användas lastbilar eller traktorer, som draga vagnar å järnväg. Det finnes icke någon anledning att ur skattesynpunkt behandla den bensinanvändning, som sker för nämnda ändamål, annorlunda än exempelvis användande av bensin för framdrivande av tåg. På grund av att restitutionsbestämmelserna icke kompletterats i en mot utvecklingen svarande omfattning föreligger emellertid för närvarande icke möjlighet att erhålla restitution av skatt för de kvantiteter bensin, vilka förbrukas för ovannämnda ändamål, ett förhållande, som i all synnerhet efter den år 1948 genomförda höjningen av skatten i icke oväsentlig mån inverkar på företagens produktionskostnader. För företag med stora interna transporter kan skatten på den bensin, som användes för dessa, stiga till mycket betydande belopp.

Det kan också befaras, att bensinskatten utgör ett hinder mot eljest önskvärda rationaliseringar av olika företags maskinpark.

På grund härav synas föreligga skäl för en utvidgning av restitutionsbestämmelserna till att avse jämväl bensin, som användes inom industrien för andra ändamål än för motordrift på allmänna vägar.

Självfallet kan det föreligga vissa svårigheter att erhålla nödvändig kontroll över att exempelvis traktorer och truckar, avsedda för interna transporter, icke användas å allmänna vägar. Dessa svårigheter torde emellertid kunna övervinnas. Svårigheterna till kontroll böra i vart fall vara betydligt mindre, då det gäller industribensin än bensinen för exempelvis jordbruk, vilken restitutionssakkunniga föreslå skall bli föremål för restitution.

Den ekonomiska betydelsen av ett bortfall av skatten på ifrågavarande slag av bensin torde icke vara av någon avgörande storleksordning för statsverket. Inom Sveriges industriförbund har utförts en beräkning av industriens förbrukning av bensin för andra ändamål än automobiltrafik. Beräkningen grundar sig på uppgifter, som lämnats av bränslekommissionen och som avse bensinförbrukningen under ransoneringen år 1948. Av uppgifterna framgår, att tilldelningen av bensin för ifrågavarande ändamål för ett år uppgår till ca 29 miljoner liter. Det skattebelopp, som med nuvarande skattesats belöper å nämnda kvantitet, utgör ca 13 miljoner kronor. Av denna årsförbrukning utgör emellertid en icke oväsentlig del bensin, som redan enligt nu gällande bestämmelser är restitutionsberättigad. Sålunda torde restitutionen av skatt åtnjutas för praktiskt taget hela årsförbrukningen av extraktionsbensin, vilken kan beräknas uppgå till ca 6,7 miljoner liter. Vidare komma åtskilliga företag med tilldelning av bensin för industriella ändamål icke upp till en förbrukning av den storleksordning — 500 liter i kvartalet — som erfordras för att restitution över huvud skall ifrågakomma.

Vad här sagts angående bensinskatt gäller i tillämpliga delar jämväl övriga flytande drivmedel, som äro beskattade, motorsprit och motorbrännolja. Särskilt motorbrännolja användes i betydande omfattning som drivmedel för truckar i industriföretag.

Oaktat denna fråga är synnerligen brådskande, torde det icke vara möjligt, att riksdagen utan en närmare utredning fattar beslut om utvidgning av restitutionsrätten till de områden, som här berörts. Därför hemställs,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om en skyndsamt utredning med beaktande av här ovan anförda synpunkter angående utvidgning av rätten till restitution å skatt för bensin och motorbrännolja, som förbrukas av industriföretag annorledes än såsom drivmedel för fordon, som trafikera allmänna vägar.

Stockholm den 19 januari 1950.

Ernst Wehtje.

Carl Eric Ericsson.